

Безопасность судна и его экипажа в пиратоопасных районах

Морское пиратство уже давно стало серьезной проблемой для мирового сообщества. Об этом много пишут и говорят, особенно в последние годы, ввиду продолжающегося роста числа пиратских нападений. Дискуссии чаще всего ведутся по двум темам: как победить пиратство и как эффективно обезопасить суда и их экипажи от морских разбойников. ФГУ «Служба морской безопасности», занимающемуся помимо прочего обеспечением безопасности судов, в том числе в пиратоопасных районах, есть чем поделиться с читателями по второй из указанных тем.

С.Н. Фомченко, начальник Отдела международных и общественных связей ФГУ «Служба морской безопасности»

Несмотря на предпринимаемые усилия международного морского сообщества, в том числе на уровне Организации Объединенных Наций, существенного прогресса в решении международной проблемы морского пиратства достичь пока не удалось. Об этом свидетельствует печальная статистика зарегистрированных нападений пиратов и вооруженных грабителей на суда на просторах Мирового океана за последние годы: в 2007 г. – 263 случая, в 2008 г. – 293, в 2009 г. – 406.

В настоящее время акты пиратства и вооруженного ограбления судов совершаются в основном в следующих регионах мира: Сомали и северо-западная часть Индийского океана, Гвинейский залив, юго-восточная Азия и Индонезия, Бангладеш, северо-восточное и северо-западное побережье Южной Америки, районы Карибского бассейна.

Самыми опасными для мореходов уже несколько лет являются воды в районе Африканского Рога. В 2009 г. сомалий-

ские пираты совершили 217 нападений на суда, захватили 47 судов и пленили 867 членов экипажа. Таким образом, на долю пиратов Сомали приходится более половины всех случаев нападений на суда в мире за прошлый год.

Что представляют собой пираты сегодня

Все пиратоопасные районы отличаются друг от друга не только по количеству пиратских атак, но и по основным способам их совершения, цели и агрессивности нападений.

Представляется целесообразным указать хотя бы вкратце и в обобщенном виде характерные признаки современных пиратов и различные тактики их действий, имея в виду прежде всего наиболее активных и агрессивных морских разбойников – сомалийских. Это позволит предметно рассматривать возможности и способы обеспечения безопасности судов и экипажей.

Итак, сегодня пираты:

- вооружены автоматическим оружием, гранатометами и даже переносными ракетными пусковыми установками;
- экипированы всеми необходимыми средствами для абордажа любого судна,

а также достаточно эффективными средствами навигации и связи, позволяющими ориентироваться и взаимодействовать друг с другом на значительном удалении от берега;

- используют малоразмерные высокоскоростные моторные лодки и катера, которые иногда весьма трудно отличить от спортивных или рыболовецких судов;

- все чаще применяют тактику «стаи» для большей эффективности своих нападений, когда на проходящее судно налетают 6–10 пиратских лодок;

- совершают нападения чаще всего в первые часы рассвета и в последние часы светлого времени при совершении перехода в территориальных или международных водах, а также под покровом темноты или в густом тумане во время стоянки судов на рейде или на якорю;

- активно используют трудности судоходства в узких извилистых проливах, а также в акваториях, усеянных мелкими разбросанными островками (как только судно замедляет ход, а все внимание экипажа на вахте сосредоточивается на соблюдении правил судоходства в сложных условиях, из темноты на большой скорости и с разных сторон вылетают 2–5 скоростных лодок или катеров, которые стремительно берут очередную «жертву» на абордаж);

- используя небольшие суда в качестве плавающих баз, совершают нападения не только в Аденском заливе и в прибрежной полосе, но и на удалении свыше 600 миль от ближайшего берега (все чаще отмечаются нападения в северо-западной части Индийского океана, севернее Сейшельских островов, в Баб-эль-Мандебском проливе и в южной части Красного моря);

- чаще нападают на тихоходные суда небольших и средних размеров, водоизмещением 4–20 тыс. тонн, с экипажем 18–20 человек, а также на более крупные суда, пренебрегающие элементарной осторожностью (вообще, при выборе оче-





редной жертвы пираты особенно не придериваются и действуют по принципу «бери то, что плохо лежит» – этот принцип следует иметь в виду судовладельцам и штурманам при планировании рейсов наиболее уязвимых для пиратов судов).

