

# Актуальные вопросы обеспечения безопасности на море

В. К. КУЗНЕЦОВ, начальник ФГУ «Служба морской безопасности»



**Зачастую трагедия, связанная с гибелью большого количества людей, становится спусковым механизмом, который инициирует активизацию международной деятельности, направленной на то, чтобы подобные катастрофы более не происходили. Все новые террористические акты и новые жертвы постоянно подтверждают актуальность выработки общих требований к деятельности всех объектов транспорта и к реализации этих требований. Ведется подобная работа и в области защиты морских перевозок.**

В декабре 2002 г. на конференции договаривающихся правительств Международной Морской Организации (ИМО), членами которой являются более 160 государств, были приняты новая глава XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). Эти документы установили унифицированные минимальные стандарты безопасности, обязательные для всех участников международных морских перевозок грузов и пассажиров, что явилось важным шагом мирового сообщества на пути к созданию глобальной системы морской безопасности.

После этого перед государствами, подписавшими акт принятия главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, встала задача приведения своих национальных законов в соответствие с требованиями новых международных документов в области морской безопасности. В связи с этим в России с конца 2002 г. одним из приоритетных направлений в решении вопросов морской безопасности стало выполнение требований главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

Сегодня этот вопрос особенно актуален. Благодаря скоординированным и целенаправленным действиям морской администрации России в относительно короткие сроки был успешно решен комплекс задач в области обеспечения морской безопасности российских судов и портовых средств, накоплен богатый опыт правовой, организационной, методической, информационно-просветительской, учебной и технической работы по внедрению новых положений

главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС. Полученные результаты, приобретенные знания и опыт необходимо использовать в реализации еще более масштабных задач, вытекающих из Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Этот закон корреспондируется с требованиями главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, а предусмотренные им меры распространяются на все объекты морской и речной транспортной инфраструктуры и транспортные средства.

К 1 июля 2004 г. в нашей стране был успешно завершён основной этап реализации требований главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, который заключался в проведении оценки охраны судов и портовых средств, участвующих в международных морских перевозках, а также в разработке планов их охраны. Таким образом, Российская Федерация одной из первых в мире привела свои конвенционные суда и портовые средства в соответствие с требованиями Кодекса ОСПС.

В нашей стране была создана и успешно действует оптимальная система проведения экспертных оценок охраны и разработки планов охраны судов и портовых средств, участвующих в международных морских перевозках. Система функционирует в строгом соответствии с Кодексом ОСПС. Международные свидетельства об охране выданы 1658 судам.

Для портовых средств, участвующих в международных морских перевозках, была проведена оценка уязвимости, для каждого из них был разработан свой план охраны. 317 портовых средств заявлены в ИМО как соответствующие всем международным требованиям.

В России большое внимание уделяют подготовке специалистов в области морской безопасности. Сегодня в учебно-тренажерных центрах высших учебных заведений прошли обучение свыше 12 тыс. человек.

Все проводимые в нашей стране работы в сфере морской безопасности координируются Международной Морской Организацией, согласуются с другими международными и национальными организациями, занимающимися вопросами морской безопасности, а производители оборудования имеют международные свидетельства и, кстати, признание компаний транспортной отрасли не только в России, но и во всем мире.

Опыт, полученный российскими специалистами транспортной отрасли — и в частности сотрудниками ФГУ «Служба морской безопасности» — при выполнении описанных работ, признаётся на международном уровне. Свидетельством этого признания является в числе прочего и то, что сотрудники СМБ были недавно приглашены Международной Морской Организацией в качестве экспертов в международную рабочую группу по выработке текста Руководства ИМО по безопасности судов и портов. Этот документ должен дополнить Кодекс ОСПС и помочь государствам, ратифицировавшим Конвенцию СОЛАС-74, во внедрении и проверке соблюдения требований и реализации положений главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, а также послужить источником рекомендаций для тех, кто вовлечен в организацию мероприятий по увеличению компетентности в сфере морской безопасности. Работа над первым вариантом Руководства, объединяющего имеющуюся инструктирующую документацию, ведется в Секции морской безопасности ИМО и сейчас близка к завершению.

