

*Сергій Соколюк (Київ, Україна)*

## НАПАДИ МОРСЬКИХ ТЕРОРИСТІВ І ПІРАТІВ НА СУДНА ЧОРНОМОРСЬКОГО МОРСЬКОГО ПАРОПЛАВСТВА у 1970-1980 рр. (за матеріалами фондів Державного архіву Одеської області)

Проблема морського піратства турбує людство з найдавніших часів розвитку торгівельного мореплавства до сьогоднішнього. З активізацією розвитку судноплавства у другій половині ХХ ст. різко зросла кількість нападів на морі, досягнувши свого піку на межі ХХ-ХХІ ст. На цей же період припадає найбільша кількість випадків захоплення морськими піратами з метою отримання викупу суден та їх екіпажів, до складу яких входили громадяни України, зокрема: «Princess Sarah» (2001), «Panagua» (2005), «Lhemann Timber», «Faina» (2008), «Asian Glory», «Lugela» (2010), тощо. Слід зазначити, що у 1970-1980-х роках досить часто об'єктами нападів ставали торговельні та пасажирські судна Чорноморського морського пароплавства (ЧМП).

Крім піратських нападів, морські об'єкти (судна, військові кораблі, портові споруди тощо) зазнавали атак терористичних угруповань, дії яких у другій половині ХХ ст. поширилися і на море. До таких дій вдавалися різноманітні недержавні організації, повстанські рухи, зокрема, члени різних течій Організації визволення Палестини (з 1970 р.), «морські тигри» зі складу сепаратистського руху «Тигри визволення Таміл Ілама» на Шрі Ланці у 1980-2009 рр. та інші. У 1960-1970-х рр., після здобуття незалежності Куби, активно діяли емігрантські терористичні організації «Альфа-66», «Ель Падер Кубана», «Омега-7» та інші, які не тільки здійснювали напади на кубинські торговельні судна і військові кораблі, а й торговельні судна інших держав, що надавали допомогу Кубі, зокрема СРСР. Терористичних нападів зазнавали і судна Чорноморського морського пароплавства. Відтак, метою цієї публікації є ретроспективний аналіз нападів морських злочинців на судна ЧМП у 1970-1980-х роках на підставі матеріалів фондів Державного архіву Одеської області.

Під час стоянки у порту Сан Хуан (Пуерто-Ріко) у квітні 1975 р. на пасажирський турбохід «Максим Горький» ЧМП, який був зафрахтований судноплавною компанією США і працював за класом «плекс» на американському круїзному ринку<sup>1</sup>, членами організації «Альфа-66», був здійснений напад. Унаслідок вибуху кинutoї на борт гранати було поранено двох матросів зі складу команди лайнера<sup>2</sup>. Під час чергового рейсу, 1 листопада 1975 р. при стоянці у тому ж порту, судно було підірване двома мінами, прикріпленими терористами до дна у кормовій частині, унаслідок чого судну були завдані суттєві ушкодження, які примусили його стати на ремонт в порт Нью-Йорк<sup>3</sup>. Усього за період з 1968 по 1976 рр. постраждали 4 радянські судна, з них одне - суховантаж «Львів» - 28 березня 1975 р. було потоплене терористами із застосуванням вибухових пристроїв, а 16 вересня 1976 р. унаслідок вибуху, організованого бойовиками «Омега-7», були нанесені суттєві ушкодження радянському суховантажу «Іван Степанков»<sup>4</sup>.

У 1970-х рр. в Африці чимала 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 Південно-Африканської Республіки (ПАР), здійснювала завдяки підтримці урядів цих країн систематичні бойові рейди та діяла в прибережній зоні проти цивільного і військового судноплавства молодій незалежній країні<sup>5</sup>.

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, емігрантські політичні організації - так звані «Національний союз за повну незалежність Анголи» (УНІТА) і «Національний фронт Анголи» (ФНЛА) - крім підривної внутрішньої діяльності ставили під загрозу міжнародне судноплавство, здійснюючи диверсії у портах країни, доставляючи диверсантів на швидкохідних катерах і підводних човнах<sup>6</sup>. Унаслідок цих дій отримали пошкодження і

кілька радянських суден: «Модест Іванов», «Капітан Вислобоков», «Капітан Чирков» і «Гавана»<sup>7</sup>. У *табл. 1* узагальнено дані про випадки терористичних нападів емігрантських організацій на судна Чорноморського морського пароплавства.

