

# ЗАЩИТА ОТ МОРСКОГО ПИРАТСТВА: ИТОГИ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

&amp;

Защита международного судоходства от морского пиратства стала предметом серьёзного беспокойства для международного морского сообщества в последние годы ввиду стремительного роста числа пиратских нападений, особенно у побережья Сомали. ФБУ «Служба морской безопасности» предлагает краткий обзор итогов борьбы с морским пиратством в течение нескольких лет.



**ВИКТОР КУЗНЕЦОВ,**  
начальник ФБУ «Служба  
морской безопасности»

пиратов, мерам противодействия актам пиратства наряду с применением экипажами судов гуманных мер самозащиты. Тон в таком подходе к проблеме обеспечения безопасности судоходства в пиратоопасных районах задаёт, естественно, Международная морская организация (ИМО), членами которой сейчас являются 170 государств. Это и объясняет, почему в последние годы на международном уровне всеобщее признание получила практика именно активного и пассивного противодействия конкретным проявлениям пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов.

Теперь международное морское сообщество постоянно интересуется, насколько эффективна такая практика. И вообще, что полезного и уместного делается и сделано на всех уровнях в последние годы для того, чтобы обезопасить международное судоходство в так называемых пиратоопасных районах и прежде всего в районе Сомали — самом опасном из них?

Для этого вначале обратимся к статистике, беспристрастно показывающей динамику пиратской активности по годам:

Еще не подведены окончательные итоги пиратских действий в 2011 году, однако уже сейчас понятно, что, несмотря на рекордное число нападений в уходящем году, их результативность окажется значительно ниже, чем прежде (только в 10% случаев нападения в 2011 году заканчивались захватом судов, а число захваченных судов в мире по итогам года будет примерно на 20% ниже, чем в 2010 году). Такой «улучшенный» итог по миру обеспечен снижением количества захватов судов на 47% в районе Сомали по сравнению с 2010 годом.

Международные эксперты и обозреватели единогласны во мнении: в 2011 году наблюдается первый положительный результат разносторонних усилий международного сообщества последних лет по обеспечению безопасности судоходства, причём благодаря принятым мерам в районе Сомали.

## Эффективные меры

Какими же были усилия международного сообщества и что конкретно сыграло свою роль в изменении еже-

**Первый  
положительный  
результат**

04-06  
2011

О проблеме морского пиратства, волнующей международное морское сообщество, особенно в последние три-четыре года по причине её разрастания, писалось и говорилось достаточно много. Причем рассмотрение этой проблемы на международном уровне по ряду причин сводилось не к реальным возможностям её разрешения в принципе (например, ликвидация пиратских баз на суше), а к методам сдерживания

годной антипиратской статистики к лучшему?

Говоря о предпринимаемых усилиях международного сообщества по обузданию пиратства и защите от него торгового судоходства, прежде всего в районе Африканского Рога, следует иметь в виду, что в настоящее время эти усилия весьма разносторонни и осуществляются с санкции Совбеза ООН, под эгидой и при координирующей роли ИМО. Не приходится ожидать того, что все предпринимаемые усилия приведут к быстрому положительному результату, поскольку он зависит от активности и действий всех заинтересованных участников, однако реализация некоторых конкретных мер в последние годы, как показывает практика, уже даёт реальный положительный эффект, подтверждаемый статистикой. Сегодня к таким эффективным мерам следует отнести в первую очередь следующие:

1. Практическое выполнение положений руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства» (НЭМ).

2. Сопровождение торговых судов, следующих транзитом через Аденский залив, военными кораблями различных государств.

3. Использование частного наёмного персонала вооружённой охраны на судах, следующих через район высокого риска (район Африканского Рога).