Делегация России примет участие в работе 88-й сессии Комитета по безопасности на море ИМО, одной из центральных тем которой будет морское пиратство, в частности положение в се-

веро-западной части Индийского океана и ситуация вокруг Сомали.

Это не удивительно: ведь пиратство — один из крупнейших вызовов морской безопасности в последнее десятилетие. В наши дни акты пиратства и вооруженного ограбления судов совершаются главным образом в следующих регионах мира: воды Сомали и северо-западная часть Индийского океана, Гвинейский залив и особенно район дельты реки Нигер, Юго-Восточная Азия и Индонезия, территориальные воды Бангладеш, северо-восточное и северо-западное побережье Южной Америки (Перу, Бразилия, Колумбия, Эквадор и Венесуэла), страны Карибского бассейна (Коста-Рика, Гаити).

Согласно информации Центра сообщений о пиратстве Международного морского бюро, в 2009 г. в мире было зарегистрировано 406 происшествий, связанных с пиратством и вооруженным ограблением судов. Морские разбойники высадились на борт 153 судов, 49 из них были захвачены, безуспешные попытки захвата осуществлялись в отношении 84 судов, а 120 судов были обстреляны. Всего в плену у пиратов оказалось 1052 члена экипажа; 68 человек были ранены, а восемь погибли. Уровень насилия в отношении экипажей судов вырос, как выросло и число раненых.

По числу совершенных нападений на суда уже несколько лет лидируют сомалийские пираты. В 2009 г. они совершили 217 нападений на суда, захватили 47 судов и пленили 867 членов экипажа. На их долю приходится более половины всех случаев нападений на суда в мире за прошлый год.

Небезопасной для судоходства стала вся северо-западная часть Индийского океана — от Мадагаскара и Коморских островов до Баб-эль-Мандебского пролива и южной части Красного моря, а также от берегов Сомали и до полуострова Индостан.

Приведенные здесь статистические данные не отражают полной картины происходящего, поскольку почти треть всех фактов нападений и ограблений в море сознательно замалчивается потерпевшими.

По оценкам экспертов, ежегодный ущерб от всех видов пиратской деятельности на море, помимо сумм, выплачиваемых за освобождение моряков, составляет порядка 16 миллиардов американских долларов.

Сохранение человеческой жизни на море давно является принципиальным положением международного морско-



**Большой противолодочный корабль «Адмирал Левченко», принадлежащий Северному флоту России, провел в конвоях в пиратоопасных водах вблизи Сомали с августа по октябрь этого года более 50 торговых судов из разных стран**

го права, которое закреплено в документах международного сообщества и на национальном уровне каждого государства-члена ИМО. Однако в отношении решительной борьбы с пиратством и искоренения его причин у международного сообщества пока нет единых нормативных документов. Выработка таких документов — еще одна актуальная задача сегодняшнего дня. Принимаемые в последние годы на самом высоком международном уровне решения и рекомендации свидетельствуют, что мировое сообщество, по сути, претворяет в жизнь политику сдерживания пиратов и предотвращения их нападений.

С этой целью в районе Сомали несут службу военно-морские силы России, Европейского союза, США, НАТО, Китая, Индии, Южной Кореи, Таиланда, Ирана и других стран. Более того, наша страна выполняет одну из ключевых ролей в этой работе.

Россия входит в число стран, организовавших конвоирование торговых судов в пиратоопасной зоне. Именно ВМФ нашей страны в этом году первым ответил на призывы мирового сообщества и почти вдвое увеличил маршрут конвоирования, сопровождая суда из южной части Красного моря до 61-го меридиана в Индийском океане и обратно. Военно-морские силы разных стран сегодня ведут разведку и патрулирование пиратоопасных вод, блокируют морских разбойников у побережья, задерживают и топят плавучие базы, позволяющие пиратам совершать нападения на торговые суда в открытом море на расстоянии более 1500 морских миль от побережья.

Тем не менее, силами военных моряков — пусть и имеющих в своем распоряжении самые современные ко-

рабли, оружие и средства наблюдения и разведки — полностью искоренить пиратство, по-видимому, нельзя. Во-первых, пиратоопасная зона сегодня очень велика, и всецело обеспечить безопасность торговых судов в ее пределах трудно (если вообще возможно). Во-вторых, борьба с пиратами не входит в число основных задач военно-морских сил, а следовательно, несмотря на все свои возможности, они не вполне эффективны в борьбе с небольшими малозаметными и скоростными лодками, на которых пираты совершают нападения.

