

Новое обличье международного терроризма?

В последние годы морское пиратство по своим масштабам и последствиям выходит на уровень, сравнимый с такими вызовами нового века, каковыми являются наркотрафик и трансграничная преступность.

По данным Международной морской организации (ММО)¹, в течение 2008 г. со всего мира поступили сообщения о 306 инцидентах, связанных с деятельностью пиратов, а за 9 месяцев 2009 г. – 300 инцидентов. Около 50% пиратских инцидентов в 2008 – 2009 годах произошли у берегов Сомали, в Аденском заливе. В водах у побережья Сомали за 9 месяцев 2009 г. были захвачены 34 судна и взяты в заложники 450 моряков. В декабре 2009 г. в руках сомалийцев оставались 12 судов и 275 моряков.

В 2008 г. сомалийские пираты получили в качестве выкупа за освобождение судов и членов экипажа около 150 млн. долл.

Растущая озабоченность международного сообщества в связи с ростом пиратской угрозы нашло свое выражение в мерах предпринятых Советом Безопасности. В течение 2008 г. Совбезом были приняты четыре резолюции по борьбе с пиратством №№ 1814, 1816, 1838, 1846, 1851.

Под эгидой и при активном участии Совета Безопасности ООН создана и совершенствуется организационно-политическая, военная и международно-правовая инфраструктуры борьбы с пиратством и морским разбоем. В антипиратских действиях принимают участие десятки морских держав, объединенные группировки НАТО, Европейского Союза, большой вклад вносят Африканский Союз, страны африканского восточного побережья и их **региональные организации.**

Предпринятые международным сообществом антипиратские усилия способствовали известному сдерживанию пиратской деятельности в Аденском заливе, в прибрежных водах восточноафриканского побережья. Но

решительного перелома добиться пока не удается: столь глубоки и труднопреодолимы процессы, порождающие это явление; столь противоречивы и неоднозначны интересы участников антипиратского фронта, что существенно ослабляет потенциал и эффективность предпринимаемых ими мер.

Не следует исключать также заинтересованности международных террористических организаций в дестабилизации ситуации в такой чувствительной и стратегически важной части морской акватории, каковыми являются сегодня Аденский залив, Красное море, прибрежные воды Восточной Африки и западная часть Индийского океана.

Вместе с тем фундаментальная причина морского пиратского взрыва в начале 2000-х годов почти всеми исследователями видится в углублении социально-экономического кризиса в африканских странах. В результате массового разрушения традиционных систем воспроизводства и распределения и созданных за годы независимости производственных структур, последовавшего за осуществлением программ структурной перестройки, огромные массы трудоспособного населения оказались лишенными возможности обеспечить свое существование за счет собственного труда.

Фатальную роль сыграло снижение потенциала государственного и общественного управления в 80-е и 90-е годы прошлого века. В эти десятилетия государство усиленно изгонялось из экономики под предлогом повышения экономической эффективности. Но, как отмечают эксперты этого же Всемирного банка, «антигосударственный курс был связан с новой вспышкой в 80-х годах неолиберализма в западных демократиях и базировался в большей мере на идеологических предпочтениях, чем на тщательном анализе, роли и эффективности государства»². В итоге роль государства была подорвана не только в экономике. Эрозии подверглись его управленческо-административные функции, эффективность его влияния в сфере политических отношений, в поддержании законности и общественного

порядка. Многие африканские страны были поражены кризисом «острой государственной недостаточности» (mal d'Etat) и оказались неспособными удерживать в рамках мирного процесса эволюцию политических, межконфессиональных, межклановых и регионально-племенных противоречий. Появились теории о «несостоявшихся государствах», «дезэтизированных территориях» и т.п. И в качестве убедительного примера чаще всего ссылаются на драму Сомали, в котором вот уже 19 лет идет гражданская война, вооруженные межклановые столкновения. Государственные институты распались. Созданное с большим трудом при активном участии Африканского союза и ООН переходное федеральное правительство даже при поддержке внушительного континента африканских и ооновских миротворцев на практике контролирует лишь некоторые кварталы столицы Могадишо.

Сомалийское пиратское движение разбиты на сотни мелких групп, но наиболее заметные из них.

