

# МОРСКОЙ РАЗБОЙ: ЧТО ОСТАЛОСЬ «ЗА КАДРОМ»?

&

В Ленте новостей за 25 июля этого года на сайте «Морские вести России» была опубликована беседа агентства РИА Новости с американским экспертом по вооруженной охране морских судов от действий пиратов Дэйвом Робинсоном. Затронутые в беседе вопросы в какой-то мере отражают текущее состояние защиты судов от пиратских нападений и в целом характеризуют нынешний уровень активности пиратов в разных регионах мира, однако многое в этом отношении осталось, как говорится, «за кадром». Мы обратились в ФБУ «Служба морской безопасности» с предложением прокомментировать и по возможности дополнить сказанное упомянутым экспертом. Предлагаем вашему вниманию нашу беседу с начальником Отдела международных и общественных связей этой службы Сергеем Фомченко.



вооруженной охраной морских судов, или тем, что беседа с этим экспертом была опубликована, видимо, с сокращениями.

Действительно, присутствие на судне вооруженной охраны практически доказало высокую эффективность такого способа защиты от пиратских нападений: пока не зарегистрировано ни одного случая захвата пиратами судна с вооруженной охраной на борту. Однако надо иметь в виду, что такой метод стал применяться многими судами с середины 2011 года в северо-западной части Индийского океана (район Сомали), когда количество пиратских захватов судов там значительно сократилось благодаря принятию других мер после нескольких лет очень высокой пиратской активности.

**– Какие другие меры охраны судов имеются в виду и какие из них оказались более или менее эффективными?**

– Это ряд мер, выработанных международным сообществом совместно и некоторыми государствами по отдельности и принятых в течение нескольких лет начиная с 2008 года, когда активность пиратов стала принимать масштабы, несовместимые с

нормальным использованием акваторий в районе Сомали для международного торгового судоходства. Достаточно вспомнить динамику роста пиратской активности: если в 2006 г. сомалийские пираты совершили 22 нападения на суда, в 2007 г. – 51, то в 2008 г. – уже 111 и т.д. по нарастающей.

Опыт последних нескольких лет показывает, что наиболее значимыми мерами по охране судов и их защите от пиратских нападений являются:

– практическое выполнение положений руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали» – НЭМ-4 (Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy – BMP4), разработанного ведущими судоходными компаниями и одобренного Международной морской организацией (ИМО);

– сопровождение торговых судов, следующих в конвоях через Аденский залив, военными кораблями различных государств, в том числе России;

– использование частного наемного персонала вооруженной охраны на судах, следующих через район высокого риска;

**Х В**

05  
2014

в целом американский эксперт обрисовал все правильно, хотя несколько однобоко, делая акцент на использовании вооруженной охраны и недооценивая существенные компоненты комплексного подхода к охране судов в пиратоопасных районах и их защите в случае нападения пиратов. Это можно объяснить, очевидно, тем, что Дэйв Робинсон является главой американской компании Tactical Intelligence International, предоставляющей услуги по обеспечению

— действия объединенных оперативных группировок ВМС по контролю акваторий и защите торгового судоходства в районе высокого риска.

Сравнивать по эффективности эти меры охраны друг с другом не просто, потому что каждая из них имеет свою специфику, преимущества и ограничения.

Например, выполнение рекомендаций и требований НЭМ-4 — это использование целого ряда предупредительных мер и мер пассивной защиты судна. При неукоснительном выполнении всех положений этого руководства экипаж, как правило, не допускает высадки пиратов на судно, особенно если оно движется со скоростью не менее 12 узлов или минимальная высота его надводного борта превышает 8 метров.

Сопровождение конвоев судов военными кораблями — очень эффективная мера активной охраны, но она реализуется военно-морскими силами большинства стран только в Международном рекомендованном коридоре транзита (IRTC) в пределах Аденского залива. (Лишь военные корабли России сопровождают караваны судов из Аравийского моря через Аденский залив до южной части Красного моря и в обратном направлении.) К тому же судов, следующих транзитом через Аденский залив, больше, чем конвоев.

