

Противопиратские рекомендации есть,

В № 11 «МВР» были опубликованы выдержки из «Методических рекомендаций капитану торгового судна при осуществлении плавания в пиратоопасном районе», которые были разработаны в Главном штабе ВМФ России.

ФГУ «Служба морской безопасности», которое занимается, помимо прочего, обеспечением безопасности судов, в том числе в пиратоопасных районах, есть что добавить, разъяснить и прокомментировать по этой теме.



«Рекомендации» Главного штаба ВМФ – очень актуальный документ, и об этом следует сказать сразу. Актуальность его очевидна по ряду причин: утраченная статистика случаев пиратских нападений за последние годы, отсутствие признаков желаемого коренного перелома в решении международной проблемы морского пиратства, неготовность или неспособность мирового сообщества уничтожить или хотя бы подавить это зло военными методами сегодня или в ближайшей перспективе. Понимая и учитывая сложившуюся ситуацию, военные моряки своевременно дают нужные профессиональные советы и рекомендации гражданским морякам, суть которых – на других, брат, надейся, но и сам не плошай!

Иными словами, сейчас получается, что многое или почти все по части безопасности судна в руках моряков и... судовладельцев. Моряков – потому что от них зависит готовность к отпору при встрече с пиратами. А от судовладельцев во многом зависит способность моряков дать соответствующий отпор, так как именно они обеспечивают оснащенность судов современными и эффективными средствами отпугивания и сдерживания пиратов, защиты от них, а также обучение экипажей обращению с этими средствами.

Международные организации рекомендуют...

Очевидно, здесь следует сделать два уточнения:

1) все выдаваемые ныне рекомендации по противодействию морскому пиратству имеют в виду прежде всего пиратство в районе Сомали и в северо-западной части Индийского океана, как самых пиратоопасных районах Мирового океана;

2) во всех рекомендациях речь идет не о борьбе с пиратством

или пиратами силами моряков торговых или иных судов, а о методике и способах действий во избежание пиратского нападения и захвата судна.

О том, к чему и как следует быть готовыми, чтобы избежать пиратских захватов, и как противостоять нападению, довольно подробно сообщалось в рекомендациях Комитета по безопасности на море (КБМ) Международной морской организации (ИМО), выпущенных в 2009-2010 годах:

- «Рекомендации правительствам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов» (циркуляр MSC.1/Circ.1333).

- «Рекомендации судовладельцам и судовым операторам, капитанам и экипажам судов по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов» (циркуляр MSC.1/Circ.1334).

- «Пиратство и вооруженные ограбления судов в водах у берегов Сомали. Наиболее эффективные методы противодействия актам пиратства у побережья Сомали и в Аравийском море, разработанные отраслью» (циркуляр MSC.1/Circ.1337).

Кстати говоря, последний из перечисленных циркуляров КБМ (MSC.1/Circ.1337), помимо последнего очередного обновления аналогичных рекомендаций, содержащихся в циркулярах MSC.1/Circ.1332 и MSC.1/Circ.1335, отменяет эти два циркуляра. И имеет несколько измененное название, которое не меняет сути самих рекомендаций. Международное судоходное сообщество приняло универсальное название этих рекомендаций, независимо от порядкового номера их редакции – «Наиболее эффективные методы противодействия» (НЭМП) или в английской версии Best Management Practices (BMP).

Необходимо отметить, что еще

ранее Росморречфлотом были разработаны подобные рекомендации для судоходных компаний и судов, следующих в пиратоопасном районе Аденского залива. В соответствии с ними, в частности, осуществляется контроль прохождения этого района судами под российским флагом, в том числе во время приостановки конвоирования торговых судов кораблями ВМФ России.

Наибольший практический интерес для судовладельцев и экипажей судов сейчас представляют рекомендации, предложенные в циркулярах MSC.1/Circ.1334 и MSC.1/Circ.1337 КБМ ИМО, а также «Рекомендации» Главного штаба ВМФ России (последние предназначены в основном для российских компаний-операторов, российских капитанов и экипажей независимо от флага судна).

