

Морские вест



РОССИИ

Федеральная газета водного транспорта. Основана в 1996 году

№ 17 • 2010 (335)

Морская безопасность

Российские конвои в Аденском заливе



В предыдущих статьях (№ 11, 15 «Морских вестей России» за этот год), посвященных безопасности судов и экипажей в пиратоопасных районах и, соответственно, рекомендациям по прохождению таких районов, отмечалось, что участие судна в караване, сопровождаемом военным кораблем (в конвое), является одним из самых эффективных способов обезопасить себя от пиратов.

О некоторых особенностях участия судов в конвоях, о том, как формируются и осуществляются российские конвои, рассказывает начальник отдела обеспечения безопасности судов ФГУ «Служба морской безопасности» Артем Алябьев.

Контроль за ситуацией

С октября 2008 г. в связи с ростом активности сомалийских пиратов и в соответствии с резолюциями Совбеза ООН некоторые государства мира стали направлять в район Сомали свои военные корабли и воинские подразделения для обеспечения безопасности судоходства прежде всего в Аденском заливе – важнейшей транспортной артерии мирового судоходства.

С конца 2008 г. по настоящее время в Аденском заливе и в северо-западной части Индийского океана, выполняя задачу по борьбе с пиратством, находятся несколько оперативных военно-морских групп, а также корабли государств, действующих, как указано в Резолюции Совбеза ООН 1816(2008), «в индивидуальном качестве в сотрудничестве с Переходным Федеральным правительством Сомали или друг с другом».

Продолжение на стр. 10

Цитата

:

Морская политика

Продолжение на стр. 6

Адрес редакции:

105187, Москва, Окружной проезд, 15

Тел./факс (495) 366-62-55; тел. 763-54-20

Отдел подписки и доставки: т/ф (495) 365-47-22

Подписной индекс в каталоге «Роспечать»

2010 г.: полугодие – 32565, годовой – 33227.

В номере:

Морское право
КТМ и спецнормы,
регулирующие
судоходство по СМП

8

Морское право
Судовладелец и таможня:
вечное столкновение
интересов

10

Конференция
Как определяется
цена судна?

12

Командиры атомного флота
Жизнь длинной
в судьбу ледокола

17

Российские конвои в Аденском заливе



Артем АЛЯБЬЕВ, начальник отдела обеспечения безопасности судов ФГУ «Служба морской безопасности»

Окончание. Начало на стр. 1.

При этом:

- Военно-морские силы Евросоюза выполняют операцию «Атланта» в Аденском заливе и в восточном побережье Сомали;
- ВМС НАТО проводят операцию «Океанский щит» в восточной части Аденского залива и в Аравийском море;
- Объединенная оперативная группа 151 в составе кораблей военных флотов разных стран при активном участии и под руководством

ВМС США патрулирует пиратоопасные акватории в северо-западной части Индийского океана.

Задачами ВМС Евросоюза в рамках операции «Атланта» являются:

- сопровождение судов, перевозящих гуманитарные грузы для Сомали в соответствии с Международной продовольственной программой на всем пути их следования в порты Сомали и обратно;
- охрана Международного рекомендованного коридора транзита (IRTC) в Аденском заливе;

• мониторинг ситуации в районе Африканского Рога с целью оказания помощи при нападении пиратов.

Эскортирование судов в Аденском заливе, не перевозящих гуманитарные грузы, ВМС Евросоюза не осуществляют. Этим занимаются военные корабли России, Индии, Китая, Японии, Южной Кореи и Таиланда, которые не входят в состав вышеназванных военно-морских группировок и действуют на индивидуальной основе, в то же время по возможности оповещая о своих действиях друг друга и военно-морские группировки в регионе.

Российские военные корабли поочередно действуют в Аденском заливе по решению президента РФ Д.А. Медведева с ноября 2008 г., также с основной задачей охраны торговых судов, следующих через залив. К выполнению этой задачи в разное время привлекались военные корабли «Неустрашимый», «Адмирал Виноградов», «Адмирал Пантелеев», «Адмирал Трибуц», «Адмирал Чабаненко», «Маршал Шапошников», «Адмирал Левченко», сопровождаемые несколькими вспомогательными судами.

Как организовано эскортирование торговых судов

Главным штабом ВМФ совместно с Министерством транспорта, Федеральным агентством морского и речного транспорта, ФГУ «Служба морской безопасности» (ФГУ СМБ), ГМСКЦ был разработан ряд документов, регламентирующих организацию и осуществление сопровождения российских и иностранных судов, проходящих транзитом Аденский залив.

