

**ПОБІДАШ Андрій**, начальник відділення впровадження психотренінгових технологій науково-дослідної лабораторії екстремальної та кризової психології Національного університету цивільного захисту України

## **ПОМИЛКОВІ ДІЇ ЕКІПАЖУ СУДНА ПРИ ЗАХОПЛЕННІ ПІРАТАМИ**

*Наведено помилкові дії членів екіпажу морського судна, які призводять до захоплення у піратський полон. Проаналізовано заходи безпеки на судні, зокрема технічну та психологічну підготовку екіпажу, що дозволяє підвищити безпеку судна.*

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

---

© Побідаш А., 2012

120 ===== ISSN 1727-9313. ВІСНИК КНТЕУ. 2012. № 4

За офіційними даними, лише у минулому році кількість морських піратських нападів збільшилася на 10 %. Отже, проблема піратства щороку стає все актуальнішою. У 2010 р., за даними Міжнародного морського бюро, було атаковано та обстріляно піратами 4185 моряків, захоплено у полон 1190, восьмеро загинуло від рук піратів. І це не враховуючи багатомільярдних збитків морської галузі через злочинну діяльність на морі. Саме тому, проблема захисту від нападів піратів та заходи щодо їх уникнення є особливо важливими та необхідними як для судовласників, так і для членів екіпажів суден.

У світовому масштабі проблемами піратства та протидії йому займаються міжнародні організації, у тому числі підрозділ ООН – Міжнародна морська організація (International Maritime Organisation, ІМО). Саме ця організація розробляє та реалізує програми зі зменшення піратської загрози. Вона видає нормативно-правові документи, які регламентують організацію морських перевезень, а також 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, пов'язані з судноплаванням (наприклад, Міжнародна федерація працівників транспорту, Центр судноплавання НАТО, Міжнародне морське бюро тощо). Завдяки діяльності цих структур моряки постійно отримують найсвіжіші дані щодо захоплень у полон піратами та рекомендації щодо протистояння таким насильницьким акціям.

На вітчизняних теренах проблемою протидії піратству займаються І. Сафін, В. Терновський [1; 2], В. Топалов, В. Торський та ін. Однак у працях цих науковців протидія піратам здебільшого розглядається у технічному аспекті, висвітлюються юридичні питання, нормативно-правове забезпечення сучасного пароплавання та професійна підготовка моряків. Поведінку та емоції у надзвичайних ситуаціях розглядали такі науковці, як Д. Лебедев, С. Лебедева, О. Назаров; Н. Оніщенко, В. Трошин, Т. Погодіна, А. Прохоров [3–5]. Психологічні ж аспекти протидії піратській загрозі досліджені недостатньо.

Метою статті є висвітлення основних помилкових дій членів екіпажу, які можуть призвести до захоплення піратами, а також визначення передумов таких дій.

Із метою виявлення основних помилкових дій екіпажу морського судна, які призводять або можуть призвести до захоплення корабля у полон, здійснено контент-аналіз автобіографічних розповідей 15 моряків, які перебували у піратському полоні.

Існують різноманітні рекомендації щодо протидії піратському нападу на судно. Отже, доцільно проаналізувати основні заходи, що пропонуються фахівцями.

*По-перше*, підвищення пильності. Існує думка, що в більшості випадків нападу піратів можна уникнути шляхом демонстрації вик-

риття атаки та готовності судна до оборони. Таким чином, втрачається фактор раптовості агресії. Пірати повинні бачити заходи, що можуть розцінюватися як "підготовка до бою". Патрулювання судна необхідно здійснювати у довільному порядку, щоб позбавити нападників можливості виявити систему та періодичність чергування маршрутів обходу та змін вахт [6].

За свідченнями моряків, які вже пережили піратський полон, не на всіх судах, що йдуть до небезпечного регіону, патрулювання організується належним чином. Це підтверджують результати контент-аналізу їхніх розповідей, за якими відносна частота згадування проблеми становить приблизно 7%. Здебільшого рівень заходів безпеки щодо патрулювання судна залишається в межах звичного та не враховує існуючої небезпеки.

