

Protection against piracy: convoys and technical means

Head of Russian Maritime Security Service Viktor Kuznetsov answered the questions of the magazine.

ЗАЩИТА ОТ КОНВОИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ



В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПОЧТИ НИЧЕГО НЕ СЛЫШНО О СОМАЛИЙСКИХ ПИРАТАХ И НАПАДЕНИЯХ НА МОРСКИЕ СУДА В СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА. НЕУЖЕЛИ С ЭТОЙ «ЧУМОЙ» НАКОНЕЦ-ТО ПОКОНЧЕНО И СУДОХОДСТВУ В ЭТОМ РАЙОНЕ ПИРАТЫ БОЛЬШЕ НЕ УГРОЖАЮТ? КАК ОБСТОЯТ ДЕЛА С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ И БОРЬБОЙ С НИМ В ДРУГИХ РЕГИОНАХ МИРА? ЭТИ И ДРУГИЕ

ПИРАТСТВА: СРЕДСТВА

ВОПРОСЫ ПО ПРОБЛЕМЕ ПИРАТСТВА МЫ АДРЕСОВАЛИ В ФБУ «СЛУЖБА МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ», КОТОРОЕ НА ПРОТЯЖЕНИИ РЯДА ЛЕТ ПРАКТИЧЕСКИ ЗАНИМАЕТСЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ РОССИЙСКИХ СУДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ПИРАТООПАСНЫХ РАЙОНАХ МИРОВОГО ОКЕАНА. НА ВОПРОСЫ НАШЕГО ЖУРНАЛА ОТВЕТИЛ НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ ВИКТОР КУЗНЕЦОВ.



Виктор Кузнецов,
начальник ФБУ «Служба морской безопасности»

Виктор Константинович, действительно ли сомалийские пираты уже не так опасны, как несколько лет назад? Какие районы Мирового океана являются пиратоопасными в настоящее время?

Морское пиратство последних пяти-семи лет проявляло себя главным образом в районе Сомали (сомалийское пиратство), в районе Гвинейского залива (нигерийское пиратство) и в некоторых районах Юго-Восточной Азии (азиатское пиратство). Единичные случаи пиратства отмечались в других регионах мира (прочие регионы Африки, Южная Америка).

По числу зарегистрированных нападений на суда и захватов судов в 2008–2012 годах первенствовали сомалийские пираты. За ними, правда, с большим отрывом следовали нигерийские пираты. А далее – пираты Южной, Юго-Восточной Азии и Индонезии: там количество пиратских нападений не превышало 20 за год, но вместе со случаями вооруженного разбоя в территориальных водах этот показатель порой был выше 90.

Ситуация с сомалийским пиратством стала меняться в 2012 году – начали давать ощутимые результаты

усилия мирового сообщества по обузданию пиратства и защите судоходства в том районе. В настоящее время сомалийские пираты уже не представляют такой опасности, как ранее, благодаря непрекращающемуся действию соответствующего комплекса мер.

Но обольщаться достигнутыми результатами преждевременно – пиратская опасность в этом районе все же сохраняется, поскольку не устранены ее причины и не создан так называемый антипиратский потенциал в регионе. К тому же попытки пиратских нападений на суда, хотя и нечастые, все же случаются. Об этом очень обстоятельно сказано в докладе генерального секретаря ООН Пан Ги Муна Совету безопасности 22 октября 2012 года.

В других упомянутых пиратоопасных регионах мира значительных изменений в последние годы не произошло. Стоит лишь подчеркнуть, что высокие статистические показатели по пиратству в других регионах, и особенно в Юго-Восточной Азии и Индонезии, дают зарегистрированные случаи вооруженного разбоя в отношении судов. По сути, банального грабежа денег, личных вещей моряков и судового имущества на акваториях портов, внешних рейдов, якорных стоянок и т. д., то есть в пределах территориальных вод. (Морское пиратство в юридическом смысле – вооруженный разбой в нейтральных водах. – Прим. ред.)

Какие практические меры по противодействию пиратству и защите судов у берегов Сомали сыграли наиболее важную роль в достижении положительного результата?