Преимущество использования наемной вооруженной охраны на судне состоит прежде всего в том, что обеспечивается активная защита конкретного судна в пределах всего района высокого риска, а не только Международного рекомендованного коридора транзита. Применение этой меры порой связано с преодолением трудностей правового и экономического характера для некоторых судоходных компаний, и поэтому наемная вооруженная охрана, по оценке международных экспертов, используется пока не более чем на 30-40% всех судов, проходящих транзитом через район высокого риска.

Участие кораблей объединенных оперативных группировок ВМС в охране судов в данном районе в основном ограничивается контролем ситуации в рекомендованном коридоре



доре транзита (IRTC) и оказанием военной помощи судам, подвергшимся или подвергнувшимся нападению пиратов в районе высокого риска. К сожалению, такая помощь не всегда бывает своевременной.

**— А одновременное принятие хотя бы двух-трех из названных мер защиты гарантирует безопасность морскому судну при нахождении в районе высокого риска?**

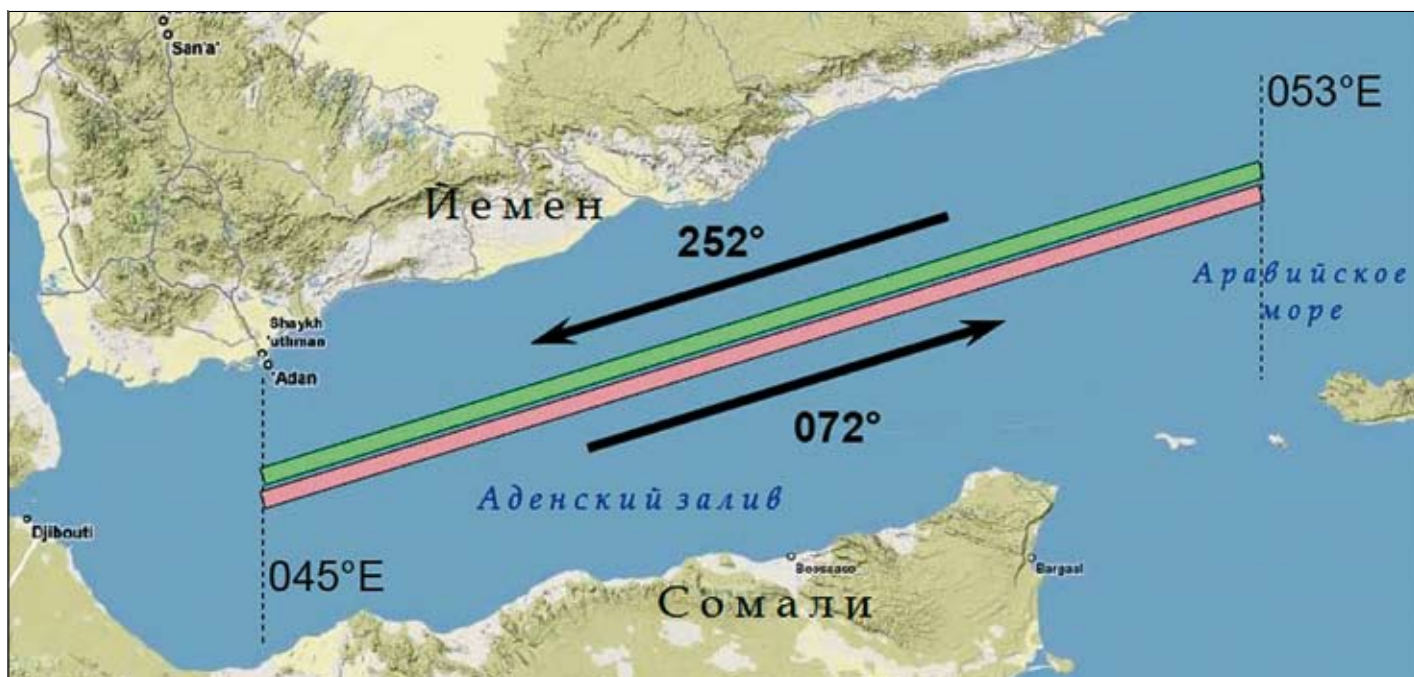
— Степень защищенности в таком случае повышается, но 100%-ной гарантии не может быть даже в таком случае. Между прочим, первая из названных мер — практическое выполнение положений руководства НЭМ-4 — является обязательным условием, предписанным ИМО, несмотря на возможное принятие других мер охраны. Значит, уже одна из названных мер должна применяться всегда при нахождении судна в районе высокого риска. Однако не все суда выполняют это предписание или следуют рекомендациям НЭМ-4 не в полном объеме, то есть ненадлежащим образом, к сожалению.