Характерные ошибки

Не будем разбирать какие-то из упомянутых рекомендаций, остановимся на том, что их практическая ценность зависит от точного следования инструкциям документа. Как показала годовая практика, четкое следование этим рекомендациям помогало экипажам противостоять пиратам и избежать захвата судов. И наоборот, экипажи захваченных пиратами судов почти всегда или не знали содержания рекомендаций, или нечетко их выполняли.

Рассмотрим некоторые наиболее характерные ошибки общего плана в действиях компаний и экипажей, допущенные вопреки упомянутым рекомендациям и приведшие к трагическим последствиям.

1. План действий на случай встречи с пиратами, натренированность и готовность экипажа к действиям в соответствии с планом.

Зачастую такой план либо отсутствует на судне, либо подготовлен чисто формально, без оценки всех рисков и учета возможного развития ситуации в случае встречи с пиратами, хотя он должен предусматривать действия каждого члена экипажа при любом вероятном развитии ситуации. В дополнение к требованиям и рекомендациям в отношении натренированности экипажа в действиях согласно Кодексу ОСПС в НЭМП (циркуляр MSC.1/Circ.1337) указывается: «...каждый раз до вхождения в пиратоопасный район на судне должны быть отработаны четкие действия всего экипажа и каждого моряка в отдельности по принятию мер согласно такому плану».

Эта рекомендация всем понятна и особенно важна в многонациональных экипажах, но далеко не всегда выполняется. Между тем большинство попыток захвата судна было отражено теми экипажами, которые провели планирование и надлежащую подготовку моряков перед прохождением этих районов и эффективно использовали подготовленные меры защиты.

2. Своевременное (раннее) обнаружение экипажем подозрительных плавсредств.

В большинстве случаев пиратских захватов торговых судов моторные лодки пиратов обнаруживались судовыми наблюдателями с опозданием и не воспринимались вначале как пиратские. В результате у экипажа оставалось мало времени для выполнения всего комплекса мер согласно плану действий на случай встречи с пиратами (см. п. 1 выше), так как моторные лодки пиратов, развивающие скорость до 30 узлов, довольно быстро приближаются к судну. При этом в рекомендациях циркуляра

MSC.1/Circ.1334 указывается: «Раннее обнаружение возможного нападения часто может быть самым эффективным способом сдерживания пиратов».

3. Информирование офиса УКМТО («Морских торговых операций Великобритании») в Дубае о намерении судна следовать через пиратоопасный район и о подозрительных плавсредствах, а также регистрация судна в MSCHOA (Центре морской безопасности – Африканский Рог) перед прохождением пиратоопасного района.

По статистике, представленной Центром морской безопасности – Африканский Рог (MSCHOA), каждое пятое судно, следующее через пиратоопасный район, игнорирует эту рекомендацию. Хотя напоминания о необходимости оповещения указанных центров можно встретить на веб-сайтах всех контактных пунктов, участвующих в реализации антипиратских мероприятий. Это относится даже к тем судам, которые следуют в сопровождении военных кораблей. Регистрация судна, например в MSCHOA, перед прохождением транзитом через пиратоопасные акватории северо-западной части Индийского океана весьма желательна, особенно если судовладельцы и капитаны судов надеются на получение своевременной помощи военных.

4. Следование в границах Международного рекомендованного коридора транзита (IRTC) при прохождении через Аденский залив.

По статистике, большинство захватов судов в Аденском заливе совершено в отношении тех судов, которые следовали вне границ указанного коридора.

5. Оборудование надежного убежища для экипажа на судне



Дело за исполнителями



на случай высадки на него пиратов.

Эта рекомендация весьма актуальна, но ей редко следовали до тех пор, пока эффективность ее применения не была подтверждена в нескольких случаях в первой половине 2010 г., получивших широкую огласку. Одним из них стал блестящий пример грамотного использования убежища моряками российского танкера «Московский университет», подвергнутого нападению пиратов в мае этого года. Напомним: когда пираты высадились на судно и захватили его, экипаж выполнил все действия в отношении судна согласно инструкции, укрылся в защищенном помещении и благополучно дождался помощи военных моряков.