Таблиця 1.<sup>8</sup>

Назва судна	Дата	Район	Обставини нападу	Наслідки нападу
«Максим Горький»	2 квітня 1975 р.	Порт Сан Хуан (Пуерто-Ріко)	Здійснений напад - на борт з причалу кинута 2 гранати	Поранено двох матросів зі складу команди
«Максим Горький»	1 листопада 1975 р.	Порт Сан Хуан (Пуерто-Ріко)	При стоянці у порту лайнер був підірваний двома мінами, прикріпленими до дна у кормовій частині	Пошкоджено днище судна, що змусило його стати на 6 місяців у ремонт в порт Нью-Йорк
«Капітан Вислобоков»	Грудень 1986 р.	Порт Луанда	Членами УНПТА і ФНЛА було встановлено підривні заряди під дно судна	Судну були завдані ушкодження
«Петр Ємцов»	2 вересня 1986 р.	Перська затока	Судно було затримано і захоплено іранським військовим кораблем	Екіпаж був затриманий і перебував у полоні дві доби

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 було зареєстровано 110 нападів чанкайшистів на іноземні торговельні судна (43 англійських, 14 панамських, по 2 польських, грецьких тощо)<sup>9</sup>. У червні 1954 р. кораблями ВМС Гоміндану був захоплений танкер ЧМП «Туапсе», що прямував до берегів КНР з вантажем 14 тис. т. гасу. 49 членів екіпажу були інтерновані і зазнали тортур<sup>10</sup>.

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», «Камчаткалес», «Комсомолец України», «Свирск», «Туркестан», члени екіпажів яких зазнали брутального поводження<sup>11</sup>.

Утім найбільшого розмаху державний тероризм отримав протягом т. зв. «танкерної війни», під час протистояння Ірану з Іраком у 1980-1988 рр. У цій війні міжнародні угоди ігнорувалися обома воюючими сторонами, внаслідок чого було поставлено під загрозу судноплавство та морську торгівлю з близькосхідними країнами<sup>12</sup>. У 1981 р. Ірак уперше вчинив напад на нейтральні судна на переході до портів Ірану. У серпні 1982 р. 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<sup>13</sup>. 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 ЧМП «Петр Ємцов» 2 вересня 1986 р. у Перській затоці був захоплений іранським військовим кораблем. Екіпаж був затриманий і перебував у полоні дві доби<sup>14</sup>.

До другого типу морського тероризму - економічного - належить піратство<sup>15</sup>, яке є найдавнішим злочином міжнародного характеру на морі. Неодноразово переживши періоди бурхливого розквіту і занепаду, наприкінці 1960-х - початку 1970-х рр. піратство стало поширюватися, виходити на новий якісний рівень<sup>16</sup>, 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 рр. свою злочинну діяльність активізували піратські угруповання в Малаккській і Сінгапурській протоках та в індонезійських і філіппінських водах. За період 1981-1985 рр. у цих протоках було здійснено 179 піратських нападів на торговельні судна<sup>17</sup>, а з середини 1990-х років почалося стрімке зростання їх кількості, досягнувши максимуму на межі ХХ-ХХІ ст. - 445 у 2000 р.<sup>18</sup>