Международное морское бюро (ММБ) Международной торговой палаты так охарактеризовало состояние защиты судов от нападений сомалийских пиратов в период с 2012 года до настоящего времени: «Действия сомалийских пиратов сдерживались комплексом факторов, среди которых наряду с увеличением антипиратских возможностей самих судов (реализация

рекомендаций НЭМ-4. — Ред.) использование групп частной вооруженной охраны и стабилизирующее влияние центрального правительства Сомали. Ключевую роль играли международные военно-морские силы». Почему так высоко оценивается роль военно-морских сил? Потому что они помимо защиты ими торговых судов постоянно ведут поиск и уничтожение пиратских групп на огромном пространстве района высокого риска, то есть активно борются с сомалийским пиратством на море.

**— А на суше? На побережье у пиратов должны быть свои базы.**

— Почти все они были известны международным антипиратским силам, и в последние несколько лет многие из них были уничтожены, что также повлияло на снижение пиратской активности на море. Однако это не решило и не могло окончательно решить проблему сомалийского пиратства, поскольку без ведения всесторонней борьбы с пиратством, его корнями и истоками долгосрочное обеспечение защиты морского судоходства от пиратских нападений в регионе не имеет перспектив. Согласно исследованию Всемирного банка, чтобы добраться до первопричины проблемы, международному сообществу необходимо сосредоточиться прежде всего на оказании помощи Сомали в создании функционирующей политической системы.



Проблеме искоренения сомалийского пиратства был посвящен ряд резолюций ООН в 2008-2011 годах, включавших комплекс организационно-правовых, экономических, военных и прочих мер, выполнение которых государствами и международными организациями в рамках ООН и в рамках межправительственных и региональных договоров по устранению коренных причин пиратства уже дает положительные результаты. Это подтверждают позитивные изменения статистики пиратских нападений и захватов судов нескольких последних лет. В Сомали и во всем Восточно-Африканском регионе успешно создается антипиратский потенциал во всех его аспектах, однако обольщаться достигнутыми результатами еще рано. Об этом очень обстоятельно сказано в докладе генерального секретаря ООН Пан Ги Муна Совету безопасности 22 октября 2012 года, чему была посвящена статья начальника СМБ В.К. Кузнецова в № 6 журнала за 2012 год.

Итак, в отношении охраны судов следует сделать вывод: поскольку коренные причины пиратства еще не устранены и надежный антипиратский потенциал в регионе не создан, а попытки пиратских нападений на суда все же не прекращаются, вышеупомянутые меры

охраны и защиты судов сохраняют свою актуальность.

**– Как уже было отмечено, ВМФ России принимает участие в охране международного судоходства в районе Сомали, сопровождая караваны торговых судов. Как это организовано?**

– Эскортирование торговых судов, следующих через Аденский залив, военными кораблями России в целях их охраны от возможных действий пиратов осуществляется в соответствии с поручением президента Российской Федерации от 3 сентября 2008 года. Исполнителями этого поручения были определены Главный штаб ВМФ и Росморречфлот. Обязанности между ними были распределены следующим образом: командование ВМФ направляет в район Сомали поочередно корабли от разных флотов для непосредственного сопровождения судов, а подведомственная Росморречфлоту ФБУ «Служба морской безопасности» (СМБ) обеспечивает участие торговых судов в запланированных конвоях. Вся работа в этом отношении уже шесть лет ведется по следующей схеме:

- Командование ВМФ уведомляет СМБ о планируемой графике конвоев в сопровождении российского военного корабля.

- СМБ информирует Центр морской безопасности – Африканский Рог (МССНОА), судоходные компании, осуществляющие транзит своих судов через Аденский залив, независимо от государства флага, о запланированных конвоях с предложением участия в них.

- Судоходные компании и капитаны судов предоставляют в СМБ свои заявки по предлагаемой форме с информацией о судах, участие которых желательно в конкретных российских конвоях.