Это ряд мер, выработанных международным сообществом совместно и некоторыми государствами по отдельности, принятых в течение нескольких лет, начиная с 2008 года, когда активность пиратов стала принимать масштабы, несовместимые с нормальным использованием международных акваторий в районе Сомали для торгового судоходства.

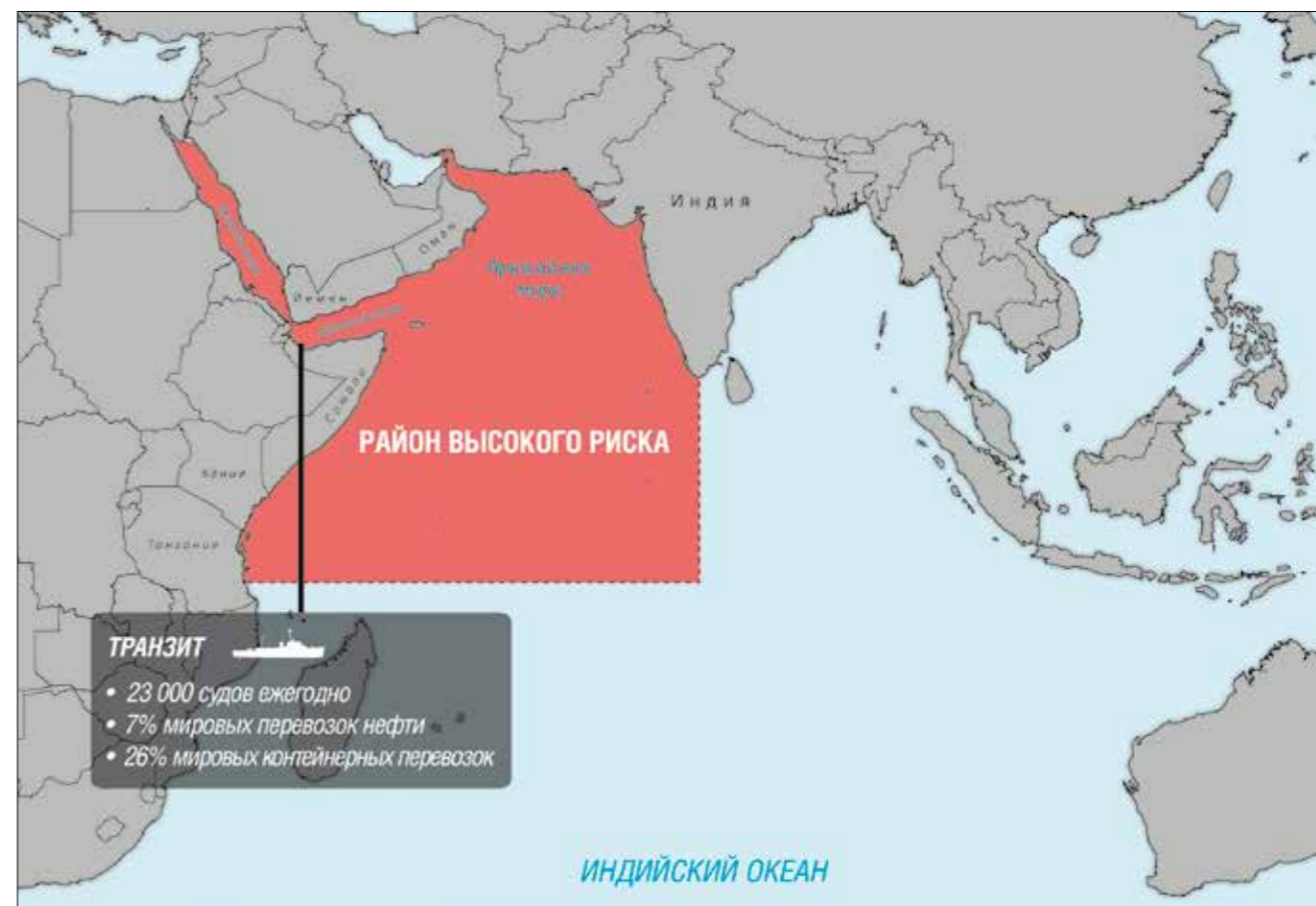
Эти пиратоопасные акватории получили наименование «района высокого риска», или high risk area, ограниченного на севере Суэцем и Ормузским проливом, координатами на юге– 10° ю.ш., а на востоке – 78° в.д. Достаточно вспомнить динамику роста пиратской активности: если в 2006 году сомалийские пираты совершили 22 нападения на суда, в 2007-м – 51, то в 2008 году – уже 111, и далее процесс шел по нарастающей.

