

ПИРАТСТВО. БОЛЬШЕ ИЛИ МЕНЬШЕ?

© 2019 Е. ЕЛЬКИНА

DOI: 10.31857/S032150750006524-8

В последнее десятилетие пиратство превратилось в хорошо организованный криминальный бизнес. Его очаги то разгораются, то затухают в различных регионах мира. В статье анализируется современное состояние пиратства в Индийском и Атлантическом океанах. На фоне уменьшения количества случаев пиратства в Азии, известия с Африканского континента не столь оптимистичны. Акцент в статье делается на ситуации, сложившейся в Гвинейском заливе в связи с захватом судна «MSC Mandy» в январе 2019 г. Как предотвратить нападение, сделать труд моряков безопасным?

Ключевые слова: пираты, безопасность, Африка, Россия, страхование

PIRACY. MORE OR LESS?

Ekaterina A. ELKINA, Research Fellow, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences (easerova@list.ru)

The paper analyzes piracy in the Indian and Atlantic oceans. Emphasis is placed on the situation in the Gulf of Guinea, because of the seizure of Russian sailors in January 2019. Armed men boarded the ship “MSC Mandy” and took the captain and 5 crew members hostage. All of them are citizens Russia. They were released after a month of captivity.

Maritime piracy has a long history, but the last decade has turned into a well-organized criminal business, which is the problem for shipping and for sailors. Spots of piracy appear and disappear in various regions of the world. Modern criminals are not only interested in primitive robberies that their predecessors hunted for, they also attack ships to take hostages and valuable cargo. Moreover, pirates are usually good aware of their potential “victim” and well armed.

It is believed that the world economy bears the following types of losses from piracy: directly from the seizure of ships; from changing the routes of vessels; the cost of providing additional security for ships; from the increased cost of insurance; the cost of the naval forces present in the region; security criminal prosecution of pirates.

Piracy and fear of piracy is a huge problem. People who survived piracy attacks or abduction cannot forget the violence and horror that they had to endure, and it has a devastating effect on both them and their families. What should the world community do to improve the safety of sailors?

Keywords: pirates, security, Africa, Russia, insurance

В ночь с 1 на 2 января 2019 г. у берегов Бенина в Гвинейском заливе на борт судна «MSC Mandy» ворвались вооруженные люди. Бандиты ограбили экипаж и взяли в плен капитана, старшего помощника капитана, третьего помощника капитана, боцмана, сварщика и повара. Все - граждане России.

Пиратство уже давно вошло в число топ-рисков на море: эта незаконная деятельность представляет проблему для международного судоходства и серьезную угрозу для здоровья и жизни моряков. Нельзя отрицать, что с началом патрулирования опасных районов ВМС различных стран нападений стало меньше, однако преступники продолжают рисковать.

Пираты напали на судно «MSC Mandy», когда оно дрейфовало в 20 милях от берега Бенина, вечером. Нападение выглядело подготовленным, пираты были вооружены и вели себя крайне агрессивно: моряков сразу отвели на мостик, отняли ценные вещи и заставили лечь лицом вниз. Тех членов экипажа, которые пытались оказать сопротивление, нападавшие избили. Тем не менее, некоторым морякам удалось укрыться в каютах и переждать атаку.

«Основной целью нападения был захват в заложники комсостава судна, - рассказал Александр

Бодня, председатель Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ). - Пираты в первую очередь искали тех членов экипажа, за которых впоследствии им удастся получить большой выкуп» [1]. То, насколько спланированным выглядело нападение, заставляет предположить, что захватчикам помогали с берега. Судно ходит по этому маршруту регулярно, однако обычно всегда остается на стоянке в порту; это был первый случай, когда его туда не пустили.

После нападения контейнеровоз по указанию судовладельца - компании «Mediterranean Shipping Company» - последовал на рейд порта Лагос. Через несколько дней пираты вышли на связь с судовладельцем с требованием выкупа [2]. Информация о размере требуемого выкупа, как и местонахождение моряков, не разглашалась, т.к. это могло повредить ходу переговоров, которые вела нанятая судовладельцем британская посредниче-

ЕЛЬКИНА Екатерина Алексеевна, н.с., Институт Африки РАН. РФ, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1 (easerova@list.ru)

ская компания с большим опытом работы. Во многих африканских странах, в т.ч. и Нигерии, передача выкупа - уголовно наказуемое преступление. Поэтому правильный выбор места и посредника очень важен. Если представители судовладельца были бы пойманы за передачей денег, им грозил бы тюремный срок.

