



15.09.2020

Сергей Семенов: Противодействие морскому пиратству. Современная ситуация



Проблематика обеспечения транспортной безопасности охватывает в том числе относительно нечасто обсуждаемый в среде профессионального экспертного сообщества вопрос противодействия морскому пиратству и разбою. Рассмотрим наиболее актуальные тенденции, документы и практику в данной сфере.

Российские и международные документы

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» оценка охраны морского судна и портового средства – это определение степени защищенности морского судна, проведенное в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств. Оценка уязвимости транспортных средств – это определение степени защищенности судов, в том числе, в соответствии с требованиями в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации. План обеспечения транспортной безопасности судна является планом охраны судна, осуществляющего международные рейсы, предусмотренными международными договорами Российской Федерации.

Международной морской организацией (International Maritime Organization, далее - ИМО) борьбе с пиратством уделяется большое внимание. ИМО были приняты ряд рекомендаций и руководств, в частности:

- «Руководство по повсеместной борьбе с пиратством для компаний, капитанов и моряков»
- «Наиболее эффективные методы противодействия пиратству и усиления морской безопасности в Красном море, Аденском заливе, Аравийском море и в Индийском океане»
- «Руководство по защите от пиратства и вооруженного разбоя в районе Гвинейского залива»
- «Региональное руководство по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии» ИМО также разработаны и приняты рекомендации и руководства по использованию частной вооруженной охраны на борту судна.

Международная организация по стандартизации по поручению ИМО разработала требования ISO 28007-1:2015 (Суда и морские технологии – Руководство для частных морских охранных компаний, предоставляющих частный наёмный персонал вооружённой охраны на суда).

В зеркале статистики

В наиболее опасных районах Мирового океана безопасность судоходства обеспечивается международными военно-морскими группировками и национальными военно-морскими силами.

Принятыми мерами удалось свести практически на нет сомалийское морское пиратство. Однако, проблема очень далека от решения.

Согласно отчету Стэйбл Сиз (Stable Seas) о состоянии морского пиратства в 2019 году, Гвинейский залив оставался районом, наиболее пострадавшим от пиратства и морского разбоя в отношении судов.

СПРАВОЧНО:

Индекс морской безопасности Stable Seas существует в рамках международной программы «Будущее единой планеты» (One Earth Future), осуществляющей взаимодействие с вооруженными силами и правительствами государств, а также иными партнерами по всему миру в целях ликвидации деятельности на море, в результате которой финансируется и получает поддержку организованное политическое насилие.

Хотя количество инцидентов уменьшилось в сравнении с 2018 годом, в 2019 году было зарегистрировано увеличение числа похищений членов экипажа на 60 процентов, и в общей сложности достигло 164. В эпицентре этой проблемы в Гвинейском заливе находится Нигерия. Как и в последние годы, похищенные члены экипажа оказывались заложниками в дельте реки.

В портах и на якорных стоянках было зарегистрировано 43 инцидента. Большое количество случаев грабежа зафиксировано на якорной стоянке Лагоса в Нигерии. На якорной стоянке Ломе в Тогозарегистрированы два захвата. Члены экипажей судов были похищены на якорных стоянках Бонни в Нигерии, Котону в Бенине; Дуала и Лимбо в Камеруне.

В 2019 году было зарегистрировано 89 инцидентов в Азии, что на девять меньше, чем в 2018 году. Однако, вызывает беспокойство ростом 34 количества ограблений и попыток грабежейкоммерческих судов, особенно буксиров, буксирующих баржи, в Малаккском и Сингапурском проливах. Было зарегистрировано 17 случаев ограбления и попытки ограбления буксиров, буксировавших баржи, и одного буксируемого земснаряда, причем больше всего инцидентов было зарегистрировано вблизи Танджунг-Пиая в Малайзии, а также 16 случаев нападений на сухогрузы и танкеры.

В 2019 году в Латинской Америке и Карибском бассейне было зарегистрировано 84 случая пиратства и грабежа, что на один случай меньше, чем в 2018 году.

В Из них только три из этих инцидентов можно было классифицировать как пиратство.

В Восточной Африке в 2019 году было зарегистрировано двенадцать случаев пиратства и грабежа судов. Согласно Международному морскому бюро в первой половине 2020 года количество нападений на суда и их команды возросло на 20 процентов.

Всего первой половине 2020 года зарегистрировано 98 случаев пиратства и вооруженного ограбления по сравнению с 78 в первой половине 2019 года. В общей сложности 77 моряков были взяты в заложники или похищены с целью выкупа. При этом на Гвинейский залив приходится более 90 процентов похищений моряков во всем мире. Зафиксированы 81 случай посадки пиратов на судно, 10 попыток нападения, 6 случаев обстрела судов и 1 угон.

Нападения фиксировались на все типы судов без разбора. В докладе упоминается 36 нападений на танкеры, 21-но - на сухогрузы и 17 - на контейнеровозы. Остальные 24 атаки были в отношении различных типов судов. В большинстве случаев при нападении суда находились на якоре.

Нападения происходят все дальше в море. Две трети атак были на расстоянии от 20 до 130 морских миль от береговой линии в Гвинейском заливе. Также удвоилось количество нападений на якорных стоянках и водных путях в Индонезии 5 в прошлом году до 10 в этом году.

В Южной Америке бюро выделяет нападения на якорной стоянке Калья в Перу. Также каждый годначина с 2017 года регистрируются нападения на суда у берегов Эквадора. По меньшей мере, три контейнеровоза были атакованы в этом году.