Опыт последних пяти-семи лет показывает, что наиболее значимыми мерами по защите судов от пиратских нападений в районе высокого риска 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 военными кораблями, движение судов в конвоях через Аденский залив;
- использование частного наемного персонала вооруженной охраны на судах, следующих через район высокого риска;
- действия оперативно-тактических групп ВМС по контролю акваторий и защите торгового судоходства в районе высокого риска.

Сравнивать по эффективности эти меры защиты 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 во время его нахождения в районе высокого риска. При неукоснительном соблюдении всех положений этого руководства экипаж, как правило, не допускает высадки пиратов на судно, тем более



если оно движется со скоростью не менее 12 узлов или минимальная высота его надводного борта превышает 8 метров. НЭМ-4 вообще можно считать универсальным наставлением для владельцев и капитанов морских судов при подготовке и во время эксплуатации судов в любых пиратоопасных водах.

Сопровождение караванов судов военными кораблями (конвоирование) – очень эффективная мера активной защиты, но она реализуется военно-морскими силами большинства стран только в пределах Международного рекомендованного коридора транзита (МРКТ) в Аденском заливе. Лишь военные корабли России сопровождают караваны торговых судов далеко за пределы Аденского залива в обоих направлениях.

Преимущество использования наемной вооруженной охраны на судне состоит в том, что обеспечивается активная защита конкретного судна в течение всего времени нахождения такой охраны на борту судна, а не только во время прохождения МРКТ. Применение этой меры началось с середины 2011 года, и пока не зарегистрировано ни одного случая захвата пиратами судна с вооруженной охраной на борту. Однако использование вооруженной охраны на судах порой связано с преодолением опре-

деленных трудностей правового и экономического характера для некоторых судоходных компаний. Поэтому такая охрана, по оценке международных экспертов, используется пока не более чем на 30–40% всех судов в районе высокого риска.

Участие оперативно-тактических групп ВМС в охране судов в данном районе в основном ограничивается контролем ситуации в МРКТ и оказанием военной помощи судам, подвергшимся или подвергшимся нападению пиратов в районе высокого риска. К сожалению, такая помощь не всегда бывает своевременной.