Судовладелец, вероятно, выплатил требуемый выкуп, и шестеро россиян после месяца плена смогли вернуться домой.

ПИРАТЫ В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ

Тревожные сообщения из Гвинейского залива продолжали поступать и весной. 5 марта 2019 г. был атакован танкер «*Histria Ivory*», пираты захватили в плен троих румынских моряков. Нападение произошло неподалеку от Ломе - столицы Того. Большинству моряков удалось избежать похищения, укрывшись в цитадели судна. После того как пираты покинули теплоход, местные власти сопроводили его до безопасной якорной стоянки. В Министерстве иностранных дел Румынии сообщили, что судно повреждено, однако никто из 18 оставшихся на борту членов экипажа не пострадал.

Типичное нападение в этом регионе: пираты вооружены и атакуют ночью. Тип теплохода и его размер значения не имеют: в опасности и небольшие рыболовные суда, и контейнеровозы. Инциденты происходят на разном расстоянии от берега. Пираты приближаются к судну на быстроходных катерах и стреляют по цели до того, как взобраться на борт. Однако в первую очередь в группе риска находятся суда, перевозящие авиакеросин, дизельное топливо, а также сырую нефть.

Наибольшую опасность представляет похищение людей с целью выкупа. В среднем, в ходе одной атаки похищают четырех человек и держат их в плену 36 дней. Суммы выкупа за последние годы возросли, сроки содержания заложников в плену - тоже. Пираты стали применять более агрессивную тактику: атакуют подвержены даже суда с высотой надводной части борта до 16 метров и с вооруженной охраной на борту.

Описывая современную пиратскую группу, Дэвид Флетчер - глава департамента по контролю рисков компании «*EOS Risk Group*» - разделил ее на «наемников, чье дело стрелять», и «весьма опытных в мореходстве рулевых» [3]. По словам эксперта, в настоящее время действуют две основные нигерийские группировки, но среди разбойников есть и выходцы из других стран Западной Африки, например, Ганы.

Нигерия сталкивается с проблемой бандитизма и непосредственно в портах. Совершаются незаконные проникновения на суда, стоящие у причала или на якорной стоянке в портах. Грабители ищут ценные вещи на судах и даже на принимающих терминалах. Во всех перечисленных случаях нападали со стороны моря, исполь-

зуя мощные моторные лодки. Поэтому их назвали «пиратами».

Нигерийские пираты по-прежнему черпают кадры, в основном, в дельте Нигера. Загрязнение окружающей среды в результате деятельности нефтяников, ухудшение условий рыболовства и сельского хозяйства и невозможность для местного населения воспользоваться доходами от эксплуатации природных ресурсов, прежде всего нефти - все это подтолкнуло жителей к требованию большей автономии. «Движение за освобождение дельты Нигера» стало зонтичной организацией для местных вооруженных групп, выступающих с социально-экономическими и политическими требованиями. С 2006 г. повстанцы все чаще стали нападать на суда и нефтяные платформы в самой дельте и близлежащих водах, похищать иностранных рабочих. В то же время они нелегально откачивали нефть из трубопроводов, разрушали нефтяное оборудование. Скоро такие нападения стали источником денежных доходов, и стало невозможно определить, являются ли подобные действия политически мотивированными или просто бандитизмом.

Амнистия, объявленная в 2009 г. «политически мотивированным» участникам «Движения», уменьшила размах восстания. Но от нее выиграли лидеры, а не среднее и низшее звено повстанцев. Бывшие повстанцы были недовольны начавшимся процессом разоружения и переключились на пиратство [4].

Грабежи в этом регионе чаще происходят в территориальных водах, а там переплетены преступная деятельность и социальные протесты, что затрудняет применение международных правовых норм.

Международное морское бюро (*ИМВ*) опубликовало отчет о пиратстве за первый квартал 2019 г. Известно о 38 случаях пиратства и вооруженного разбоя на море, что на 28 происшествий меньше, чем в первом квартале 2018 г. Пираты атаковали 27 судов, 7 обстреляли и еще в четырех случаях предприняли реальные попытки нападения. Сообщается также, что впервые с 1994 г. в 1-м квартале текущего года преступники не захватили ни одного судна.