Учитывая эти факты, необходимо указать на огромную важность выработки эффективных методов и средств самозащиты экипажей торговых судов, плавающих в пиратоопасных районах. Внедрение и развитие таких методов является комплексной задачей, решение которой нужно рассматривать в разных плоскостях. Во-первых, в плоскости усовершенствования и гармонизации национального и международного законодательства. Необходимо выработать эффективный механизм, который позволил бы проводить судебные процессы против подозреваемых в пиратстве и — в случае, если они будут признаны виновными, — отправлять их в тюрьму. Сегодня на уровне межправительственных договоров делаются попытки создать такой механизм: в частности, договоренность между Кенией, с одной стороны, и Европейским союзом, США и рядом стран — с другой, позволили в результате процессов, проведенных кенийскими судьями в соответствии с кенийским законодательством, отправить за решетку несколько десятков пиратов. Подобные соглашения имеются у стран антипиратской

коалиции и с Сейшельскими островами. Проходили и проходят процессы над сомалийскими пиратами в США и Европе. Однако все они носят скорее характер прецедентов, нежели являются свидетельством налаженной практической работы. Создание устойчивой практики судебного преследования пиратов является сегодня одним из самых важных вопросов в области морской безопасности для всего мирового сообщества. Заметим здесь же, что для успешного осуждения (и, следовательно, нейтрализации) лиц, подозреваемых в пиратстве, необходима не только устойчивая юридическая база, но и наличие неопровержимых доказательств причастности подозреваемых к совершению преступлений. Поэтому применение на борту судов средств сбора доказательств — таковыми, например, могут быть системы видеонаблюдения и записи — становится очень актуальным. Об этом стоит подумать прежде всего судовладельцам и компаниям-операторам судов.

Вместе с тем важнейшей задачей является доведение до сведения всех участников международного судоходства последних рекомендаций ИМО в отношении противодействия пиратству, изложенных в соответствующих циркулярах. Следует учитывать эти рекомендации при разработке учебных программ подготовки специалистов в области охраны. Помимо этого необходимо наладить и развивать информационное взаимодействие между национальными и региональными органами, занимающимися организацией сопровождения торговых судов через пиратоопасные зоны (Аденский залив)

с целью оптимизации возможностей безопасного прохождения судами этих районов с учетом различных графиков; вести разъяснительную работу в компаниях и экипажах относительно необходимости передачи ими информации не только о фактически совершенных нападениях на суда, но и о попытках таких нападений, что позволит сформировать более полную картину ситуации в пиратоопасном районе и позволит эффективнее реагировать в каждом конкретном случае. Такие данные, собранные из разных источников, систематизированные и проанализированные, могут быть использованы для борьбы с этим злом. Следует отметить, что подобная работа в полной мере ведется с участием сотрудников Службы морской безопасности.

Еще одной важной сегодняшней задачей является обеспечение экипажей судов эффективными несмертоносными средствами отпугивания, сдерживания, устрашения пиратов, раннего их обнаружения. Подчеркну, речь идет именно о несмертоносных средствах. Дело в том, что ИМО не рекомендует морякам торговых судов иметь оружие, а использование сторонней вооруженной охраны вызывает немало сложностей: юридические основания присутствия такой охраны на судах (или сопровождение торговых судов вооруженными кораблями, не относящимися к ВМС какой-либо страны) не ясны. Более того, появление вооруженного человека на борту гражданского судна грозит судовладельцу проблемами с морскими властями государства флага и страховыми компаниями, а также с властями стран, в территориаль-

ные воды которых заходит судно. Причем, замечу, все эти проблемы возникают даже в том случае, если от пули охранника никто не пострадал. Если же в ходе перестрелки с пиратами кто-нибудь будет убит или ранен, последствия для всех участников инцидента могут быть самыми неприятными и куда более серьезными.

Таким образом, морякам торговых судов остается рассчитывать на разнообразные средства пассивной защиты. Рекомендации, касающиеся применения таких средств, подробно изложены в документах ИМО и описаны в сообщениях специализированных зарубежных СМИ, которые регулярно публикуются (в форме дайджестов) на сайте Службы морской безопасности.