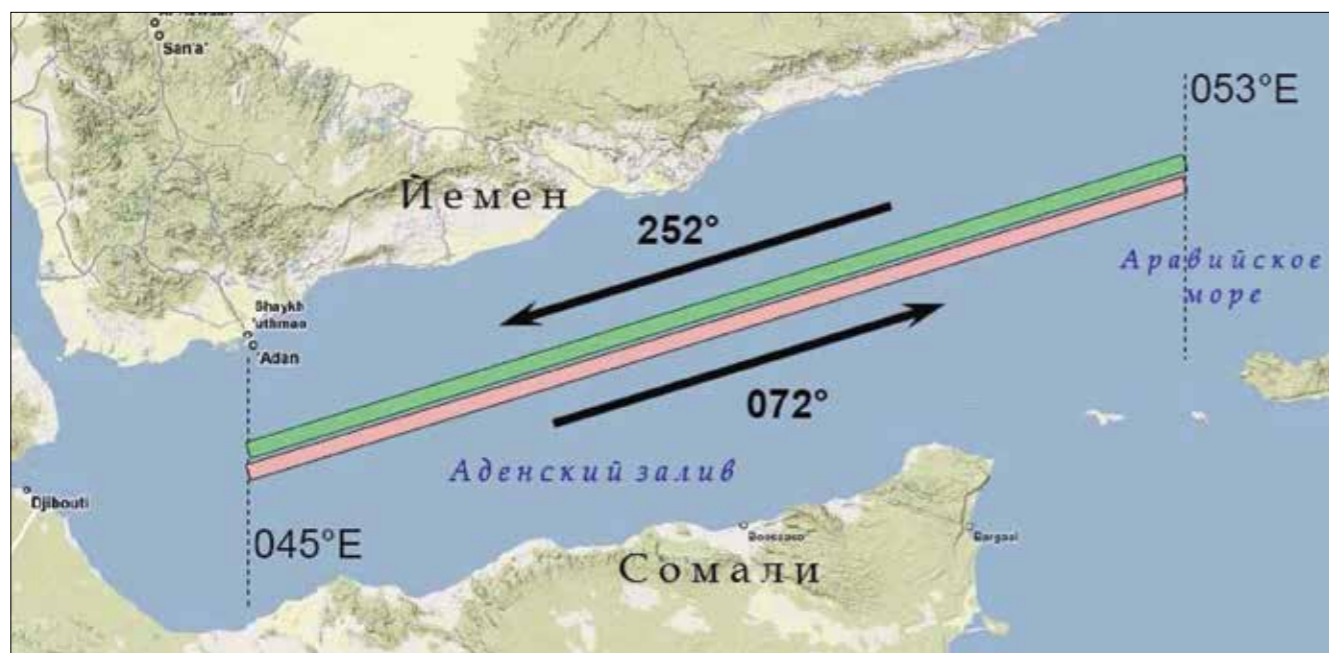
Международное морское бюро (ММБ) Международной торговой палаты так охарактеризовало роль различных факторов в защите су-

дов от нападений сомалийских пиратов: «Действия сомалийских пиратов сдерживались комплексом факторов, среди которых наряду с увеличением антипиратских возможностей самих судов (реализация рекомендаций НЭМ-4. – Прим. ред.) использование групп частной вооруженной охраны и стабилизирующее влияние центрального правительства Сомали. Ключевую роль играли международные военно-морские силы» (Доклад ММБ от 15.01.2014 «О пиратстве и вооруженном разбое в 2013 году»). Почему так высоко оценивается роль военно-морских сил? Потому что они помимо защиты торговых судов постоянно ведут поиск и уничтожение пиратских групп на огромном просторстве района высокого риска, то



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	37	56	49	47	1	1
2010	445	219	28	94	53	49	2	2
2011	439	237	42	69	45	28	10	4
2012	297	75	58	81	28	14	10	4
2013	264	15	51	92	12	2	7	3
2014	245	11	41	124	21	–	8	11
Всего за 7 лет	2389	885	297	558	257	171	43	25

По данным ММБ Международной торговой палаты



есть активно борются с сомалийским пиратством на море.

А на суше? Ведь 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 ним, его корнями и истоками долгосрочное обеспечение защиты морского судоходства от пиратских нападений не представляется возможным. Необходимо всегда иметь в виду, что возникновению и распространению пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов всегда способствует слабая государственная власть или ее отсутствие в приморских странах, политическая нестабильность, упадок или другие серьезные проблемы экономики, бедность и незанятость населения, наличие многочисленных удобных убежищ на побережье, а также интенсивное судоходство. Наличие всех этих факторов-причин очевидно на некоторых территориях в вышеупомянутых пиратоопасных регионах Мирового океана.

Если проблеме сомалийского пиратства 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 это можно 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 и интенсивность использования морских маршрутов, проходящих через Гвинейский залив, значительно ниже, чем у маршрутов, проходящих через Аденский залив;

- пиратская активность в районе Гвинейского залива даже в годы своего пика – в 2010–2012 годы – многократно уступала, согласно статистике, пиратской активности в районе Африканского Рога, и тенденций к росту пока не наблюдается;

- по оценкам международных экспертов, около 80% зарегистрированных нападений на суда и захватов судов в этом районе 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, к слову, используется международным сообществом для предъявления ответственности претензий этим государствам. Тем более что 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: их территориальные воды патрулируются катерами военно-морских сил, береговой охраны, портового контроля, 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, – 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 когда совершается очередное нападение на судно с очень жестоким обращением местных разбойников с моряками.