Таким образом, с самого начала выполнения поставленной

президентом России задачи вся работа в этом отношении ведется по следующей согласованной и со временем доказавшей свою эффективность схеме:

- Главный штаб ВМФ уведомляет ФГУ СМБ и ГМСКЦ о планируемой графике конвоев в сопровождении российского военного корабля;
- ФГУ СМБ информирует судоводительские компании, осуществляющие транзит своих судов через Аденский залив, независимо от государства флага о представленной Главным штабом информации;
- судоводительские компании заблаговременно представляют в ФГУ СМБ свои заявки с информацией о судах, нуждающихся в сопровождении военного корабля;
- ФГУ СМБ проверяет, распределяет и обобщает полученные от компаний заявки в зависимости от сроков и направлений планируемых конвоев и передает итоговые данные в Главный штаб ВМФ и ГМСКЦ;
- ВМФ принимает окончательное решение о формировании каравана торговых судов и сообщает об этом в ФГУ СМБ и ГМСКЦ;
- ФГУ СМБ уведомляет соответствующие судоводительские компании о принятом решении в отношении включения в конвой их судов, о месте и времени сбора каравана, а также о позывном военного корабля.

Но это только общая схема, которой придерживается ФГУ СМБ. А в практической работе ежедневно приходится решать и согласовывать с компаниями и ВМФ множество моментов, связанных с опозданиями, переносами, отсрочками, отменами, изменениями в графиках, планах и т.д. А также с погодой в пиратоопасном районе и другими непредвиденными ситуациями.

За прошедшее время ФГУ СМБ было обработано около 800 заявок судоводительских компаний, российскими военными кораблями осуществлено сопровождение через Аденский залив 460 торговых судов под флагами разных стран, в том числе 87 судов под флагом России или с гражданами России в составе экипажей. При этом, называя эту цифру, мы имеем в виду только те суда, участие которых в российских конвоях состоялось по заявкам, полученным ФГУ «Служба морской безопасности», а их более 90%.

Конечно, случается, что заявки о включении в конвой поступают в ФГУ СМБ и от капитанов судов, которые узнают об удобном по времени и месту сбора российского конвоем случайно или в последний момент. И в этом случае Служба идет им навстречу, если соблюдаются основные требования: в заявке предоставляются полные данные о судне и компания соглашается с намерением капитана. При этом судовладелец и капитан всегда предупреждают о том, что окончательное решение о включении их судна в конвой принимает командир военного корабля в точке сбора каравана. У компаний, выражающих желание осуществить проход Аденского залива их судном под охраной корабля российского ВМФ, возникают вопросы об условиях включения в караван, в том числе финансовых. Но такое происходит, как правило, с теми компаниями или капитанами, чьи суда впервые заявляют о своем участии в российском конвое. Да к тому же не интересовались отзывами других компаний-операторов или капитанов об их опыте плавания под защитой российского ВМФ.

Кстати сказать, насколько известно, ни одному судну, заявляв-



Задача сродни абордажу

27 ноября исполнилось 305 лет со дня образования регулярных войск морской пехоты в России. Об этом рассказали на пресс-конференции боевые офицеры подразделения, объединившиеся в клуб ветеранов морской пехоты.

шему о своём желании войти в российский конвой или присоединиться к нему в пути следования (бывает и такое) и прошедшему условную верификацию в ФГУ СМБ, не было отказано в этом командирами кораблей.

Следование судов в конвое

Получив предварительное письменное разрешение на участие в конвое с указанием времени и координат точки сбора каравана, а также позывного военного корабля, капитан судна обязан прибыть туда вовремя и доложить об этом командиру корабля. Командир формирует караван с учётом многих особенностей обстановки и характеристик участвующих в конвое судов. При этом он предлагает капитанам всех судов принять на борт по группе морских пехотинцев – обычно в составе 6 человек с оружием и полной экипировкой.

Следует отметить, что у российских военных моряков нет ограничений для судов, включаемых в конвой, по скорости движения (в отличие от конвоев, организуемых военными флотами других стран). Это – характерная особенность, присущая исключительно нашим конвоям. Капитаны соглашаются, а нередко и сами заранее просят об этом. За все время эскортирования таких караванов российскими военными кораблями отмечено всего несколько случаев, когда капитан отказывался принять на борт российскую морскую пехоту, но все равно следовал в конвое.

Ни одно торговое судно, следовавшее в сопровождении военных кораблей ВМФ России, не подверглось атаке пиратов. Капитаны всех судов, прошедших пиратоопасный район под охраной кораблей ВМФ, отмечают высокий профессионализм, ответственность, понимание и доброжелательность, с которой российские военные моряки выполняют свой служебный долг. В адрес экипажей кораблей ВМФ, Росморречфлота, ФГУ СМБ и ГМСКЦ от судоводителей компаний поступают письма со словами благодарности за помощь в прохождении Аденского залива и пожеланиям продолжать такое сотрудничество.