Большее число актов пиратства и вооруженного разбоя на море было совершено в Гвинейском заливе - 22 в I квартале 2019 г. На этот регион приходится все случаи похищения членов экипажей: в 5 нападениях пиратами был похищен 21 член экипажа. В январе-марте 2019 г. были зарегистрированы инциденты в прибрежных странах залива: Бенине, Гане, Камеруне, Кот-д'Ивуаре, Либерии, Нигерии и Того [5].

МОРСКОЙ РАЗБОЙ В АЗИИ

В 2018 г. количество случаев пиратства и морского разбоя в Азии было самым низким за по-

следние 10 лет. Об этом сообщается в докладе находящегося в Сингапуре офиса Регионального соглашения о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (*ReCAAP*).

С января по декабрь прошлого года в Азии зарегистрировано, в общей сложности, 76 случаев пиратства и вооруженного ограбления: 62 фактических инцидента и 14 попыток к нападению. Из этого числа 4 оказались случаями пиратства, в то время как 72 - вооруженным разбоем. Напомним, что пиратством считается разбой в открытом море (океане), а те же действия в территориальных водах той или иной страны - «просто» бандитизм.

В годовом выражении общее количество инцидентов сократилось на 25%, а число фактических происшествий, в сравнении с 2017 г., уменьшилось на 31%. Спала напряженность и в особенно опасных морях Сулу и Сулавеси, а также в акватории восточного Сабаха (Малайзия), где количество инцидентов упало с 7 в 2017 г. до 3 эпизодов в 2018 [6]. Несмотря на передышку, *ReCAAP* подчеркнул, что похищение экипажей с целью получения выкупа по-прежнему остаётся серьёзной угрозой в этих морях. *ReCAAP* предупредил, что вооруженные боевики исламистской террористической группировки «Абу Сайаф» планируют нападения как раз в этом районе с целью похищения бизнесменов и членов экипажей иностранных судов.

«Абу Сайаф» - одна из самых активных и жесточких группировок джихадистов, закрепившаяся на юге Филиппин. Она удерживает моряков в плену месяцами, иногда даже годами, в нечеловеческих условиях. Известны и случаи казней. Филиппинское правительство, ведущее фактическую войну против «Абу Сайаф», запрещает платить ей выкуп, оценивая его как уголовное преступление.

Организации, представляющие глобальное судоходство и нефтяную промышленность, объявили об уменьшении размера зоны высокого пиратского риска в Индийском океане. Изменения вступили в силу с 1 мая 2019 г., сообщает Международная палата судоходства (*ICS*).

Это решение было принято с учетом накопленного опыта, намерений и возможностей местных пиратов, после консультаций с представителями стран и военно-морскими силами, в т.ч. Объединенными ВМС и ВМС Европейского Союза (*EU NAVFOR*). Судоходные ассоциации, участвовавшие в принятии этого решения, - Международная палата судоходства (*ICS*), Балтийский и международный морской совет (*BIMCO*), Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (*Intertanko*), Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов (*Intercargo*) и Международный морской форум нефтяных компаний (*OCIMF*), - подчеркивают, что, несмотря на суже-

ние границ опасной зоны, регион все еще представляет серьезную угрозу для судоходства, и призывают моряков сохранять бдительность.

Сокращение «зоны высокого риска» позволит судовладельцам уменьшать зарплаты морякам за ее пределами. Видимо, поэтому Игорь Щекотин, заведующий отделом международных связей Российского профессионального союза моряков (РПСМ), заявил, что Международная федерация транспортников (МФТ) не принимала решений об уменьшении зон высокого пиратского риска: «С 1 марта 2018 года для коллективных договоров IBF, стандартных договоров МФТ и договоров общей стоимости экипажа (ТСС) МФТ действуют единые зоны высокого риска и боевых действий, установленные Циркуляром МФТ №047/S/D/2018 от 27.02.2018. Для РПСМ этот документ имеет первоочередное значение, и других мы не признаем. Установленные им зоны высокого риска продолжают действовать и сегодня» [7].