По различным оценкам, численность сомалийских пиратов оценивается в 1,5 – 2 тыс. человек³ является одним из результатов политико-государственной деградации объединены в рамках четырех-пяти основных группировок:

- Добровольная национальная береговая охрана (руководитель: Гарад Мохаммад). Базируется на юге страны, в районе г. Кисмайо;

- «Группа Марка» (руководитель: Юсуф Мохаммед Сиад Синдааз), базируется вокруг портового города Марка, рядом со столицей Могадишо;

- «Группа Пунтленд», объединяющее в основном традиционных рыбаков:

- «Сомалийские морские пехотинцы». Это наиболее организованная, экипированная современными плавсредствами, навигационным и коммуникационным оборудованием организация.

Сомалийские пираты – это жестко организованная и дисциплинированная сила. Это своего рода братство, связанное традиционными духовными ценностями и целями сообщества.

Пираты имеют современные навигационные приборы, доступ к спутниковой связи и интернет-сетям. По маневренности пиратские суда сравниваются с судами ЕС и НАТО. На вооружении у них в основном АКМ, ручные гранатометы, гранты советского производства, оружие и боеприпасы поступают из Йемена или через Йемен. В основном финансирует и организует доставку снаряжения пиратам сомалийская диаспора (только в Канаде проживают 200 тысяч сомалийцев).

В политико-идеологическом плане сомалийские пираты позиционируют себя в качестве защитников национального суверенитета над двухсотмильной исключительно экономической зоной, стражами национальных ресурсов и интересов. И в этом качестве они воспринимаются почти 70% населения. Сомалийские прибрежные воды, действительно, превратились в последние годы в зону бесконтрольной деятельности западных компаний. По оценкам, в морской экономической зоне страны западные судовладельцы ежегодно вылавливают рыбной продукции на 300 млн. долл. Еще большую угрозу представляет осуществляемый иностранными компаниями нелегальный сброс в сомалийских водах токсичных отходов, включая отработанное ядерное топливо. Эти операции приносят большие прибыли, поскольку легальный сброс отходов обходится в 250 долл. за тонну, а нелегальный в неконтролируемых водах Сомали – 2,5 долл. за тонну.

В этих условиях сомалийские пираты утверждают, что их действия это не криминальный бизнес, а борьба за суверенитет страны. Действующий председатель Африканского союза М. Каддафи утверждает, что «это не пираты, а люди, которые защищают права своей страны на исключительную морскую зону, которую «подвергают разграблению иностранные государства». Он предлагает следующую формулу решения проблемы:

западные компании соблюдают суверенитет Сомали над прибрежными водами, а сомалийцы отказываются от пиратских методов их охраны⁴.

На неоднозначность сомалийского пиратского феномена указывает и отсутствие налаженных и более менее устойчивых связей с исламскими группировками. Это тем более удивительно, что страна располагается в регионе повышенной активности террористических сил, в той или иной мере связанных с «Аль-Каидой». Пиратские группировки дистанцируются также от радикально настроенной мусульманской группировки «Али Шааба», возглавляющей оппозицию против временного федерального правительства и миротворческих усилий международного сообщества.

Таким образом, характеризовать Сомалийские пиратские формирования только как разбойничья террористическая сила было бы, на наш взгляд, упрощением.

С другой стороны, при всей заинтересованности в устранении пиратства реальное поведение бизнес-сообщества, связанного с морским судоходством, не лишено определенной двойственности. Возрастание рисков в связи с угрозами пиратских нападений, привело к существенному повышению страховых ставок и фрахтовых тарифов. И это не может не влиять на уровень решительности при рассмотрении мер, направленных на пресечение разбойных нападений, что проявляется в частности, при рассмотрении антипиратских практических мер. В частности, государства не имеют возможностей осуществлять такие меры полностью за свой счет. Через Аденский залив ежемесячно проходят 1,5 – 2 тыс. торговых судов. Для обеспечения их военного сопровождения требуется от 50-ти и более военных кораблей, а реально в заливе находится 20 – 25 единиц.

За счет государственных бюджетных средств невозможно расположить на торговых судах армейские подразделения, необходимые для отражения таких нападений. Сами же судовладельцы не проявляют готовности воспользоваться за свой счет услугами частных охранных агентств, поскольку оплаты их услуг зачастую обходятся существенно выше, чем

сумма выкупа, выплачиваемого пиратам за освобождение захваченных судов и экипажей. Восстановление режима легальной хозяйственной деятельности в исключительной морской зоне Сомали также сопряжено с существенными потерями прибылей. В то время, как годовая сумма выкупа за захваченные суда составляет 100 – 150 млн. в год, стоимость незаконного вылова рыбы в прибрежных сомалийских водах достигает 300 млн. долл. Однако значимость этих фактов не следует преувеличивать. Схема реализации «взаимопогашения расходов» предполагает наличие единого и для пиратских формирований и для судовладельцев координационного центра. Однако о существовании такового достаточно достоверной информации пока не обнаружено.