- СМБ распределяет, проверяет, уточняет и обобщает полученные от компаний и капитанов заявки в зависимости от сроков и направлений планируемых конвоев и сообщает итоговые данные по формированию каждого конвоя в ВМФ.

- На основе полученных от СМБ данных ВМФ принимает окончательное решение о формировании каждого российского конвоя и сообщает об этом в СМБ.

- СМБ уведомляет соответствующие судоходные компании и капитанов судов о принятом решении в отношении включения в конвой конкретных судов, о месте и времени сбора каравана, а также позывной военного корабля.

- СМБ информирует ГМСКЦ и Управление транспортной безопасности Росморречфлота о составе



каждого конвоя, ведомого кораблем ВМФ России, а также о начале и результатах конвоирования.

Но это только общая схема, которой мы придерживаемся, она прошла испытание временем. В ежедневной работе СМБ приходится решать и согласовывать с компаниями, капитанами судов и ВМФ России множество вопросов относительно скорости судов, их грузов, опозданий, переносов времени и точек вхождения в конвой, отмен участия, изменений в графиках и т.д. по разным причинам.

Таким образом, СМБ на постоянной основе выполняет функции координатора между ВМФ и судоводными компаниями, капитанами судов в решении ряда вопросов, связанных с участием российских и иностранных судов в российских конвоях, включая оповещение судоводного сообщества о графике российских конвоев и согласование возможного использования частной вооруженной охраны на конвоируемых судах в каждом конкретном случае и т.д. Интересно заметить, что организацией аналогичных конвоев от других государств (Китая, Южной Кореи, Индии, Японии и случайных других) занимаются только их военные корабли, которые затем осуществляют конвоирование.

**– Интересная особенность в организации российских конвоев. Такой (российский) вариант не давал сбоев, не приводил к путанице или несогласованности в действиях? Как его сейчас оценивает командование**

**ВМФ, СМБ и как его воспринимают иностранные контрагенты?**

– При организации этой работы, конечно, были трудности, особенно в первые месяцы работы в 2008 году, когда отлаживалась вся схема и устанавливались контакты с иностранными контрагентами по поводу российских конвоев. Происходили и сейчас иногда случаются несогласованности по разным причинам: то компания или капитан ее судна решает в последний момент участвовать в другом конвое, забывая проинформировать российскую сторону об изменении своего решения; то ВМФ неожиданно отменяет объявленный конвой, и СМБ приходится оправдываться и извиняться перед теми, кто уже был приглашен в данный конвой; то ВМФ уведомляет СМБ об отправке следующего конвоя через два-три дня, забывая о рекомендации давать такие уведомления не менее чем за 10 дней, чтобы гарантированно получить какие-то заявки на участие. Бывают и другие причины, но в любом случае пока удавалось выйти из положения и решить возникшую проблему на основе взаимопонимания и желания сотрудничать ради выполнения общей задачи – обеспечить защиту судна, следующего через пиратоопасный район. Поэтому сбоев и путаницы в общей работе не было. Значит, СМБ, взаимодействуя, с одной стороны, с ВМФ России, а с другой стороны, с рядом российских и иностранных компаний и центрами антипиратских сил, не бездумно выполняет свои обязанности и не функционирует

как простое передаточное звено, тем более в режиме «испорченного телефона». Как видим, эффективность российского варианта взаимодействия участвующих сторон по поводу конвоев подтвердило время, и СМБ зарекомендовала себя как надежный партнер и в этих вопросах. Недаром в июле этого года СМБ получила положительный отзыв о работе от руководства Министерства обороны Российской Федерации, в котором, помимо прочего, сказано: «Функция ФБУ «СМБ» по согласованию действий Вооруженных сил Российской Федерации с судоводными компаниями при формировании российских конвоев, следующих через пиратоопасные районы Аденского залива, выполняется успешно». И далее: «С учетом сохраняющейся актуальности защиты российского судоводства в районе Африканского Рога полагаем целесообразным организацию взаимодействия с ФБУ СМБ оставить без изменений». Что еще тут можно добавить?!