6. Оборудование судна эффективными несмертельными средствами защиты, отпугивания и сдерживания пиратов.

Выполнение этой рекомендации нередко выручало и выручает экипажи при встрече с пиратами. Однако судовладельцы зачастую экономят на оборудовании судов различными установками и системами, позволяющими экипажу, наряду с выполнением ряда других антипиратских мер, воспрепятствовать приближению и доступу пиратов на судно. Забывая о том, что затраты, которые они могут понести в случае захвата судна, на порядок превышают стоимость таких устройств. Сейчас промышленность предлагает различные установки для устройства дымовых и водяных завес, светового и звукового воздействия и т.д. Не говоря уже о приборах ночного видения, радарах, тепловизорах и прочих устройствах, позволяющих обнаружить любое подозрительное малоразмерное плавсредство на дальних и ближних подступах к судну.

Следует отметить, что недавность и сдержанность некоторых компаний в вопросах оснащения судов соответствующим оборудованием для противодействия пиратам отчасти компенсируется смекалкой, инициативностью, предприимчивостью и даже решительностью моряков. Благодаря этим качествам они находят выход из положения и устанавливают на судах различные сетки и ограждения по бортам, опоясывают их колючей проволокой, транслируют через системы судового оповещения запись лая собак, используют против нападающих сигнальные и осветительные ракеты, бутылки с зажигательной смесью, такелажную оснастку и даже бревна, сбрасывая их за борт.

7. Следование через пиратоопасный район в караване судов, сопровождаемых военным кораблем, то есть в конвое.

Выполнение этой рекомендации само по себе является значительной, хотя и неполной гарантией безопасности. Однако не все пользуются такой возможностью (по разным причинам) и осознанно подвергают себя риску там, где его можно значительно уменьшить. На практике выясняется, что некоторые судоводы компании и капитаны судов, планирующие рейсы через пиратоопасный Аденский залив, знают или в последний момент узнают о существовании таких конвоев. Между тем в настоящее время конвоирование торговых судов, следующих через Аденский залив, осуществляется военными кораблями России, Китая, Индии, Японии, Южной Кореи, Ирана, Таиланда и иногда других стран от южной окраины Красного моря до восточной части Аравийского моря и наоборот. О графиках этих конвоев и о процедуре подачи заявок на включение судна в конвой можно получить инфор-

мацию, например, на веб-сайте MSCHOA (www.mschoa.org) и Службы морской безопасности (www.msecurity.ru).

Кстати, следование этой рекомендации совсем не означает возможность игнорирования вышеупомянутых и многих других рекомендаций относительно прохождения судном пиратоопасного района.

Вооружаться или отпугивать?

Приведенные наиболее характерные ошибки общего плана можно было бы детализировать и иллюстрировать конкретными примерами из недавней практики, которую систематически отслеживает ФГУ «Служба морской безопасности» и отчасти помещает в свои регулярные дайджесты на веб-сайте (www.msecurity.ru). Но сейчас речь идет не о детализации.

Здесь умышленно опущена очевидная для всех рекомендация, также общего плана: при выборе маршрутов для судна избегать пиратоопасных районов или держаться от их условных границ на удалении не менее 100 миль. Эта мысль, по нашему мнению, понятна всем и без рекомендаций: зачем лезть туда, где разгулялись пираты, если не уверены в себе? Остается надеяться, что судовладельцы и судовые операторы хорошо взвешивают все за и против, делая выбор в пользу маршрутов через пиратоопасные районы для своих судов.