4. Действия объединённых оперативных группировок ВМС по защите торгового судоходства и контролю акваторий в районе Африканского Рога



многими компаниями-операторами и судами положений этого руководства в полном объеме с начала 2011 года стало уменьшаться количество захватов судов сомалийскими пиратами вопреки продолжающемуся росту числа нападений. Эта оценка была официально передана в ИМО, и организация циркулярным письмом № 3164 от 14 февраля 2011 г. призвала всех участников судоходства в этом районе соблюдать положения руководства, предупредив, что невыполнение в полном объеме рекомендаций НЭМ существенно увеличивает риск успешных нападений пиратов. Затем в мае 2011 г. Комитет по безопасности на море принял Резолюцию MSC.324(89),

которой в числе прочего призвал все государства-члены содействовать тому, чтобы суда, плавающие под их флагами, следовали рекомендациям «Наиболее эффективных методов» при нахождении в данной области высокого риска.

Между тем руководство претерпело уже четвертую редакцию (август 2011 г.), в которой с поправкой на изменившиеся обстоятельства учтены, пожалуй, все имеющиеся сейчас возможности по обеспечению защиты судов в районе Сомали. В новой редакции руководство стало более конкретным, логичным по изложению и одинаково понятным всем заинтересованным сторонам. В этой редакции оно из-

### Справочник-наставление

Разработанное ведущими организациями отрасли руководство «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства» в 2011 году стало основным справочником-наставлением для многих судовладельцев, судовых операторов, капитанов и экипажей судов, проходящих пиратоопасные воды в районе Африканского Рога. По оценке представителей военноморских сил, действующих в этом регионе, благодаря соблюдению

Год	Нападения на суда		Захваты судов		Пленение, ранение, гибель членов экипажей	
	Всего в мире	В районе Сомали	Всего в мире	В районе Сомали	Всего в мире	В районе Сомали
2008	293	111	49	31	889 – плен, 32 ранены, 11 погибли	585 – плен, 9 погибли
2009	406	217	49	47	1050 – плен, 68 ранены, 8 погибли	867 – плен
2010	445	219	53	49	1181 – плен, 8 погибли	1016 – плен
2011 (до 16 декабря)	421	231	42	26	798 – плен	450 – плен, 15 погибли



дано циркуляром Комитета MSC.1/Circ.1339 от 14 сентября 2011 г. «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали» (Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy — BMP4). Действующей в настоящее время версией руководства является только эта — НЭМ-4.

### Национальные конвои

По всеобщему мнению, самый эффективный способ защиты судов от пиратов — сопровождение торговых судов, следующих транзитом через Аденский залив, военными кораблями различных государств (в составе национальных конвоев).

На это указано и в НЭМ-4, однако у этого способа имеется два объективных ограничения:

- невозможность осуществлять конвоирование всех судов, следующих транзитом через Аденский залив: таких судов больше, чем конвоев;

- национальные конвои ограничиваются Аденским заливом, в то время как район высокого риска (пиратоопасный район) намного шире акватории этого залива.

Поэтому, будучи самым эффективным, этот способ защиты судов от пиратских атак хорош для судна только при его нахождении в составе конвоя в Аденском заливе. И действительно, в 2011 году было зарегистрировано не более десятка попыток пиратских нападений на суда, следовавшие в составе национальных конвоев, и все они были успешно пресечены военными моряками.

В 2011 году тема национальных конвоев получила позитивное развитие в плане некоторого снижения степени вышеназванных ограничений.

Во-первых, Россия, чьи корабли с ноября 2008 года водят конвой торговых судов через Аденский залив, два раза удлиняла свой маршрут конвоирования и вывела его за пределы залива. В течение всего года и поныне

маршрут российских национальных конвоев пролегает между точкой 15 15 с.ш., 58 20 в.д. в Аравийском море и точкой 17 10 с.ш., 40 40 в.д. в Красном море, составляя расстояние примерно в 1300 миль, что превышает протяженность маршрутов всех прочих национальных конвоев (индийских, китайских, японских и т.д.) примерно в два раза. Этот шаг России был положительно воспринят всеми, и он означал защиту торговых судов российским военным флотом и за пределами Аденского залива.