Если говорить о восприятии иностранными контрагентами нашего варианта организации национальных конвоев в отличие от прочих иностранных, то в начале многие компании и капитаны судов примерно в течение года не понимали такой «сложной» схемы или считали, что СМБ – фирма-посредник между ВМФ России и компаниями, и за участие судов в российских конвоях придется платить этой СМБ за услуги. Участие представителей СМБ в международном совещании представителей стран, организующих на-

Зарегистрированные случаи пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов

ГОД	НАПАДЕНИЯ НА СУДА				ЗАХВАТЫ СУДОВ			
	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	Ю-В Азия, Индонезия	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	Ю-В Азия, Индонезия
2008	293	111	40	42	49	31	5	–
2009	406	217	более 30	56	49	47	1	1
2010	445	219	более 20	94	53	49	13	2
2011	439	237	более 30	69	45	28	10	4
2012	297	75	58	81	28	14	10	4
2013	264	15	51	92	12	2	7	3
2014 (1-е полугодие)	116	10	23	65	10	–	4	6

По данным ММБ Международной торговой палаты



циональные конвои, руководителей ведущих судоходных компаний мира и представителей вооруженных сил антипиратской коалиции в Бахрейне в сентябре 2011 года, посвященном координации всех национальных конвоев через Аденский залив, внесло ясность в этом вопросе для тех, кто еще не понимал роль СМБ в формировании российских конвоев. Представители СМБ в присутствии представителей Минобороны и МИД России сделали тогда презентацию-доклад для участников совещания и ответили на вопросы по существу. Со временем, однако, некоторые подзабыли об этом и сейчас воспринимают СМБ по-разному: или как посредническую организацию, или как группу представителей ВМФ России, или даже как российский военный корабль(!). Тем не менее все, в том числе основные центры сил антипиратской коалиции — Штаб-квартира морских торговых операций Великобритании (УКМТО) и Центр морской безопасности — Африканский Рог, — доверяют роли СМБ в формировании российских конвоев и нередко выражают признательность и благодарность за выполненную работу.

**— Сколько всего судов воспользовалось возможностью пройти через пиратоопасный Аденский залив в составе российских конвоев? Есть ли какие-то приоритеты в отборе судов для участия в этих конвоях?**

— За все время выполнения этого поручения президента РФ — с первого конвоя 30 октября 2008 года, осуществленного сторожевым кораблем «Неустршимый», до крайнего на сегодняшний день, выполненного 30 сентября 2014 года сторожевым кораблем «Ярослав Мудрый», — СМБ обработала около 1400 обращений судоходных компаний, а российскими военными кораблями осуществлено сопровождение через Аденский залив 687 торговых судов под флагами разных стран. Среди них:

— судов под флагом Российской Федерации — 49;

— судов иностранных судовладельцев под иностранными флагами с российскими экипажами — 30;

— судов российских судовладельцев под иностранными флагами — 35;

— судов иностранных судовладельцев под иностранными флагами с иностранными экипажами — 573.

Называя эти цифры, мы имеем в виду только те суда, участие которых в российских конвоях состоялось по заявкам, принятым и обработанным СМБ. Следует заметить, что ни одному судну, заявка о включении которого в конвой была принята СМБ после получения, проверки и обработки, не было отказано командирами российских военных кораблей. Многих до сих пор удивляет тот факт, что в отличие от иностранного подхода к формированию своих конвоев российская сторона не выдвигает судам никаких технических ограничений в связи с возможностью их участия в наших конвоях (таких как минимальная скорость 12 узлов, определенная высота надводного борта, тип груза или иное). Это особенно важно отметить, если обратить внимание на протяженность маршрута российских конвоев — около 1300 миль (южная часть Красного моря — Аденский залив — Аравийское море), в то время как всех иностранных — 480 миль (протяженность Международного рекомендованного коридора транзита — в пределах Аденского залива).

Во всех случаях при отборе заявок на сопровождение и при фор-

мировании конвоев приоритетом пользуются суда под российским флагом и суда под иностранными флагами, но с экипажами, в составе которых есть граждане России.

За все время выполнения поручения президента РФ ни одно торговое судно в сопровождении военного корабля ВМФ России не подверглось нападению пиратов, все попытки нападений были успешно пресечены. В то же время военные корабли России неоднократно приходили на помощь торговым судам, не следовавшим в конвоях, и отражали пиратские нападения.