Атаковані піратами моряки, які зуміли не потрапити до полону та відстояти своє судно, вважають, що саме швидке та завчасне викриття піратів є одним із факторів успіху відбиття нападу. Значну роль в організації цього процесу відіграють капітан та офіцер з охорони судна. Крім того, на великих судах (наприклад, типу РО-РО або ж ролкерах) немає можливості організувати належним чином патрулювання через незначну кількість членів команди та велику площу судна. Наймати ж додаткових членів екіпажу судовласнику не вигідно.

*По-друге*, організація цілодобового візуального нагляду і вахт пильності. Перш за все, до комплексу заходів включено забезпечення постійної роботи радарної станції з коротким радіусом дії, що виявляє та ідентифікує плаваючі предмети. Однак необхідно враховувати, що невеликі піратські човни іноді не відбиваються на екранах радарів. Саме тому необхідно організувати постійний нагляд із містка й надбудов корабля. Це буде доповнювати технічні засоби стеження. Судно, проходячи небезпечні райони, повинно уникати торговельних контактів з місцевим населенням, особливо у човнах: це може бути передумовою атаки [6].

Як свідчить досвід, радарна станція при проходженні небезпечних районів не завжди ввімкнена. Це може бути спричинено дещо суперечливими інструкціями. Згідно з рекомендаціями військових при слідуванні Індійським океаном, аж до узбережжя Сомалі, радарна станція повинна бути вимкненою, що може призводити до небезпеки, адже пірати поступово розширюють район своїх дій. Вже навіть фіксуються факти нападів на кораблі в межах 600 миль від берега, тобто в зоні, що раніше вважалася майже безпечною. Це стало можливим 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 й належним чином організували спостереження і нагляд за судном. Однак це також є ризикованим рішенням: за допомогою такої радарної

системи пірати також можуть ідентифікувати судна, що рухаються поблизу них, а також визначити, чи є поруч військові кораблі підтримки, та спланувати найбільш ефективну схему захоплення. За результатами контент-аналізу ця проблема згадується приблизно у 8 % автобіографічних розповідей.

*По-третє*, підсилення нічних вахт та організація нагляду вночі. Саме у цей час доби необхідно особливо пильно спостерігати за кормою судна та простором за нею. Для цього потрібно 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) [1].

Проаналізувавши свідчення моряків, що перебували у піратському полоні, можна констатувати: здебільшого на судах не вистачає членів екіпажу для несення ефективної нічної вахти, судновласники економлять на засобах зв'язку, необхідних для організації патрулювання на судні. Цей аспект безпеки судна згадали 10 % моряків.

*По-четверте*, задраювання люків і 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 та ін. Тобто всі запобіжні заходи не повинні шкодити безпеці судноплавства. Каюти екіпажу та ілюмінатори мають бути постійно закритими. Також важливим є блокування проходів до житлових приміщень [7].

За свідченнями членів екіпажів, які були у полоні піратів, не завжди приміщення судна були заблоковані для доступу піратам. Високу актуальність цієї проблеми підтверджує частота згадування – 15 %. Все це здебільшого відбувалось через низький рівень підготовки членів команди з країн, що розвиваються. Тобто судновласники для економії на заробітній платні допускають до рейсів малоосвічених та слабо підготовлених моряків з Філіппін, Індії, Алжиру та інших країн. Водночас капітани багатьох суден не приділяли достатньо уваги цьому аспекту безпеки або не вимагали жорсткого виконання розглянутих заходів.

*По-п'яте*, стійкий зв'язок на судні. На кожному кораблі повинен підтримуватись стійкий зв'язок із суднами, що знаходяться поруч, а також із береговою владою. Радіостанція має розміщуватись поза каютою капітана та радіорубкою, оскільки саме ці об'єкти є першочерговими при нападі [2].