Отдельно следует остановиться на часто задаваемых вопросах и якобы рекомендациях относительно использования вооруженной охраны на борту торгового судна и/или о вооружении экипажа такого судна огнестрельным оружием. Отвечая на эти вопросы, мы обязаны обратиться к национальному и международному законодательству. Если

национальное законодательство некоторых государств допускает использование для охраны судов вооруженной охраны и/или вооружение экипажей огнестрельным оружием, то Международная морская организация лишь в отдельных случаях допускает такую меру защиты. Но с рядом оговорок и ограничений, а именно:

- Вооруженная охрана на борту судна может использоваться для его охраны с разрешения судовладельца (компании) только при нахождении судна в пиратоопасном районе и только с согласия государства флага этого судна. Если при этом судно находится в территориальных водах какого-то государства, то для нахождения на его борту вооруженной охраны должно быть получено разрешение и от этого государства (исключением в этом случае может быть нахождение судна в территориальных водах Сомали) – см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1334.

- Вооружение экипажей огнестрельным оружием не запрещается, но категорически не приветствуется по ряду причин объективного и субъективного характера (циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1334).

Именно поэтому однозначных рекомендаций о том, что можно использовать вооруженную охрану и/или вооружать экипажи огнестрельным оружием, нет ни в одном из упомянутых документов.

Следовательно, говорить об игнорировании подобной рекомендации было бы некорректно.

Другое дело, невооруженная частная охрана, которая не запрещается, но и особо не рекомендуется ввиду ее сомнительной эффективности и создания дополнительных рисков для судна, груза и, естественно, экипажа. К такой охране все же прибегают некоторые судовладельцы, и это остается на их усмотрение.

Подводя итог сказанному, следует отметить, что все вышеупомянутые рекомендации и советы требуют: во-первых, их изучения и осмысления теми, кто отвечает за безопасность судна и экипажа еще на этапе планирования рейса через пиратоопасный район; во-вторых, разработки комплекса мер по охране судна и экипажа в соответствии с изученными рекомендациями и требованиями; в-третьих, четкого и безукоризненного выполнения этого комплекса мер, координируя свои действия с находящимися в районе пиратской активности силами антипиратской коалиции. Полумеры или игнорирование каких-то положений из числа рекомендуемых, пусть даже незначительных на первый взгляд, может привести к трагическим последствиям.

Сергей ФОМЧЕНКО,
начальник Отдела международных и общественных связей ФГУ «СМБ»

Стартовала самая длительная кругосветная парусная гонка

17 октября 2010 г. в порту Ла-Рошель (Франция) состоялось официальное открытие восьмой кругосветной яхтенной гонки VELUX 5 OCEANS 2010.

– Регата проводится с 1982 года и является самым длительным одиночным соревнованием в мире. Ее продолжительность может составлять до полугода, – сообщила координатор маркетинговых проектов VELUX Елена Хромова.

Вообще, по словам Елены Хромовой, VELUX 5 OCEANS считается одним из самых суровых парусных состязаний. К примеру, в прошлой гонке в 2006-2007 гг. только половина участников смогла дойти до финиша. Ведь обычно на яхтах, участвующих в регате, работает команда из 10-15 человек. Шкиперам VELUX 5 OCEANS приходится делать все в одиночку. Поэтому они могут заснуть не больше чем на полчаса и обычно спят от двух до пяти часов в сутки.

Длительность дистанции составит около 30 000 морских миль. Соревнование пройдет в пять этапов с остановками в Южной Африке, Новой Зеландии, Южной и Северной Америке. В ходе гонки участники пересекут все океаны нашей планеты. Маршрут гонки:

1. Кейптаун: от Франции до Южной Африки (7500 морских миль).
2. Веллингтон: от Южной Африки до Новой Зеландии (7000 морских миль).
3. Сальвадор: от Новой Зеландии до Бразилии (7400 морских миль).
4. Чарльстон: от Бразилии до США (4000 морских миль).
5. Ла-Рошель: от США до Франции (3600 морских миль).

В этом году в соревновании принимают участие 6 шкиперов: Кристоф Буллес (Christophe Bullens), Бельгия; Брэд Ван Лью (Brad Van Liew), США; Збигнев Гутковски (Гутек) (Zbigniew Gutkowski (Gutek), Польша; Дерек Хэтфилд (Derek Hatfield), Канада; Крис Стэнмор-Мейджор (Chris Stanmore-Major), Великобритания; Гарри Голдинг (Garry Golding), Австралия.