**– Если проблеме борьбы с сомалийским пиратством международное сообщество в последние годы уделяет много внимания, то пиратству у берегов Западной Африки, в частности на акватории Гвинейского залива, такого внимания явно недостает. Чем можно это объяснить?**

– Пиратов Западной Африки часто называют нигерийскими пиратами, потому что почти все они граждане Нигерии или выходцы из Нигерии, хотя занимаются своим опасным ремеслом не только у берегов этой страны, но и у берегов соседних стран. Недостаточное на первый взгляд внимание нигерийскому пиратству со стороны международного сообщества можно объяснить, наверное, следующими причинами:

– международное торговое значение морских маршрутов, проходящих через Гвинейский залив, намного ниже значения тех, что проходят через Аденский залив; к тому же разница в интенсивности использования судами этих маршрутов составляет десятки раз в пользу восточноафриканских;

– пиратская активность в районе Гвинейского залива даже в годы своего пика – 2010-2012 – значительно уступала, согласно статистическим показателям, пиратской активности в районе Африканского Рога; затем наступил спад по определенным причинам, и тенденции к росту пока не наблюдается;

– по оценкам известных международных экспертов, около 80% зарегистрированных нападений на суда и захватов судов были совершены в

территориальных водах Нигерии или соседних с ней государств, и потому они квалифицируются не как акты пиратства, а как акты вооруженного разбоя в отношении судов, ответственность за которые несут власти прибрежных государств.

Последний аргумент используется международным сообществом для предъявления соответствующих претензий этим государствам. В нигерийском регионе, в отличие от сомалийского, есть к кому предъявлять претензии за нападения на суда в территориальных водах. Надо отдать должное властям прибрежных государств Гвинейского залива: территориальные воды патрулируются катерами портового контроля, береговой охраны, военно-морских сил, которые порой успевают прийти на помощь судам, пославшим сигнал бедствия, если вооруженные разбойники не ушли и не увели захваченное судно в соседние территориальные воды. Если нападения на суда совершаются за пределами территориальных вод всех соседствующих государств, то такие нападения – пиратские нападения, – как правило, не привлекают к себе должного внимания местных властей, и редкая помощь военно-морских сил какого-либо государства этого региона обычно бывает запоздалой. Одним словом, проблема охраны судов здесь существует и периодически

привлекает к себе внимание мирового сообщества, особенно вследствие очередного нападения на судно и очень жестокого обращения местных разбойников с моряками.

Эти замечания следует иметь в виду каждый раз, рассматривая возможности по защите судна от пиратских или разбойных нападений в данном районе. Во-первых, судам, следующим вдоль побережья Западной Африки, необходимо намечать маршруты движения как можно дальше от берегов Гвинейского залива, если не запланирован заход в какой-либо порт на этой акватории. Во-вторых, при прохождении вод Гвинейского залива необходимо выполнять рекомендации НЭМ-4 и желательно иметь на борту вооруженную охрану, поскольку других мер защиты (постоянно действующих антипиратских групп военно-морских сил, конвоев судов в сопровождении военных кораблей) в этом регионе нет и, как говорят эксперты, пока не планируется. Стоит заметить, что, собираясь воспользоваться услугами частных охранных фирм, предоставляющих вооруженную охрану на суда, судоходным компаниям (компаниям-операторам) очень важно заблаговременно согласовать с местными властями прибрежного государства все вопросы нахождения охранников и их оружия в территориальных водах этого государ-

Созданная в 2001 году и являющаяся подведомственной Росморречфлоту, Служба морской безопасности (СМБ) в качестве исполнительного органа была назначена организацией, ответственной за реализацию в России требований главы XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» Международной конвенции СОЛАС-74 и требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Положения этих документов предписывают обеспечение охраны от любых противоправных действий, в частности в отношении морских судов и их грузов и экипажей, в том числе от актов терроризма, пиратства и вооруженного разбоя. Все эти международные требования были выполнены в РФ с 1 июля 2004 года, дате их вступления в силу. Помимо этого в соответствии с распоряжениями и рекомендациями Росморречфлота на всех судах под российским флагом, совершающих рейсы через район высокого риска Сомали (ограниченный на севере Суэцем и Ормузским проливом, на юге – 10° ю.ш. и на востоке – 78° в.д.), всегда применяются дополнительные меры противодействия пиратству. К тому же СМБ осуществляет мониторинг местонахождения, движения и выполнения рейсового задания любого судна под российским флагом с помощью специальной телекоммуникационной аппаратуры – системы «Виктория», а также регулярно получает доклады капитанов судов, проходящих через пиратоопасные районы, при необходимости дает соответствующие обстоятельствам рекомендации.