За інформацією, отриманою від очевидців піратських нападів, у піратів досить часто зустрічається обладнання для блокування роботи високочастотних радіостанцій, так звані "глушилки", які використовуються для того, щоб екіпаж не зміг передати сигнал про допомогу. Також моряки відзначають, що не всі члени екіпажу можуть у разі

надзвичайної ситуації сповістити про це за допомогою засобів зв'язку. Це пов'язано з невідповідною кваліфікацією плавскладу країн третього світу. Проблему зв'язку на судні підтверджує також і відносна частота згадування моряками – 10 %.

*По-шосте*, освітлення. Для нагляду за судном, виявлення та засліплення нападників у темний час доби на судні встановлюються прожектори, а чергові забезпечуються ліхтарями. Поряд із цим відзначається, що ліхтарі вахт пильності не повинні своєю яскравістю заважати навігаційним вогням або зливатися з ними [6].

У результаті аналізу даних, отриманих від моряків, які перебували у піратському полоні, можна констатувати, що освітлення відіграє як позитивну, так і негативну роль у справі захисту судна від піратів. Це підтверджує частота згадування (10 %). Уночі, завдяки освітленню, судно видно за багато кілометрів. Наприклад, коли біля узбережжя Нігерії у грецького судна "Персей" виникли проблеми з головним двигуном і воно стало на якірну стоянку біля порту Онне, група піратів скоїла розбійний напад, поранивши двох членів команди та викравши капітана і старшого механіка судна. Увагу привернули яскраві ліхтарі судна. Однак із міркувань безпеки зовсім вимикати світло також не можна.

*По-сьоме*, використання рукавів та іншого обладнання. На судні є у достатній кількості пожежні рукави, помпи, стволи тощо. 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 [1; 2].

За свідченнями моряків, які були у піратському полоні, не всі судна тримають наготові ці системи. Багато екіпажів нехтують цією рекомендацією ІМО через деякі складнощі пересування на палубі та важкість процесу, втрачаючи ще одну можливість 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 у розповідях моряків (близько 15 %).

*По-восьме*, обладнання безпечних приміщень. При проникненні на судно великої групи піратів виникає необхідність тимчасового укриття. Залежно від конструкції судна, планування приміщень, ходів, що блокуються, укриттям можуть слугувати блок, частина блоку будь-яких приміщень. Основні критерії – ізольованість та можливість швидкого відкриття, розміщення екіпажу, закриття, а у разі пожежі або затоплення – швидкої евакуації [7]. Таке укриття на судні зветься "цитадель". За її допомогою члени екіпажу можуть переховуватись від піратів до моменту підходу військових сил.

Моряки, які побували в полоні, вважають, що "цитадель" має свої переваги та недоліки. *По-перше*, у ній повинні встигнути сховатись усі

моряки судна, адже захоплення піратами одного з них дасть можливість шантажу, що зведе всю користь "цитаделі" нанівець. *По-друге*, з "цитаделі" має бути можливість здійснювати управління судном, аби пірати не змогли використати корабель у своїх цілях або пошкодити його. *По-третє*, якщо пірати все ж таки будуть штурмувати "цитадель", не потрібно давати їм рішучу відсіч, адже це може призвести до небажаних жертв.

У більшості випадків "цитадель" рятувала екіпаж від захоплення піратами – завдяки чітким і злагодженим діям моряків та своєчасній допомозі військових. Про необхідність мати на судні "цитадель" свідчить відносна частота згадування 10 %.

*По-дев'яте*, доведення до екіпажу плану забезпечення охорони судна. Екіпаж повинен бути ознайомлений із планом дій та порядком взаємодії. Попередньо з екіпажем мають бути відпрацьовані дії за сигналами тривоги [6].

Як показує досвід, саме цей аспект є найбільш важливим та ефективним при протидії піратам. Постраждали від піратського полону моряки зазначають, що саме тренування та правильне інформування команди про можливу загрозу піратських нападів, є запорукою чітких і злагоджених дій екіпажу під час захоплення судна. Відносна частота згадування цього аспекту становить 15 %.

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.