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 поводитися як звичайні злодії. Зазвичай вони ізолювали членів екіпажу і пасажирів у каютах, забирали коштовності і зникали. Неодноразово на рейдах портів Індії, Бангладеш, Шрі-Ланки, Сінгапуру таких нападів зазнавали і радянські судна. Наприклад, екіпажу теплоходу ЧМП «Лениногорск» неодноразово доводилося під час рейсів у порти цих країн давати відсіч морським грабіжникам (вересень-грудень 1964 р.)<sup>19</sup>. 19 квітня 1977 року у нічний час при стоянці на зовнішньому рейді порту Сінгапур екіпаж теплохода «Валентин Хуторской» відбив напад малайських піратів<sup>20</sup>. Значну увагу проблемі попередження піратських нападів під час проходження Малаккської та Сінгапурської проток довелось приділяти командам теплоходів ЧМП «Мозырь» (січень-червень 1976 р.)<sup>21</sup>, «Капитан Леонтий Борисенко» (листопад 1986 - лютий 1987 рр.)<sup>22</sup>, «Капитан Алексеев» (березень - серпень 1987 р.)<sup>23</sup>, «Механик Бардецкий» (вересень 1987 - лютий 1988 рр.)<sup>24</sup>, «Задонськ» (січень - червень 1988 р.)<sup>25</sup> та ін. Після невдалих спроб морських злодіїв проникнути на борт, команди суден несли «вахту пильності» у нічний час, особливо при проході вузлин та стоянок на рейдах і в портах.

Таблиця 2.<sup>26</sup>

Назва судна	Дата	Район	Обставини нападу	Наслідки нападу
«Валентин Хуторской»	19 квітня 1977 р.	Сінгапурська протока	У нічний час при стоянці на зовнішньому рейді порту Сінгапур група піратів здійснила спробу проникнення на борт з метою пограбування	Нападники були відігнані силами команди
«Советские профсоюзы»	11 березня 1983 р.	Перехід Кендла - Бомбей в районі затоки Кач поблизу порту Бомбей	Спроба піратського нападу. О 16:30 до судна наблизився катер, з якого просиналізували світлом з вимогою зупинитися, а потім застосували вогнепальну зброю по корпусу теплохода.	Давши більший хід, судно відірвалося від нападників
«Капітан Слипко»	6 липня 1983 р.	Сінгапурська протока, на переході до порту Шуайба	О 23:30 на теплохід напала група піратів, які викрали частину судового майна та здійснили невдалу спробу пограбування каюти капітана і зливків судової бронзи	Нападники були видалені за борт силами команди
«Свобода»	15 січня 1987 р.	Малаккська протока, за 50 миль від Сінгапуру	Група піратів у нічний час пробралася на ходу на борт судна з метою пограбування	Нападники були відігнані силами команди
«Слуцьк»	3 березня 1987 р.	На переході з Сінгапуру 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.	Після оголошеної на судні тривоги, члени екіпажу, озброєні аварійно-рятувальними засобами, витіснили нападників із судна та примусили до втечі. Старший механік отримав поранення і судно було змушене повернутися до Сінгапуру для транспортування його в лікувальний заклад

11 березня 1983 р. теплохід «Советские профсоюзы», на переході Кендла - Бомбей в районі затоки Кач поблизу порту Бомбей, зазнав спроби піратського нападу. О 16:30 до судна наблизився катер, з якого просигналізували світлом з вимогою зупинитися, а потім застосували вогнепальну зброю по корпусу теплохода. Однак завдяки професійним діям капітана і команди

спроба піратів виявилася невдалою<sup>27</sup>. 6 липня 1983 р. о 23:30 у Сінгапурській протоці на переході до порту Шуайба на теплохід «Капітан Слипко» напала група піратів, які викрали частину суднового майна та здійснили невдалу спробу пограбування каюти капітана та зливків суднової бронзи<sup>28</sup>. 15 січня 1987 р. на теплохід «Свобода» у Малаккській протоці за 50 миль від Сінгапуру був здійснений напад. Група піратів у нічний час пробралася на ходу на борт судна з метою пограбування, але екіпаж своїми силами їх нейтралізував<sup>29</sup>. Уночі 3 березня 1987 р. на переході з Сінгапуру до В'єтнаму при знаходженні у відкритому морі на теплохід «Слуцьк» 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. Унаслідок поранення старшого механіка, отриманого під час сутички з піратами, судно повернулося до Сінгапуру<sup>30</sup>. Випадки нападів морських піратів на судна ЧМП у 1960-80-х роках узагальнено у *табл. 2*.