Что, на Ваш взгляд, можно было бы посоветовать морякам в плане защиты при нахождении их судна в Гвинейском заливе?

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 в этом районе. Во-вторых, необходимо выполнять рекомендации НЭМ-4 и желательнее иметь на борту вооруженную охра-

ну, поскольку других мер защиты (постоянно действующих антипиратских групп военно-морских сил, конвоев судов в сопровождении военных кораблей) в этом регионе нет и, скорее всего, 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 государства и оформить соответствующие разрешительные документы, следуя указаниям и рекомендациям ИМО.

Какие меры защиты судна можно считать наиболее уместными в регионе Юго-Восточной Азии и Индонезии, также 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. Прежде всего благодаря согласованным действиям постоянных патрулей морской полиции Малайзии и Сингапура в последние пять-шесть лет. В нейтральных водах этого региона, конечно, происходят пиратские нападения на суда с целью их похищения (как правило, буксиров или самоходных барж), похищения перевозимых грузов, причем чаще всего нефтепродуктов (особенно в последние полто-

ра-два года). Правда, таких случаев регистрируется не больше 10 за год.

Какие технические средства могут быть использованы на судне для минимизации риска захвата судна пиратами? Есть ли какая-то рекомендуемая техника и оборудование, которые затруднили бы действия пиратов, позволили вовремя обнаружить угрозу захвата, минимизировали бы риск гибели людей и утраты особо ценного груза?

На судне могут использоваться любые несмертельные технические средства, любая техника и оборудование для отпугивания и отгона пиратов, закрытия им доступа на борт и в помещения на борту, а также любые нелетальные средства защиты людей. Сейчас промышленность предлагает широкий ассортимент таких средств. Это и автоматизированные ограждения, и средства эффективного отпугивания, и даже временно ослепляющие, оглушающие или угнетающие психику электронные установки инфразвукового излучения направленного действия и прочие. Если владелец по каким-то причинам не желает установить подобное оборудование на судне, эксплуатирующемся в пиратоопасном районе, то ему придется установить по всему борту хотя бы ограждения из колючей проволоки и приспособить судовую систему пожаротушения для возможного отгона атакующих пиратов.

Очень важно позаботиться о наличии на судне современных средств наблюдения и раннего обнаружения, видеорегистрации, дистанционного управления и автономной дальней связи. Для защиты моряков на каждом судне рекомендуется оборудовать защищенное помещение (цитадель), в котором весь экипаж мог бы надежно укрыться от высадившихся на судно пиратов в течение трех дней, поддерживая связь с внешним миром в ожидании прибытия помощи.

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 российских конвоях.

Для этого ВМФ уведомляет СМБ о предстоящих конвоях со всеми необходимыми по ним данными, а СМБ доводит эту информацию до судоходных компаний всего мира по известным ей официальным каналам и адресам. Затем СМБ собирает по установленной ею форме заявки от компаний и капитанов на участие их судов в том или ином российском конвое, проверяет, уточняет и обобщает данные для каждого конвоя. На основе полученных от СМБ данных командование ВМФ принимает окончательное решение о формировании каждого российского конвоя. В итоге СМБ уведомляет соответствующие судоходные компании и капитанов судов о принятом решении относительно участия в конвое конкретных судов, о месте и времени сбора каравана, а также позывной военного корабля. Конечно, СМБ информирует Морспасслужбу и Управление



транспортной безопасности Росморречфлота о составе каждого российского конвоя, а также о начале и результатах конвоирования.

Но это только общая схема работы, которая прошла испытание временем. В ежедневной работе СМБ приходится решать и согласовывать с компаниями, капитанами судов и ВМФ России множество возникающих 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 России и судходными компаниями, капитанами судов в решении различных вопросов, связанных с участием судов под любым флагом в российских конвоях. Включая оповещение судходного 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.