*Брак достовірної інформації.* Найчастіше моряки не отримують оперативну інформацію щодо активності піратських угруповань у небезпечних районах, хоча міжнародні організації постійно її узагальнюють і розповсюджують. Ця інформація надходить на кожне судно, що прямує у небезпечні регіони. Однак звичайні моряки або не усвідомлюють масштаб загрози, або взагалі про неї нічого конкретного не знають.

З іншого боку, 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. Отже, іноді дефіцит інформації є результатом навмисних дій певних осіб. Моряки повинні самостійно цікавитися безпечністю тих чи інших рейсів та усвідомлювати ступінь ризику.

*Засоби захисту.* На багатьох суднах, які було захоплено у полон останніми роками, не було ані колючого дроту на бортах (що перешкоджало б підйому піратів на борт судна), ані розгорнутих пожежних рукавів, ані систем сигналізації тощо. Зі свого боку, судовласник не бажає витратити додаткові кошти на закупівлю колючого дроту, дорогих систем сигналізації та відеоспостереження. З боку моряків можна

відзначити небажання використовувати елементарні та загальнодоступні засоби оборони (брандспойти, бочки та ін.), що спричинено здебільшого неусвідомленням реальної загрози, слабким знанням заходів протидії піратам та їхньої ефективності, а також низьким рівнем дисципліни на судні.

*Сумісність екіпажів.* На міжнародних рейсах здебільшого працюють екіпажі, сформовані з представників декількох національностей (іноді до семи та більше). Отже, гостро 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 додати, що навіть відношення піратів до представників різних національностей неоднакове. До своїх найближчих "сусідів" пірати ставляться більш лояльно та, навіть, більш людяно, ніж до представників країн СНД та Європи. На жаль, іноді окремі члени екіпажу навіть 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.

*Низький рівень професійної підготовки та відсутність практичних навичок.* Недостатність професійної підготовки плавскладу пов'язана з низьким рівнем освіти у деяких країнах і відсутністю належного контролю знань. Представники окремих країн майже зовсім не володіють морською справою, але якимось чином потрапляють до екіпажу суден, що здійснюють міжнародні рейси. Через це у капітана виникають труднощі щодо організації роботи на судні та виконання такими членами екіпажу своїх професійних обов'язків. Тому при проведенні тренувань щодо відбиття піратської атаки чи відпрацюванні відходу всіх членів екіпажу до "цитаделі" виникають іноді дуже серйозні проблеми, пов'язані зі взаємодією або виконанням малоосвіченими моряками завдань капітана.

До того ж відповідні тренування та роз'яснювальні заняття, відпрацювання дій екіпажу при нападі піратів на судно проводяться не завжди. Це може бути пов'язано як із небажанням самого капітана займатись цим, так із низьким рівнем дисципліни та організації роботи на судні. Психологічна ж підготовка у складі професійної підготовки майже відсутня. І це не зважаючи на неабиякий стресогенний вплив ситуації піратського полону чи атаки піратів на психологічний стан моряків.

*Діяльність капітана 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 екіпажу. До капітана щоденно надходять відомості про ситуацію в регіоні, де здійснюється рейс, саме він приймає рішення про зміну курсу, подачу сигналу про допомогу тощо.

Капітан відповідає за проведення навчань з протидії можливому нападу піратів, за доведення інформації щодо активності піратів у регіоні тощо. Саме від його умілих і своєчасних дій здебільшого залежить чи потрапить у полон судно та його команда, чи ні. Якщо капітан не підтримує дисципліну на кораблі на належному рівні, то майже неможливо ефективно організувати всю команду для протидії піратам. При цьому навіть найкращому капітану важко керувати багатонаціональним екіпажем.

Були випадки, коли капітани задля економії пального не дотримувались так званої "зони безпеки" та прокладали курс через зону високої піратської активності, тим самим наражаючи на ризик екіпаж та корабель.