Другим важнейшим источником знаний о средствах и способах противодействия пиратам является выпущенный под эгидой группы крупнейших международных организаций, связанных с торговым судоходством, документ под названием «Наиболее эффективные методы предотвращения актов пиратства у побережья Сомали и в Аравийском море». Недавно была опубликована его новейшая, 3-я редакция. Теперь необходимо, чтобы судоходные компании и моряки ознакомились с ним и, находясь в пиратоопасных зонах, грамотно реализовывали его рекомендации.

Замечу, что средства противодействия морским разбойникам, вооруженным автоматами и гранатометами, могут быть самыми различными — от бутылок с зажигательной смесью, бревен, сбрасываемых на пиратские лодки, и мощных струй воды, выпускаемых по нападающим из штатной судовой системы пожаротушения, а также ключей проволоки и электрифицированных заграждений по бортам судна до технически сложных специальных систем — дорогих и хитроумных, например мощных водяных и звуковых пушек.

Говоря о мерах противодействия пиратским захватам, нельзя не упомянуть о новом подходе к безопасности судов, предлагаемом некоторыми зарубежными экспертами. По их мнению, уже на стадии разработки проектов судов должна реализовываться идея защищенности судна против незаконного проникновения на его борт злоумышленников, в том числе пиратов. Помня о том что судно должно соответствовать требованиям Конвенции СОЛАС-74 и других международных документов, проектировщики и заказчики вольны решать, как защитит от вторжения ка-



**Сомалийские пираты нападают на торговые суда на быстроходных скифах и более крупной лодке-доу, где хранятся запасы топлива, оружие и припасы, позволяющие морским разбойникам действовать на расстоянии сотен и даже тысяч километров от побережья Африки**



**Военнослужащие сил антипиратской коалиции нередко задерживают пиратов в море, но, как правило, вскоре отпускают их, конфискуя оружие. Причина этого лежит отчасти в несовершенстве действующего законодательства**

юты экипажа, ходовой мостик и другие помещения, хотя бы и с помощью крепких решеток и других физических преград.

Хорошо защищенные помещения, где люди могут спастись от пуль преступников, должны быть предусмотрены на каждом новом судне, которое будет работать в пиратоопасных районах Мирового океана. Простые и понятные процедуры, связанные с использованием таких помещений, должны быть прописаны и в планах охраны судов.

Такие помещения, как правило, могут — следовательно, и должны быть — организованы и на эксплуатируемых судах. Как показывает практика, эта мера противодействия пиратским захватам оказывается очень действенной — это доказали, к примеру, недавние инци-

денты с судами *Moscow University*, *Magellan Star* и *Lugela*. Во всех трех случаях моряки, понимая, что избежать проникновения пиратов на борт не удастся, глушили двигатели, блокировали управление судном и укрывались в подобных помещениях, дожидаясь либо помощи военных, либо — как в ситуации с сухогрузом *Lugela* — добровольного ухода пиратов с судна. При использовании подобных защищенных помещений важно добиться того, чтобы моряки не только умели быстро ориентироваться и своевременно принимать нужные решения, но и могли обеспечить себя средствами связи, которые позволили бы сообщить о происходящем на борту военно-морским силам в регионе. Это еще раз говорит о важности повышения уровня подготов-

ки экипажа, в том числе практической отработки полученных навыков

Подводя итог сказанному, отмечу: мировому судоходству остро необходимо цельное, гармонизированное законодательство, касающееся обеспечения безопасности на море, которое бы регулировало все сферы деятельности отрасли, включая вопросы защиты судов и моряков, в том числе описывало бы разрешенные способы противодействия преступлениям, устанавливало четкие правила взаимодействия моряков с вооруженной охраной и т. д. Работа над выработкой такого законодательства, ведущаяся с участием российских экспертов, позволит сделать торговое судоходство не только безопасным, но и более эффективным.

Schroff®

Передовые технологии

Блочные каркасы, корпуса, системы и шкафы...

... на подвижном составе

... на посту централизации стрелок и сигналов и ЦОДах

... вдоль путей

www.schroff.biz