Как бы подтверждает его слова ситуация, сложившаяся в морях, омывающих Йемен. 3 ноября была попытка пиратского нападения на танкер «*Stena Imperial*», следовавший через Красное море в порт Роттердама. Гражданская война в Йемене и порожденный ею всплеск преступности заставляют ужесточать меры безопасности. «Когда мы проходим у берегов Йемена, на борту всегда есть вооруженная охрана. В стране сейчас царит беззаконие, население доведено до отчаяния, а в таком положении люди идут на всё, чтобы прокормить себя и свою семью, даже на разбой. Несколько лет назад подобное можно было наблюдать в Сомали», - рассказал Эрик Ханелл, президент фирмы «*Stena Bulk*», одного из мировых лидеров по транспортировке нефти и нефтепродуктов [8]. Война в Йемене часто выходит за пределы суши и распространяется на Красное море и Аденский залив, непосредственно затрагивая моряков, владельцев и операторов судов.

Несколько лет назад главной угрозой было сомалийское пиратство. По большей части оно было подавлено эффективными мерами защиты судов и присутствием международных военно-морских сил. Последние цифры указывают на то, что угроза здесь заметно уменьшилась. Тем не менее, справиться с причинами, способствовавшими процветанию пиратства в прошлом, пока не удалось: Сомали расколото и охвачено вооруженными конфликтами, поэтому от угрозы пиратства территориальные воды этой страны пока не защищены [9].

КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ПИРАТСТВО

Хотя морское пиратство имеет многовековую историю, за последнее десятилетие оно превратилось в организованный преступный бизнес. Его очаги то уменьшаются, то разгораются в различных регионах мира [10]. Современные преступни-

ки не только заинтересованы в примитивных грабежах, которыми промыслили их предшественники: они атакуют суда, чтобы захватить заложников и ценный груз. Более того, пираты, как правило, хорошо осведомлены о своей потенциальной «жертве» и хорошо вооружены.

Во всех случаях, когда командам удавалось успешно предотвратить нападения, морякам посчастливилось увидеть пиратов заранее и поднять тревогу. Конечно, в идеале на борту нужна вооруженная охрана. Как правило, стоит ей сделать нескольких предупредительных выстрелов - банда отступает. Но вооруженная охрана - дорогое и все еще несколько сомнительное с точки зрения законодательства многих стран удовольствие.

Так, в апреле 2019 г. в территориальных водах Нигерии за владение огнестрельным оружием арестованы 9 представителей частной охранной службы, среди них американец и несколько греков. Представители военно-морских сил страны утверждают, что поднялись на борт «*Sea Angels 3*» после того, как капитан дал неверную информацию о числе людей на борту. Экипаж оказался больше, а в ходе обыска выяснилось, что на судне есть оружие: полуавтоматические винтовки, боеприпасы и другое военное снаряжение, также на «*Sea Angels 3*» были отключены системы отслеживания передвижений судна и связи, что сразу вызвало подозрения.

Морская охранная компания, зарегистрированная в США, «*Trident Group*», которой принадлежит судно, отрицает обвинения военных: по словам ее представителей, арест проходил далеко в международных водах, а все найденное на борту оружие лицензировано и разрешено к использованию [11].

Что делать, если преступники вооружены, а экипаж - нет? Для подобных ситуаций разработано руководство - «*Update best practices to deter piracy issued*» («Лучшие практики по противодействию пиратам»), содержащие полезные и эффективные меры по защите экипажа, судов и грузов при транзите через Красное море, Аденский залив, Индийский океан и Аравийское море [12].

Как только команда заметила приближение пиратов, об этом нужно немедленно сообщить в ближайшую береговую службу безопасности, а также военным кораблям, находящимся поблизости. Следует передать сигнал *SOS* всем торговым судам в районе. Другими словами, сделать атакуемое судно более заметным.

Самые доступные защитные меры, которые надежно преградят пиратам путь - заграждения из колючей проволоки, пожарные шланги и водяные пушки.

Главная мысль документа: «Если преступники не пробрались на судно, они не смогут его захватить». Но что делать, если пираты все же забрались на борт? Руководство дает ответы и на этот вопрос: важно не впасть в панику, не оставаться

в одиночестве и постараться спрятаться в наиболее закрытых и отдаленных местах. Если судно оборудовано цитаделью - укрепленной комнатой с запасами пищи и воды, куда команда может отступить в случае захвата, следует собраться там как можно быстрее. Столкнувшись с пиратами, ни в коем случае нельзя проявлять агрессию или совершать резкие движения.