А если нет российского конвоя в графике?

С августа этого года маршрут сопровождения торговых судов, следующих через Аденский залив, удлинился, выйдя за его пределы, – теперь он пролегает от южной части Красного моря до центральной части Аравийского моря. Таким образом, военные флоты всех стран, находящиеся в данном районе, отреагировали на просьбы и пожелания судоводителей компаний о более продолжительном прикрытии судов от пиратов.

Отрадно отметить, что ВМФ России был первым среди всех в этом отношении.

Однако случается, что корабли ВМФ России приостанавливают конвоирование торговых судов в Аденском заливе на неопределяемое время по разным причинам. Такое бывает и у других национальных конвоев. В этих случаях ФГУ СМБ рекомендует компаниям и капитанам внимательно следить за графиками всех национальных конвоев, чтобы заранее выбрать наиболее удобный. И заблаговременно подавать заявку об участии судна в нём.

В любом случае, и особенно при самостоятельном следовании судна через пиратоопасный район, оно должно:

- во-первых, заблаговременно зарегистрироваться с указанием своих намерений в офисе организации «Морские торговые операции Великобритании» (УКМТО) в Дубае и в «Центре морской безопасности – Африканский Рог» (МССНОА);

- во-вторых, осуществлять движение только в пределах Международного рекомендованного коридора транзита (ИРТС) при следовании через Аденский залив;

- в-третьих, чётко следовать всем рекомендациям «Наиболее эффективных методов противодействия актам пиратства у побережья Сомали и в Аравийском море, разработанных отраслью» (Циркуляр КБМ ИМО MSC.1/Сиг.1337, русскоязычное издание которого сейчас готовится в ФГУ СМБ).

Помимо этого, суда под российским флагом в соответствии с рекомендациями Росморречфлота и Главного штаба ВМФ должны два раза в сутки уведомлять свою судоводительскую компанию и ФГУ СМБ о местоположении и условиях плавания в пиратоопасном районе. Получаемая от судна оперативная информация передается в Управление транспортной безопасности Росморречфлота для мониторинга ситуации и принятия адекватных мер.

Причем в ходе несения службы в заливе военные корабли России неоднократно приходили на помощь торговым судам, не следовавшим в конвоях, и отражали нападения пиратов.

Хочется подчеркнуть, что ФГУ «Служба морской безопасности» осуществляет постоянный мониторинг ситуации в этом пиратоопасном регионе, пользуясь различными надёжными источниками информации по этой тематике. Кроме того, ФГУ СМБ регулярно выпускает дайджесты сообщений иностранных СМИ по вопросам морской безопасности и борьбы с пиратством. Об этом и многом другом можно узнать на веб-сайте ФГУ «Служба морской безопасности» (www.msecurity.ru).

Первый полк морских солдат был сформирован еще Петром Первым. Они вели абордажные бои. Стилистику абордажного боя поддерживают и современные морские пехотинцы. Они по-прежнему выполняют задачу сродни абордажу: первыми ворваться на территорию противника и обеспечить плацдарм для наступления основных сил.

Морская пехота России имеет историю, наполненную драматизмом. Достаточно вспомнить, что после Великой Отечественной войны этот род войск вообще был расформирован и восстановлен только в 1963 году. Восстанавливался постепенно: сначала сформировали полк морской пехоты на Тихоокеанском флоте, затем дивизию, а потом бригады. И на Дальнем Востоке, и на других флотах. Сейчас морская пехота выступает в составе передовых подразделений, которые выполняют сложные боевые задачи.

– События в Чечне показали, что в нашей стране самым боеспособным подразделением является морская пехота, – начал рассказ вице-президент Международной ассоциации общественных организаций ветеранов ВМФ вице-адмирал Юрий Устименко.

Бывалый моряк вспомнил, как в 1995 году был на параде в Объединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, посвященном 50-летию северных морских конвоев. Парад принимала лично Ее Величество королева Елизавета Вторая. А потом на полигоне проходили совместные учения английских, американских и российских морских пехотинцев. Наши моряки показали самую высокую боевую выучку. За черным беретом российской морской пехоты англичане и американцы выменивали любой сувенир на выбор, пусть даже самый дорогостоящий.

Но не только в учениях демонстрируют выучку и мужество морские пехотинцы. Они решали задачи, о которых мы узнаем только сейчас. Так, в странах Африки, переживших во второй половине



прошлого века не один правительственный переворот, не раз приходилось в острой ситуации эвакуировать посольства и дипломатические миссии. Многие послы и консулы, члены их семей обязаны российским морским пехотинцам жизнью.