Как быть, если встреча с пиратами вполне вероятна?

Логичным ответом на этот вопрос будет такой: свести до минимума вероятность такой встречи или надлежащим образом подготовиться к ней. Можно поставить вопрос иначе: есть ли у экипажа гражданского судна какие-либо возможности не стать жертвой пиратов, вынужденно оказавшись в пиратопасных водах?

Практический опыт эксплуатации судов в пиратопасных районах за последние год-два с учетом отмеченных случаев пиратских нападений показывает, что такие возможности реально существуют. Чтобы увидеть их, стоит уделить внимание обстоятельствам совершенных нападений и различным действиям экипажей.

Прежде всего, обратимся к тем практическим возможностям по защите судна и экипажа, которые предлагают международное сообщество и правительства некоторых государств, перечислив их вкратце и по порядку:

1. В соответствии с резолюциями Совета безопасности ООН 1816 (2008), 1846 (2008), 1838 (2008) с ноября 2008 г. в самом пиратопасном регионе, то есть в районе Сомали, действуют военноморские силы НАТО, ЕС и отдельных государств, в том числе России, обеспечивающие морскую безопасность. Эти силы по возможности приходят на помощь судам, подвергающимся нападениям пиратов.

2. ВМС Евросоюза установили для торгового судоходства в Аденском заливе контролируемый ими Международный рекомендованный коридор безопасного транзита – IRTC (от 45° до 53° в.д.).

3. Офис организации «Международные торговые операции Великобритании»

(UKMTO) в Дубае организует караваны судов для прохождения Аденского залива в составе групп в пределах коридора IRTC, выдает им конкретные рекомендации в зависимости от текущей обстановки и находится на связи с каждым судном в круглосуточном режиме. При этом он информирует координационный центр ВМС Евросоюза в регионе «Центр морской безопасности – Африканский Рог» (MSCHOA) о любом изменении пиратопасной обстановки.

4. MSCHOA осуществляет мониторинг ситуации и координацию действий всех антипиратских сил в регионе. Всем судам при планировании перехода в Аденском заливе или в районе, ограниченном 12° с.ш., 58° в.д. и 10° ю.ш., настоятельно рекомендуется дополнительно – причем заранее – заявить о своих намерениях (зарегистрироваться) в MSCHOA. Это повышает шансы экипажей судов на получение своевременной помощи.

5. С конца 2008 г. по коридору IRTC многие суда следуют в конвоях, ведомых военными кораблями России, Китая, Индии, Японии, иногда Южной Кореи, Ирана и других стран. Российские военные корабли поочередно несут вахту в Аденском заливе по решению президента



Российской Федерации Д.А. Медведева с ноября 2008 г., играя одну из ключевых ролей в этой работе. Для участия в любом из таких конвоев официально представителю судоходной компании или капитану судна необходимо обратиться с соответствующей заявкой в контактный орган одного из указанных государств, который назначен заниматься организацией своих конвоев. Так, например, для участия в российских конвоях судоходные компании и капитаны подают заявки в ФГУ «Служба морской безопасности» (СМБ), которое, находясь на связи с Главным штабом ВМФ России, является, по сути, координатором в вопросах формирования каждого российского конвоя.

6. С прошлого года к деятельности по вооруженному сопровождению торговых судов в Аденском заливе подключилась (на платной основе) Береговая охрана Йемена, а также ряд охранных фирм из разных государств, причем число организаций, предоставляющих платные услуги по охране судов в пиратопасных районах, растет.

Отдельно следует остановиться на часто задаваемых вопросах об использовании вооруженной охраны на борту торгового судна и о вооружении экипажа такого судна огнестрельным оружием.

Отвечая на эти вопросы, мы обязаны обратиться к национальным и международным нормативным документам. Если национальное законодательство некоторых стран допускает использование для охраны судов вооруженной охраны и/или вооружение экипажей огнестрельным оружием, то Международная морская организация (ИМО) лишь в отдельных случаях допускает это, 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 пиратопасном районе и только с согласия государства флага этого судна. Если при этом

судно находится в территориальных водах какого-либо 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 (циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1334).