Моряки, нанимающиеся на работу на иностранные суда, должны обращать внимание на маршруты следования. Поправки к Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, вступившие в силу 5 июня 2018 г., обязывают работодателей платить зарплату морякам, находящимся в пиратском плену [13].

С 1991 г. круглосуточный Центр сообщений о пиратстве Международного морского бюро предоставляет судоходной индустрии, правительствам и органам реагирования своевременные данные о случаях нападений на суда и вооруженных ограблений, полученные непосредственно от капитанов или компаний. Оперативная передача отчетов и связь с центрами реагирования помогают противодействовать разбою на море, а также обеспечивать безопасность моряков во всем мире.

Считается, что мировая экономика несет от пиратства следующие виды убытков: непосредственно от захвата судов; от изменения маршрутов следования судов; связанные с расходами на обеспечение безопасности судов (от колючей проволоки до вооруженной охраны); от возросшей стоимости страхования; расходы на военно-морские силы, присутствующие в регионе; меры, связанные с обеспечением уголовного преследования пиратов.

Пока еще пираты никогда не получали в год более \$80 млн в качестве отступных. Однако выкуп составляет лишь треть или, в лучшем случае, половину убытков, которые несет судовладелец захваченного судна. Не стоит забывать про простой - главная причина убытков в судоходстве. Не забудем про расходы на посредника, на доставку выкупа, на обеспечение спутниковой связи и т.д., и т.п. - в целом, прямые убытки от захвата судов можно оценить суммой в районе \$200-250 млн. В большинстве случаев проще и дешевле нанять охрану, единственную на сегодня гарантию безопасности любого судна. Стоимость такой охраны не зависит от размеров и типов судов. Стандартная группа в 4 человека с легким стрелковым вооружением обходится, в среднем, в \$40-60 тыс. за один проход, в зависимости от маршрута [4].

НЕОБЫЧНОЕ «ПИРАТСТВО»?

Самым необычным «пиратским» захватом судна у африканского побережья в 2019 г. был инцидент с танкером «*ElHiblu 1*», подобранным в Средиземном море терпящих бедствие мигрантов из

Ливии, пытавшихся попасть в Европу. Узнав, что судно собирается высадить их обратно в Ливии, мигранты перехватили управление и направились в сторону Мальты. 28 марта патрульный корабль вооруженных сил Мальты остановил танкер перед вхождением в территориальные воды страны. Военные помогли капитану восстановить контроль над управлением. Экипаж судна и мигранты, среди которых было 15 женщин и 47 несовершеннолетних, сошли с теплохода в порту вблизи Валетты (столица Мальты), а пятеро ливийцев сразу были арестованы за угон судна.

Министр внутренних дел Италии Маттео Сальвини, который со времени своего избрания ведет борьбу с миграцией из Африки, критически высказался о захвативших судно ливийцах и заявил, что итальянские порты их не примут: «Это не бедствующие мигранты, а **пираты**. Они увидят Италию только в бинокль» [14].

Это происшествие остро ставит вопрос о спасении на море. С одной стороны, помощь терпящим бедствие - моральный долг и обязанность членов экипажа с точки зрения международных правовых

норм; с другой - моряки сами подвергаются угрозе, учитывая большое число мигрантов, которые заходят на борт в ходе подобных операций, моряки оказываются в меньшинстве. Гражданские суда не оборудованы должным образом для приема на борт большого количества людей и не имеют в наличии соответствующих запасов еды, воды и спальных мест. А случай с теплоходом «*ElHiblu 1*» показывает, что, помогая мигрантам, экипаж может лишиться контроля над судном, а члены экипажей могут серьезно пострадать от травмирующих ситуаций, с которыми им приходится сталкиваться при выполнении своих юридических и гуманитарных обязательств по оказанию помощи любому, кто попал в беду на море [15].

Генеральный директор «*Sailors' Society*» Стюарт Риверс так высказался об этой ситуации: «Пиратство и страх перед пиратством - это огромная проблема для моряков. Люди, пережившие пиратские атаки или похищение, не могут забыть о насилии и ужасе, которые им пришлось вынести, и это действует разрушительно и на них, и на их семьи» [16].