Перспективы нормализации в Аденской и восточноафриканской акваториях окрашены скорее в пессимистические тона.

Антипиратские усилия со стороны западных стран и их союзников будут нарастать. Через Аденский залив и вдоль Африканского Рога проходит 10% мировых морских перевозок и 30% транспортировки нефти морским путем⁵. Данный регион является одним из центров деятельности международного терроризма, одной из стратегических целей которого является нарушение всеми способами торгово-транспортной навигации и дезорганизация поставок энергетических ресурсов в страны евроатлантической зоны.

С другой стороны, пиратское движение сохраняет существенный потенциал. Подавление пиратов военными методами практически невозможно. Восстановление государственности в Сомали приняло затяжной характер и свет в конце туннеля далеко не скоро обозначится. Более того, в связи с продолжающимися конфликтами в Судане, угроза углубления дестабилизации региона, расширения ареала пиратской активности усугубляется.

Нельзя не согласиться в этой связи с реальностью опасений спецпредставителя Президента России по Судану, сенатора М. Маргелова.

«... Если предположить «сомализацию» Севера и Юга Судана – то это будет означать, - считает он, - превращение Порт-Судана, одного из крупнейших красноморских портов, в пиратскую базу»⁶.

Россия не может оставаться в стороне от антипиратских усилий международного сообщества. Нарушение безопасности морского судоходства достаточно чувствительно затрагивает ее интересы, хотя состав российского торгового флота пока остается ограниченным и большая часть ее экспортных товаров перемещается по трубопроводным каналам и железнодорожным путям.

Пиратские нападения и морской разбой ставят под угрозу жизнь сотен российских граждан. Среди экипажей почти всех захваченных пиратами судов находились граждане России. В целях защиты своих граждан, политических и экономических интересов российское правительство направило в Аденский залив в 2008 – 2009 годах несколько отрядов военно-морских кораблей, в составе которых были четыре больших противолодочных корабля и около 10 единиц кораблей сопровождения. Большой противолодочный корабль Тихоокеанского флота «Адмирал Виноградов» за время своей миссии (январь – февраль 2009 г.) провел 12 караванов торговых судов, обеспечил беспрепятственную доставку грузов 54-мя судами из 17 стран. Российские военные моряки предотвратили захват пиратами ряда судов.

Генштаб ВС России намерен и впредь участвовать в военно-оперативных антипиратских действиях, исходя из приобретенного опыта и сообразуясь с поставленными задачами.

В антипиратских действиях, предпринятых на коллективной или индивидуальной основе в 2008 – 2009 гг. доминировали методы с применением военной силы. Однако упование на военную силу себя не оправдывало. Как и в борьбе против международного терроризма, необходимая результативность противодействия пиратской угрозе безопасности морского судоходства может быть обеспечена только на путях

комплексного подхода. И в этой связи важнейшую роль приобретают усилия, направленные на политико-экономическую стабилизацию на Африканском континенте, на жесткое соблюдение международных конвенций по морскому праву и режима исключительной экономической зоны африканских стран. Преследованиям должна подвергаться не только пираты, но и международные браконьеры и контрабандисты. Необходимы также меры, направленные на выявление и уничтожение действующих как в Африке, так и за ее пределами мафиозных структур, спонсирующих морское пиратство. Представляется достаточно очевидным, что оно имеет сегодня не только африканские корни, но и влиятельных покровителей и вдохновителей среди международных преступных бизнес-формирований.

¹ www.imo.org

² CNUCED. La développement économique de L'Afrique. Doublement de l'aide: assurer la "grande poussée. N.Y. Genève. 2006. P. 55.

³ ИТАР-ТАСС. Компас, 2009, № 3, стр. 58.

⁴ ИТАР-ТАСС. Компас, 2009, № 23, стр. 59.

⁵ ИТАР-ТАСС. Компас, 2009, № 24, стр. 63.

⁶ «Известия» 29 декабря 2009 г.