ства и оформить соответствующие разрешительные документы. Более подробно об этом сказано в циркулярах ИМО (см. статью «Частная вооруженная охрана на торговых судах» в № 5 «Морского флота» за 2012 г. — Ред.).

**— Какие меры защиты судна можно считать наиболее уместными в регионе Юго-Восточной Азии и Индонезии, много лет являющемся пиратоопасным?**

— В этом регионе, так же как и в Гвинейском заливе, нападения на суда совершаются, как правило, в территориальных водах, более того — на якорных стоянках вблизи портов и даже в портах Индии, Бангладеш, Малайзии, Таиланда, Вьетнама, Индонезии и некоторых других стран.

Учитывая наиболее распространенные способы проникновения злоумышленников на суда в местах стоянки и дрейфа, эффективной и, пожалуй, единственной мерой защиты является строгое соблюдение рекомендаций НЭМ-4, особенно в плане раннего обнаружения злоумышленников, своевременного реагирования на их намерения и действия, а также поддержания надежной связи с местными органами морской полиции или береговой охраны. Вооруженную охрану по ряду причин лучше не привозить с

собой на борту в порт назначения, а нанимать на месте по рекомендации местных правоохранительных органов.

Вооруженный разбой в отношении судов в Малаккском и Сингапурском проливах — традиционных пиратоопасных акваториях в прошлые десятилетия — ныне редкость благодаря согласованным действиям постоянных патрулей морской полиции Малайзии и Сингапура в последние 5-6 лет. В нейтральных водах этого региона, конечно, происходят пиратские нападения на суда с целью похищения самих судов (как правило, буксиров или самоходных барж), перевозимых грузов, причем чаще всего нефтепродуктов (особенно в последние 1,5 года). Правда, таких случаев регистрируется не больше 10 за год.

**— Получается, что в регионах Гвинейского залива, Юго-Восточной Азии и Индонезии регистрируется намного больше случаев вооруженного разбоя, совершаемых в территориальных водах, чем случаев пиратства?**

— Если внимательно читать поступающие сводки о случаях нападения на суда, то складывается именно такая картина, хотя по способам осуществления нападений разницы между пиратством и вооруженным

разбоем часто нет. Цели вооруженного разбоя в этих регионах совпадают: грабежи судовых запасов, оборудования и запчастей, имущества, денег и личных вещей экипажа. Нигерийские разбойники, правда, нередко похищают моряков и вдобавок выдвигают политические требования к своим властям. Акты пиратства в обоих регионах совершаются, как правило, с целью кражи грузов, чаще всего нефтепродуктов, и вдобавок судового имущества, денег и личных вещей экипажа. Нигерийских пиратов и разбойников отличает крайняя жестокость в обращении с моряками подвергшихся нападению судов.

**— Чего, по вашему мнению, не хватает для полного искоренения пиратства и вооруженного разбоя на море в регионах Гвинейского залива, Юго-Восточной Азии и Индонезии?**

— Нет комплексного подхода к решению этой проблемы. Власти прибрежных государств этих регионов стараются самостоятельно, без помощи международного сообщества, подавить морское пиратство и особенно вооруженный разбой и тем самым обезопасить находящиеся в их водах торговые суда одним-единственным способом — применением патрульных катеров морской полиции и береговой охраны. Такой односторонний подход не сулит достижения долговременных положительных результатов, даже если количество одновременных морских патрулей будет многократно увеличено. Корни и истоки этого зла находятся во всех сферах жизни этих прибрежных государств, начиная с социально-экономической сферы. Следовательно, для создания надежного антипиратского потенциала в этих регионах необходим всесторонний государственный подход к решению главной задачи — искоренению причин пиратства и вооруженного разбоя. Большую роль в этом процессе играет внутрирегиональное и более широкое международное сотрудничество, как, например, в истории с сомалийским пиратством. Ведь достигнутые там результаты при таком подходе очень обнадеживают. **МФ**