Во-вторых, наряду с постоянно выполняемыми конвоями кораблей России, Индии, Китая, Японии и Кореи в 2011 году к этой деятельности на продолжительное время подключались корабли Турции и Таиланда. Это позволило большему количеству судов воспользоваться защитой военно-морских сил, что, видимо, также сыграло свою роль в уменьшении числа пиратских захватов.

В-третьих, в сентябре 2011 года страны, выполняющие националь-

ные конвои, на совещании в Бахрейне договорились об общем графике всех конвоев для обеспечения участия в них большего числа судов и создали рабочую группу по координации конвоев (РГКК). В работе этого совещания по приглашению МИД и Главного штаба ВМФ России участвовала ФБУ «Служба морской безопасности» Росморречфлота как один из исполнителей поручения Президента России по организации российских конвоев в Аденском заливе. На этом совещании СМБ сделала презентацию, которой не только показала, что ей фактически отведена роль координатора в вопросах получения заявок от судоводных компаний и их обобщения для формирования российских конвоев судов, но и пояснила некоторые особенности российских конвоев.

В 2011 году корабли ВМФ России провели в своих конвоях 148 торговых судов разных стран, а всего с ноября 2008 года — 617 судов. При этом качество выполнения задачи по защите сопровождаемых судов было всегда очень хорошим, и поэтому военные моряки России получали только положительные отзывы от участников российских конвоев.

### Частная вооруженная охрана

До 2011 года использование частного наёмного персонала вооружённой охраны на судах, следующих через район высокого риска, фактически не практиковалось, поскольку не одобрялось ИМО. Однако плавание судов на значительном удалении от военных кораблей в пределах обширного пиратоопасного района заставило взглянуть на эту проблему по-новому. В 2011 году количество компаний, использовавших невооружённых и вооружённых охранников на своих судах, постоянно увеличивалось, и эта мера быстро доказала свою эффективность: пиратам не удалось захватить ни одного судна, на борту которого находился частный наёмный персонал вооружённой охраны. В результате спрос на вооружённых охранников для судов стал быстро расти и вызвал




необходимость разработки и издания официальных международных документов, регламентирующих использование и деятельность частной наёмной охраны на судах. Такие документы были подготовлены Комитетом по безопасности на море и изданы соответствующими циркулярами (MSC.1/Circ.1405/Rev.1; MSC.1/Circ.1406/Rev.1; MSC.1/Circ.1408; MSC-FAL.1/Circ.2).

Обозреватели уверены, что спрос на услуги частной наёмной охраны для защиты судов будет расти и в будущем, а это в свою очередь означает дальнейшее уменьшение числа пиратских захватов судов.

### Действия объединённых оперативных группировок ВМС

Действующие в районе военно-морские силы (основная тактическая группа ВМС Евросоюза для проведения операции «Атланта», Объединённые военно-морские силы в составе трех оперативных групп и военно-морская группировка НАТО) в 2011 году неоднократно подключались для защиты судов во время нападения пиратов или для спасения экипажей и освобождения захваченных судов. В целом эти военно-морские силы позволяют

контролировать пиратоопасную ситуацию в районе, но существенно не влияют на её изменение к лучшему, регулярным сопровождением и защитой торговых судов не занимаются. Специальной статистики по действиям этих группировок ВМС против сомалийского пиратства нет, однако можно полагать, что их вклад в защиту судов был тем же, что и в предыдущие годы.

Подводя итог сказанному, хочется надеяться, что первый положительный результат предпринимаемых всеми усилий по защите торгового судоходства от пиратов — уменьшение числа захватов судов в 2011 году — будет также сопровождаться другим положительным результатом — уменьшением количества нападений на суда в последующие годы. А это, очевидно, зависит уже не от торгового флота. 

*Указанные в тексте документы, изданные ИМО в 2009-2011 гг. по теме «Пиратство и вооружённый разбой в отношении судов», выйдут в настоящее время из печати сборником на языке оригинала и на русском языке в переводе СМБ. По вопросам заказа сборника можно обращаться в ФБУ «Служба морской безопасности» по тел. (495) 221-71-30 или на веб-сайт [www.msecurity.ru](http://www.msecurity.ru)*