Таким чином, матеріали Державного архіву Одеської області, зокрема, фонд «Партийний комітет (партком) КПУ Черноморського морського пароходства, г. Одеса» (Ф. П-10868), поряд з іншими джерелами, свідчать про те, що терористичних і піратських нападів на морі у 1960-х - 1980-х зазнавали і судна, що входили до складу Черноморського морського пароплавства. Разом з тим, вже на той час капітани та керівництво ЧМП рекомендувало організувати охорону суден на міжнародному рівні, створюючи з цією метою в найбільш небезпечних районах плавання спеціальні підрозділи охорони та військові кораблі.

<sup>1</sup> Державний архів Одеської області (ДАОО). - Ф. П-10868. - Оп. 24. - Спр. 27. Рейсовые донесения помощников капитанов по политчасти судов 1975 г. - Арк. 10-11.

<sup>2</sup> Там само. - Арк. 14.

<sup>3</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 24. - Спр. 463. - Протоколы партийных собраний теплохода «Максим Горький» 1975 г. - Арк. 1 85; ФП-10868. - Оп. 25. - Спр. 23. - Рейсовые донесения... 1976 г. - Арк. 7.

<sup>4</sup> Кузнецов Ю. Введение в теорию национальной безопасности. - Алма-Ата: Верный, 1999. - С. 541.

<sup>5</sup> Там само. - С. 542.

<sup>6</sup> Моджорян Л.А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность морского судоходства. - М.: Международные отношения, 1991. - С.49-50.

<sup>7</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 44. - Спр. 35. - Рейсовые донесения... 1986 г. - Арк. 103; Кузнецов Ю. Вказ. праця. - С. 543.

<sup>8</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 26. Спр. 22. - Рейсовые донесения... 1976 г. Арк. 49; Оп. 38. - Спр. 23. - Рейсовые донесения... 1983 г. - Арк. 194-195; Оп. 38. - Спр. 31. Рейсовые донесения... 1983 г. - Арк. 58; Оп. 46. - Спр. 31. Рейсовые донесения... 1987 г. - Арк. 61; Оп. 46. - Спр. 32. - Рейсовые донесения... 1988 г. - Арк. 35; Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. - М.: Академкнига, 2004. - С. 161.

<sup>9</sup> Григорян В. Л., Дмитриев В.И. Вказ. праця. - С. 173.

<sup>10</sup> Кузнецов Ю. Вказ. праця. - С. 559; Моджорян Л. А. Вказ. праця. - С. 86.

<sup>11</sup> *Див.:* Сто великих военных тайн. - М.: Вече, 2008. - С. 504.

<sup>12</sup> Кузнецов Ю. Вказ. праця. - С. 562.

<sup>13</sup> Григорян В. Л. Вказ. праця. - С. 176.

<sup>14</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 44. - Спр. 35. - Рейсовые донесения... 1986 г. - Арк. 103,108.

<sup>15</sup> Соколюк С.М. Дії військово-морських сил у боротьбі з тероризмом на морі (70-ті роки ХХ ст. - початок ХХІ ст.): автореф. дис... канд. іст. наук. - Київ, 2009. - С. 9.

<sup>16</sup> Моджорян Л.А. - Вказ. праця. - С. 158.

<sup>17</sup> Кузнецов Ю. Вказ. праця. - С. 550.

<sup>18</sup> Електронний ресурс. Матеріали з сайту: <http://www.imo.org>

<sup>19</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 13. - Спр. 17. - Рейсовые донесения... 1964 г. - Арк. 139.

<sup>20</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 26. - Спр. 22. - Рейсовые донесения... 1976 г. - Арк. 49.

<sup>21</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 25. - Спр. 23. - Рейсовые донесения... 1976 г. - Арк. 131.

<sup>22</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 46. - Спр. 24. - Рейсовые донесения... 1987 г. - Арк. 72.

<sup>23</sup> Там само. - Арк. 18.

<sup>24</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 48. - Спр. 19. - Рейсовые донесения... 1988 г. - Арк. 112.

<sup>25</sup> Там само. - Арк. 68.

<sup>26</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 26. - Спр. 22. - Рейсовые донесения... 1976 г. - Арк. 49; Оп. 38. - Спр. 31. - Рейсовые донесения... 1983 г. - Арк. 58; Оп. 38. - Спр. 23. - Рейсовые донесения... 1983 г. - Арк. 194-195; Оп. 46. - Спр. 31. - Рейсовые донесения... 1987 г. - Арк. 61; Оп. 46. - Спр. 32. - Рейсовые донесения... 1988 г. - Арк. 35; Григорян В.Л. Вказ. праця. - С. 161.