Действительно, это интересная особенность в организации российских конвоев. Не дает ли он сбоев, не приводит к путанице или несогласованности в действиях участников? И как его оценивают командование ВМФ, СМБ и иностранные контрагенты?

При организации этой работы, конечно, были трудности, особенно в первые месяцы работы в 2008 году, когда отлаживалась вся схема и уста-

навливались контакты с иностранными контрагентами по поводу российских конвоев. Происходили, а иногда случаются и сейчас, несогласованности и нестыковки по разным причинам. Например: компания или капитан ее судна решает в последний момент участвовать в другом конвое, забывая проинформировать российскую сторону (СМБ) о своем новом решении; ВМФ неожиданно отменяет объявленный конвой, и СМБ приходится информировать об этом тех, кто уже был приглашен в данный конвой; ВМФ уведомляет СМБ об отправке следующего конвоя за два-три дня, забывая о существующей рекомендации давать такие уведомления не менее чем за неделю, чтобы гарантированно собрать заявки на участие. Бывают и другие причины, но в любом случае нам пока удавалось выйти из положения и решить возникшую проблему на основе взаимопонима-

помимо прочего, сказано: «Функция ФБУ СМБ по согласованию действий Вооруженных сил Российской Федерации с судходными компаниями при формировании российских конвоев, следующих через пиратоопасные районы Аденского залива, выполняется успешно... С учетом сохраняющейся актуальности защиты российского судходства в районе Африканского Рога, полагаем целесообразным организацию взаимодействия с ФБУ СМБ оставить без изменений».

Если говорить о восприятии иностранными контрагентами нашего варианта организации национальных конвоев, то многие компании и капитаны судов примерно в течение года не понимали такой «сложной» схемы или считали, что СМБ – фирма-посредник между ВМФ России и ними и им придется платить нам за услуги. Но участие представителей СМБ в международном совещании пред-

Пока в мире не зарегистрировано ни одного случая захвата пиратами судна с вооруженной охраной на борту

ния и желания сотрудничать ради выполнения общей задачи – обеспечить защиту судна, следующего через пиратоопасный район. Поэтому сбоев и путаницы в общей работе не было.

СМБ довольно быстро зарекомендовала себя как надежный партнер в этих вопросах, и эффективность российского варианта взаимодействия участвующих сторон по поводу конвоев подтвердило время. Недаром в июле 2014 года СМБ получила положительный отзыв о своей работе от руководства Министерства обороны Российской Федерации, в котором,

ставителей стран, организующих национальные конвои, руководителей ведущих судходных компаний мира и представителей Вооруженных сил антипиратской коалиции в Бахрейне в сентябре 2011 года, посвященной 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 совеща-

ния 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 (UKMTO) и Центр морской безопасности – Африканский Рог (MSCHOA) – доверяют роли СМБ в формировании российских конвоев, поддерживают непрерывную связь и нередко выражают признательность за успешное сотрудничество в общих целях.

Участие в российском конвое через Аденский залив является платным? Есть ли какие-нибудь приоритеты и ограничения при отборе судов для участия в российских конвоях?

Участие в российских конвоях всегда было бесплатным. В 2008–2010 годах нам часто задавали этот вопрос представители компаний, прежде чем впервые подать свою заявку на участие. Выяснялось, что компании, как правило, черпали информацию о якобы платных российских конвоях из своих национальных СМИ, а иногда даже прилагали к запросу соответствующую статью или ссылку на нее. Приходилось опровергать и предлагать самим это проверить. И ведь, бывало, проверяли: капитаны торговых судов перед вхождением в состав российского конвоя нередко задавали командиру боевого корабля вопрос об оплате. Один из командиров – достоверно известно – обычно отвечал так: «Российские моряки за борьбу с пиратами и защиту от них плату не берут».

Касательно каких-либо приоритетов или ограничений следует заметить, что ни одному судну, заявка о включении которого в конвой была принята СМБ, после проверки и обработки не было отказано командирами российских кораблей. Во всех случаях при формировании конвоев приоритетом пользуются суда под российским флагом, а также суда под иностранными флагами, в экипажах которых есть граждане России.