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

*Засоби зв'язку та уміння їх вдало використовувати.* Однією з проблем є те, що частина судновласників не бажають витратити кошти на оснащення судна додатковими сучасними засобами зв'язку, системами GPS та Інтер нетом, що ізолює моряків від необхідної оперативної інформації. Також досить гостро стоїть проблема відсутності навичок використання засобів і систем зв'язку екіпажем. Адже не завжди у капітана або його помічників є можливість повідомити світ про надзвичайну ситуацію. У результаті відомості про напад на корабель іноді надходять вже після захоплення судна піратами.

Таким чином, зрозуміло, що для успішного протистояння піратській загрозі на сучасному етапі необхідно вирішити низку важливих завдань. Насамперед для зменшення кількості помилкових дій членів екіпажу, які можуть призвести до захоплення у піратський полон необхідно:

*по-перше*, поліпшити систему морської освіти та узгодити її з єдиними світовими стандартами якості для забезпечення успішної взаємодії моряків різних країн;

*по-друге*, запровадити систему якісної професійної та психологічної підготовки моряків до дій у надзвичайних ситуаціях; розробити відповідні програми, що допомогли б морякам зберегти своє психологічне здоров'я в ситуації піратського полону;

*по-третє*, забезпечити судна необхідним устаткуванням для надійного оперативного зв'язку, обміну інформацією; обладнати сучасними системами відеоспостереження, сигналізації та захисту;

*по-четверте*, провадити регулярні тренінги з екіпажем для відпрацювання дій під час піратської атаки; заняття з роз'яснення необхідних заходів безпеки на судні для зменшення загрози захоплення у піратський полон;



*по-п'яте*, контролювати місцезнаходження судна у рейсі та відповідність обраного капітаном курсу необхідним міркуванням безпеки;

*по-шосте*, налагодити ефективну взаємодію між судами, що рухаються у небезпечному районі, та військовими кораблями;

*по-сьоме*, організувати якісний професійний відбір екіпажу з урахуванням сумісності його членів, а також культурних, етнічних і 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. пособие / Н. Г. Басанец, С. А. Марков. — Одесса : Фенікс, 2010. — 256 с.
2. *Рекомендуемая практика по защите от пиратов судов и судовладельцев // Морской информационный бюллетень.* — 2009. — № 1. — С. 18–21.
3. *Відношення до життя та емоції в умовах надзвичайної ситуації: ціннісно-смысловий аспект : монографія / Д. В. Лебедев, С. Ю. Лебедева, О. О. Назаров, Н. В. Оніщенко та ін.* — Х. : УЦЗУ, 2009. — 128 с.
4. *Трошин В. Д.* Терроризм и нервно-психические расстройства: диагностика, лечение и профилактика : монография / В. Д. Трошин, Т. Г. Погодина. — Н. Новгород, 2007. — 316 с.
5. *Психология состояний : хрестоматия / под ред. А. О. Прохорова.* — М. : ПЕРСЭ ; СПб. : Речь, 2004. — 608 с.
6. *Сафин И. В.* Современные превентивные методы по защите морских судов от нападения и захвата пиратами / И. В. Сафин // ОНМА Судовождение. — 2009. — Вып. 17. — С. 164–173.
7. *Терновский В.Б.* Из опыта подготовки моряков по вопросам противодействия вооруженным нападениям на суда и предотвращение пиратских нападений / В. Б. Терновский // Морська освіта. — 2011. — № 1–2. — С. 24–27.

*Стаття надійшла до редакції 20.01.2012.*

***Побидаш А.*** *Ошибочные действия экипажа судна при захвате пиратами.* Приведены ошибочные действия членов экипажа морского судна, вызывающие захват в пиратский плен. Проанализированы меры безопасности на судне, в частности техническая и психологическая подготовка экипажа, что позволяет повысить безопасность судна.

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

***Pobidash A.*** *Erroneous actions of the crew of the ship by capturing by pirates.* The article presents information on the erroneous actions of members of the crew, leading to the capture in pirates captivity. It also analyzes the main security measures on the ship, technical and psychological preparation of the crew to enhance the safety of the ship.

*Key words:* pirate captivity, security measures on the ship, psychological preparation.