<sup>27</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 38. - Спр. 31. - Рейсовые донесения... 1983 г. - Арк. 58.

<sup>28</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 38. - Спр. 23. - Рейсовые донесения... 1983 г. - Арк. 194-195.

<sup>29</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 46. - Спр. 31. - Рейсовые донесения... 1987 г. - Арк. 61.

<sup>30</sup> ДАОО. - Ф. П-10868. - Оп. 46. - Спр. 32. - Рейсовые донесения... 1988 г. - Арк. 35; Григорян В.Л. Вказ. праця. - С. 161.

*Олена Солончук (Одеса, Україна)*

## ТАЄМНИЧИЙ АРХІВІСТ: ДО БІОГРАФІЇ ДИРЕКТОРА ОДЕСЬКОГО ІСТОРИЧНОГО АРХІВУ ЄВГЕНА МАРТИНОВСЬКОГО

Темою організації та розвитку архівної справи на Одещині опікувались місцеві історики і архівісти, українські та закордонні науковці (Л.Г.Білоусова, Г.В.Боряк, С.В.Виногловська (Адлер), П.Грімстед Кенеді, Г.Л.Малінова, І.Б.Матяш, О.Є.Музичко, І.В.Сапожников, В.М.Хмарський та інші). Але в історії Державного архіву Одеської області залишилися деякі «білі плями». Історія установи за часів румунсько-німецької окупації 1941-1944 років докладно розглянута з боку функціонування установ культури Трансністрії. Архівознавці приділили значну увагу питанням втрати архівних документів, переміщенню архівних фондів Одеського обласного архіву за межі України: евакуації, вивезенню культурних цінностей окупаційною владою тощо. У той же час доля архівістів, які працювали в Одеському архіві за часів окупації, залишається не достатньо вивченою дотепер.

Стаття має на меті ознайомити з біографією Євгена Євгеновича Мартиновського (1885-1963) - людиною, завдяки якій в часи військового лихоліття не були знищені архівні фонди обласного та міського державних архівів, та який разом з професором О.І.Покровським домогся позитивного рішення голови Одеського муніципалітету про заснування Одеського історичного архіву при Дирекції культури губернаторства Трансністрія<sup>1</sup>.

В фонді Р-1142 «Одеський державний архів Одеської області» зберігається особова справа старшого наукового співробітника архіву Є.Є.Мартиновського за 1937-1940 роки. Вона складається з копій наказів директора архіву про приймання на роботу, характеристик та заповненої особової анкети і, на жаль, не дає повного уявлення про життя та діяльність особи. Крім того, слід звернути увагу, що анкета заповнювалась в 1937 році, і правдиве заповнення офіційної анкети могло довести автора до арешту. Тому хочу щиро подякувати В.І.Снегоцькому, далекому родичу Є.Є.Мартиновського, за надані документальні матеріали про родовід Мартиновських та фотографії Є.Є.Мартиновського. Член товариства «Меморіал» І.Л.Комаровський також надав цінні відомості про післявоєнну діяльність Є.Є.Мартиновського. Ці матеріали дали змогу більш повн представити особистість архівіста.

З анкети наукового співробітника можна дізнатись, що Євген Євгенович Мартиновський народився в Одесі в 1885 році в родині *службовців* (деякі факти з анкети автором статті виділено курсивом та потребують доповнень). Батько, Євген Григорович з кубанських козаків, служив бухгалтером та помер до революції. Мати, Новинська Клавдія Йосипівна, донька лікаря, померла до революції<sup>2</sup>.

По-перше, насправді батько Євгена Євгеновича Мартиновського - Євген Єгорович, походив з шляхетного роду. Служив в гусарському полку, дослужився до штаб-ротмістра. Брав участь у російсько-турецькій війні 1877-1878 рр. Йому належали 2660 дес. землі біля сіл Яструбинове (родинний маєток Мартиновських; рос.: Ястребиново) та Нова Пристань Ананьївського повіту