При формировании своих конвоев российская сторона не предъявляет судам никаких технических ограничений, 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 кон-

воев – около 1300 миль (южная часть Красного моря – Аденский залив – Аравийское море), в то время как всех иностранных – 480 миль (протяженность МРКТ – в пределах Аденского залива).

Сколько всего судов воспользовалось возможностью пройти через пиратоопасный Аденский залив в составе российских конвоев?

За все время выполнения этого поручения Президента Российской Федерации, которое ныне является государственным заданием для ФБУ «Служба морской безопасности», было обработано более 1400 обращений судходных компаний, а российскими военными кораблями осуществлено сопровождение через Аденский залив 692 торговых судов под флагами разных стран. Среди них:

- судов под флагом Российской Федерации – **49**;
- судов иностранных судовладельцев под иностранными флагами с российскими экипажами – **32**;
- судов российских судовладельцев под иностранными флагами – **35**;
- судов иностранных судовладельцев под иностранными флагами с иностранными экипажами – **576**.

При этом ни одно торговое судно, сопровождаемое кораблем ВМФ России, не подверглось нападению пиратов, все попытки нападения были успешно пресечены. В то же время военные корабли России неоднократно приходили на помощь торговым судам, не следовавшим в конвоях, и отражали пиратские нападения.

Роль военно-морских сил в борьбе с пиратством и в защите гражданского судходства трудно переоценить. В то же время в районе Сомали проблема пиратства еще не решена, мы отмечаем только первые обнадеживающие результаты. Необходимо ли продолжать дорогостоящее присутствие военно-морских сил в регионе?

Конечно, первые обнадеживающие результаты совместных усилий в борьбе с морским пиратством не должны быть поводом для самоуспокоения. Пиратская опасность для судходства в районе Сомали еще сохраняется. Поэтому срок действия мандатов антипиратских операций Евросоюза «Аталанта» и НАТО «Океанский щит» продлен до конца 2016 года. Страны – участницы антипиратской коалиции (в том числе Россия) на 17-м пленарном заседании контактной группы по проблеме пиратства в районе Сомали (Дубай, 26–30 октября 2014 года)

подтвердили готовность своих ВМФ осуществлять конвоирование гражданских судов в Аденском заливе по меньшей мере до 2016 года.

Конечно, постоянное присутствие военно-морских сил и их продолжительные действия в каком-либо регионе являются мероприятием отнюдь не дешевым, но возможный ущерб от необузданных действий пиратов может многократно превысить все расходы на борьбу с ними или, по крайней мере, защиту от них. К этому следует добавить, что в последние годы вызывают серьезное беспокойство сообщения о связях пиратов с террористами, в частности с радикальной исламистской группировкой «Аль-Шабаб», уже захватившей власть в южных районах Сомали и имеющей тесные связи с «Аль-Каидой».

На основе сказанного напрашивается вывод: военно-морские силы должны продолжать обеспечивать защиту гражданскому судходству от пиратства и осуществлять эффективный мониторинг ситуации в районе Сомали на предмет возможных действий морских террористов.

НАША СПРАВКА:

Созданная в 2001 году и являющаяся подведомственной Росморречфлоту ФБУ «Служба морской безопасности» (СМБ) является организацией, ответственной за реализацию в Российской Федерации 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, естественно, их грузов и экипажей, в том числе от актов терроризма, пиратства и вооруженного разбоя. Все эти международные требования были выполнены в Российской Федерации к 1 июля 2004 года – дате их вступления в силу. Помимо этого, в соответствии с распоряжениями и рекомендациями Росморречфлота, выданными в 2008-м и последующие годы, на всех судах под российским флагом, совершающих рейсы через район высокого риска (Сомали), всегда применяются дополнительные меры противодействия пиратству. 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. С 2008 года СМБ во взаимодействии с ВМФ России организует российские конвои торговых судов через пиратоопасный район Аденского залива.