– Хотя этот род войск и специализирован на боевых действиях в прибрежной зоне, но в тяжелые моменты в самые горячие котлы бросали именно морских пехотинцев, – объяснил председатель Совета региональной общественной организации морских пехотинцев Санкт-Петербурга контр-адмирал Александр Борзенко.

Он рассказал о подвиге, свидетелем которого был сам. В первую чеченскую войну шли тяжелые бои в Грозном. Наступали морские пехотинцы. Лейтенант Сартин получил ранение в сердце. Но перебежал площадь, возглавляя атаку морпехов. Перебежал уже с пулей в сердце. И упал замертво. Было отмечено, что во время чеченской войны ни один морской пехотинец не был взят в плен.

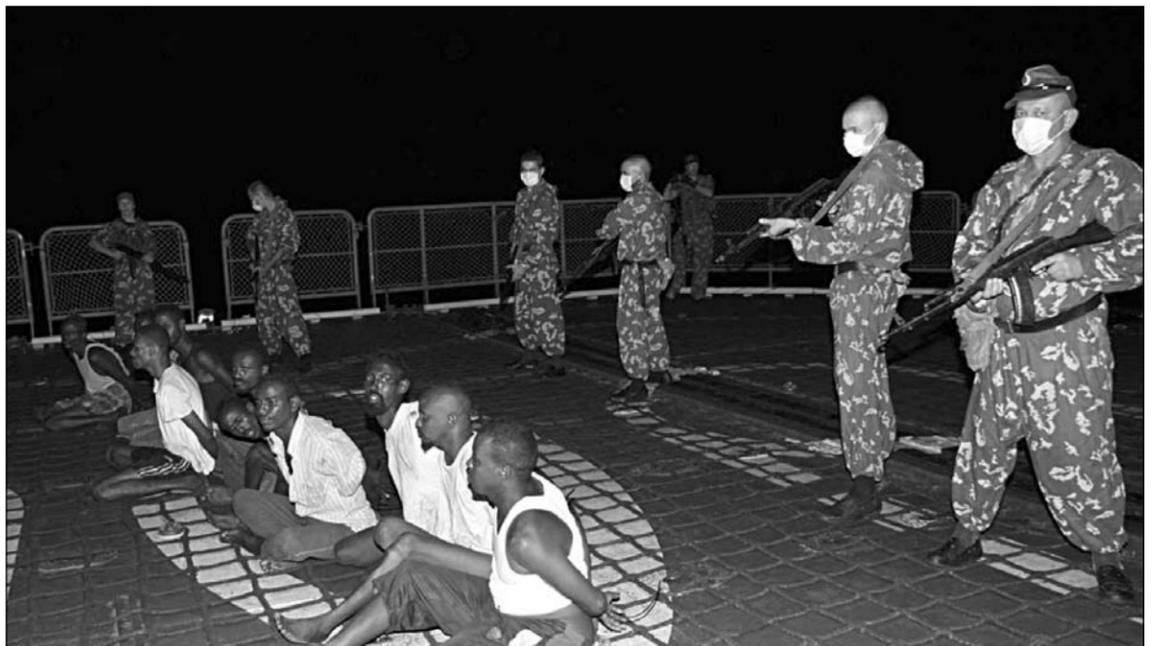
В настоящее время остро встала проблема борьбы с пиратством. Заслуги морской пехоты в этой сфере деятельности отмечены президентом РФ, многие офицеры

и рядовые награждены боевыми орденами и медалями. Особенно отличились пехотинцы Тихоокеанского флота.

– Морскую пехоту не сокращают, – продолжил рассказ контр-адмирал Борзенко, – а реформируют в более дееспособные, более эффективные формирования и части. Идет создание новых подразделений для решения задач в других сферах деятельности и в других климатических условиях. В их состав вошли быстроходные корабли на воздушной подушке, развиваются методы радиоэлектронной борьбы.

Это государственные задачи. А общественная организация ветеранов морской пехоты, как было особо подчеркнуто на встрече, взяла на себя сложную, но благородную миссию – увековечить память морских пехотинцев, погибших в боевых действиях последних лет. Недавно в поселке Колтуши Ленинградской области, где есть специально построенный для офицеров морской пехоты городок, установлен памятный барельеф с изображением подводной лодки. Но это – только первый шаг.

Леонид СМЕРНОВ,
наш собкор



СПРАВКА

Информацию о графиках всех конвоев и о процедуре подачи заявки о включении судна в конвой можно получить в «Центре морской безопасности – Африканский Рог» (www.mschoa.org) или ФГУ СМБ (www.msecurity.ru).