РФ: межведомственная координация и практическая реализация

В 2008 г. в связи со сложной обстановкой в Аденском заливе Президентом Российской Федерации было принято решение о привлечении к борьбе с морским пиратством в Аденском заливе Военно-Морского Флота (поручение Президента Российской Федерации от 3 сентября 2008 г. № 1847 «Об обеспечении безопасности торгового судоходства в Аденском заливе»).

Во исполнение поручения федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности» (далее - ФБУ СМБ) в рамках государственного задания «Организация и координация обеспечения безопасности мореплавания в Аденском заливе в районе побережья Сомали» извещает российское и международное морское сообщество о графике конвоев и формирует караваны судов на основе полученных заявок. Осуществляя эту деятельность, ФБУ СМБ выступает в роли координатора между Национальным центром управления обороной, ВМФ, признанными иностранными антипиратскими центрами и судоходными компаниями (капитанами судов).

В целях координации действий федеральных органов исполнительной власти и иных государственных органов по обеспечению безопасности международного морского судоходства на основании Указа Президента Российской Федерации от 29.09.2011 г. № 1263 образована межведомственная рабочая группа (далее – МРГ) и утверждено положение о ней, по которому МРГ обладает статусом координационного органа. Руководителем МРГ назначен Министр обороны Российской Федерации, а в её состав также вошли представители Минтранса России и Росморречфлота.

В соответствии с протоколом заседания МРГ от 26.12.2013 г. № 3 сформирована экспертная группа, в состав которой были включены представители ФБУ СМБ. Служба осуществляет ежемесячный анализ случаев морского пиратства и разбоя в мире и информирование о них Национального центра управления обороной.

Работники ФБУ СМБ представляют Российскую Федерацию на международных мероприятиях, посвященных проблемам морской безопасности и морского пиратства.

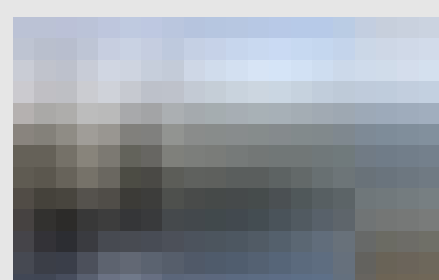
Также, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 03.11.2007 № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств» установлено, что Федеральное агентство морского и речного транспорта осуществляет в отношении судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, следующие функции, возложенные в соответствии с Конвенцией и Кодексом на Администрацию:

- утверждает в установленном порядке планы охраны судов;
- выдает Международное свидетельство об охране судна либо Временное международное свидетельство об охране судна, подтверждает действие Международного свидетельства об охране судна, устанавливает срок, на который указанные свидетельства выдаются;
- проводит в установленном порядке проверки судов, предусмотренные частью А Кодекса. Распоряжением Росморречфлота от 27 декабря 2004 г. № ВР-110 организация практической реализации требований Главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств на судах и портовых средствах возложена на ФБУ СМБ.

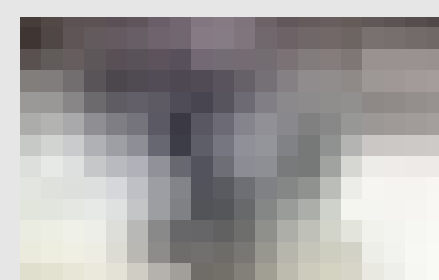
Сергей Семенов, начальник ФБУ «Служба морской безопасности».

Вся лента событий

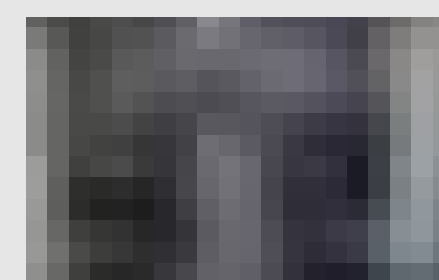
ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ



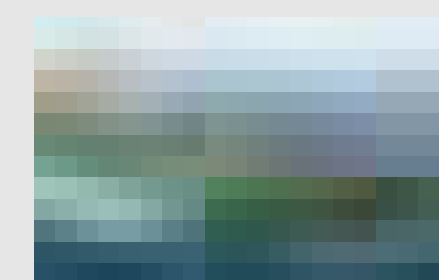
Правительство Москвы утвердило Адресную инвестиционную программу города на 2021–2023 годы



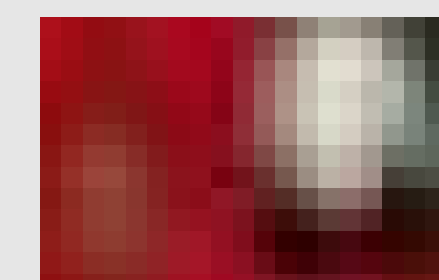
Максим Ликсутов: Развитие концепции Maas в Москве



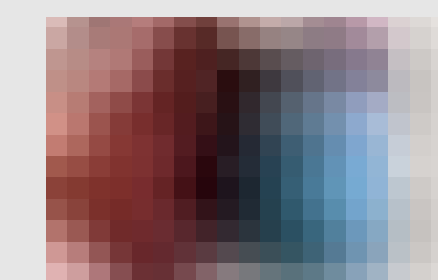
Департамент транспорта Москвы : "скидочный" эксперимент в московском метро дал первые результаты



Электросуда, атомная энергия и жидкий газ: каким будет судоходство будущего?



Лариса Бондарь: "Оптимизация нормативных требований к малым региональным аэропортам должна стать приоритетным вектором развития сети воздушных пассажирских перевозок"



Действующие ограничения по въезду в иностранные государства

АКТУАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