Список литературы / References

1. Делом «MSC Mandy» занялся следственный комитет. (The case of «MSC Mandy» is monitored by the Investigative Committee) (In Russ.) - http://www.sur.ru/ru/news/lent/2019-01-24/delom_msc_mandy_zanjalsja sledstvennyj_komitet_17274/ (accessed 24.01.2019)
2. Пираты потребовали выкуп за российских моряков, похищенных в Гвинейском заливе. (Pirates demanded to pay the ransom for captured Russian sailors in the Gulf of Guinea) (In Russ.) - <https://riafan.ru/1141707-piraty-potrebovali-vyкуп-za-rossiiskikh-moryakov-pokhishennykh-v-gvineiskom-zalive> (accessed 17.01.2019)
3. Нефтяное пиратство и захват пленников - в Гвинейском заливе неспокойно. (Oil piracy and hostage-taking - the situation in the Gulf of Guinea is turbulent) (In Russ.) - http://www.sur.ru/ru/news/lent/2019-03-13/neftjanoe_piratstvo_i_zakhvat_plennikov_v_gvinejskom_zalive_nespoкойno_17440/ (accessed 13.03.2019)
4. Елькина Е.А. Пиратство в Гвинейском заливе: новые угрозы // Азия и Африка сегодня. 2012, № 12, с. 34-38. (Elkina E.A. 2012. Piracy in the Gulf of Guinea: new treats // *Aziya i Afrika segodnya*. № 12) (In Russ.)
5. Международное морское бюро отметило снижение пиратских нападений в I квартале 2019 г. (The international Maritime Bureau noted a decrease in the number of pirate attacks in I quarter of 2019) (In Russ.) - <http://portnews.ru/news/print/275282/> (accessed 10.04.2019)
6. Статистика ограблений в водах Азии за 10 лет. (Statistics of robberies in the waters of Asia for 10 years) (In Russ.) - <https://www.mortrans.info/morskoy-byulleten/statistika-ograbenij-v-vodah-azii-za-10-let/> (accessed 21.01.2019)
7. Зона высокого пиратского риска в Индийском океане уменьшилась? (Has the area of high pirate risk in the Indian Ocean decreased?) (In Russ.) - http://www.sur.ru/ru/news/lent/2019-03-11/zona_vysokogo_piratskogo_riska_v_indijskom_okeane_umenshilas_17432/ (accessed 11.03.2019)
8. Attempted piracy attack on Stena Bulk vessel west of Yemen - <https://www.stenabulk.com/press-and-news/press-releases/attempted-piracy-attack-stena-bulk-vessel-west-yemen> (accessed 5.11.2018)
9. Елькина Е.А. Пираты Африканского Рога // Азия и Африка сегодня. 2009, № 1, с. 50-55. (Elkina E.A. 2009. Pirates of the Horn // *Aziya i Afrika segodnya*. № 1) (In Russ.)
10. Елькина Е.А. Конец пиратства или просто пауза? // Азия и Африка сегодня. 2014, № 1, с. 26-29. (Elkina E.A. 2014. The end of piracy or just a break? // *Aziya i Afrika segodnya*. № 1) (In Russ.)
11. Mike Schuler Nigeria arrests maritime security over Firearms Possession - <https://gcaptain.com/maritime-security-team-arrested-nigeria/> (accessed 19.02.2019)
12. BMP5: Updated best practices to deter piracy issued - <https://safety4sea.com/cm-bmp5-updated-best-practices-to-deter-piracy-issued/> (accessed 29.06.2019)
13. Поправки 2018 г. к Кодексу Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве. (Amendments of 2018 to the Code of the Maritime Labour Convention 2006) (In Russ.) - https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_632611.pdf (accessed 21.04.2019)
14. Спасенные в Средиземноморье мигранты захватили торговое судно. (Migrants rescued in the Mediterranean sea captured a merchant vessel) (In Russ.) - <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6265959> (accessed 27.03.2019)
15. Мигранты захватили теплоход в Средиземном море. (Migrants captured the vessel in the Mediterranean sea) (In Russ.) - http://www.sur.ru/ru/news/lent/2019-03-29/migranty_zakhvatili_teplokhod_v_sredizemnom_more_17502/ (accessed 25.03.19)
16. More than quarter of seafarers seeking crisis response affected by piracy - <https://www.sailors-society.org/about-us/press-room/seekingcrisisresponse/> (accessed 29.03.2019)