На основе вышесказанного судовладельцам (компаниям) и капитанам должно быть ясно хотя бы в общих чертах, какими возможностями по использованию военной силы или вооруженной охраны они могут воспользоваться для обеспечения безопасности судна.

И все же, как быть, если нет уверенности в получении своевременной военной помощи?

Действительно, пиратоопасная акватория стала настолько обширной, что на каждый из находящихся в регионе военных кораблей в среднем приходится более 10 тыс. кв. миль. С учетом удаленности кораблей друг от друга никто не даст гарантии их своевременного прихода на помощь. Военно-морская авиация, конечно, в некоторой мере компенсирует этот пробел, но не ликвидирует его полностью.

Ответом на этот вопрос может быть поговорка «На Бога надейся, а сам не плошай!» Иными словами, почти все находится в руках моряков и судовладельцев. Моряков – потому что от них зависит их готовность к отпору пиратам «при личной встрече», судовладельцев – потому что от них зависит способность моряков дать соответствующий отпор, которая появляется в случае оснащения судов современными и эффективными средствами отпугивания и сдерживания пиратов, защиты от них и обучения экипажей обращению с этими средствами.

То, к чему и как следует быть готовыми для избегания пиратских захватов, очень подробно описано в последних рекомендациях ИМО, одобренных 86-й сессией Комитета по безопасности на море (КБМ) ИМО в 2009 г.:

- 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 предупреждения актов пиратства в Аденском заливе и у берегов Сомали» (циркуляр MSC.1/Circ.1332 – 1-й вариант, в ред. февраля 2009 г., и циркуляр MSC.1/Circ.1335 – 2-й вариант, в ред. августа 2009 г.).

Необходимо сказать, 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 в то время, когда конвоирование кораблями ВМФ России там приостанавливается.

Как показывает практика последних месяцев, четкое следование этим рекомендациям в совокупности с выполнением требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) помогает экипажам противостоять пиратам и избегать захвата судов. И, наоборот: экипажи захваченных пиратами судов почти всегда не знали содержания рекомендаций, изложенных в вышеназванных документах, или нечетко их выполняли.



Без сомнения, всем компаниям-операторам, суда которых совершают рейсы через пиратоопасные районы, и экипажам таких судов необходимо внимательно изучить все эти рекомендации и регулярно пользоваться ими как важнейшим справочным материалом.

Наибольший практический интерес для экипажей судов представляют второй и третий циркуляры КБМ ИМО. В частности, «Наиболее эффективные методы предупреждения актов пиратства в Аденском заливе и у берегов Сомали» (Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia) периодически обновляются по мере изменения ситуации в пиратоопасном районе и получения новых данных о действиях пиратов. Сейчас, кстати, ожидается официальное уведомление КБМ о публикации уже 3-й редакции этого документа, поскольку в конце июня этого года документ в обновленной редакции был размещен на веб-сайте Центра сообщений о пиратстве Международного морского бюро (www.iccc-ccs.org) на английском языке. СМБ со временем обеспечит издание и распространение циркуляра на английском и русском языках в России.

Практическая ценность этих рекомендаций для экипажей, естественно, зависит от точного следования им. Повторимся: детальный анализ каждого случая захвата пиратами судна и его экипажа по-



казывает, что какой-либо пункт (или пункты) этих рекомендаций не был полностью учтен.

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

План действий на случай встречи с пиратами, натренированность и готовность экипажа к действиям в соответствии с этим 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 циркуляре MSC.1/Circ.1335 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 указанному 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 пассивные контрмеры.

Своевременное (раннее) обнаружение экипажем подозрительных плавсредств. В большинстве случаев захвата пиратами торговых судов моторные лодки пиратов обнаруживались судовыми наблюдателями с опозданием, не воспринимались вначале как пиратские, поэтому у экипажа оставалось мало времени для выполнения всего комплекса мер согласно Плану действий на случай встречи с пиратами, так как моторные лодки пиратов, развивающие скорость до 25 узлов, довольно быстро приближаются к судну. При этом в циркуляре MSC.1/Circ.1334 указывается, что «раннее обнаружение возможного нападения часто может быть самым эффективным способом сдерживания пиратов».

Информирование офиса ИКМТО в Дубае о намерении судна следовать через пиратоопасный район и о подозрительных плавсредствах. По статистике, представленной MSCHOA, каждое пятое судно, следующее через пиратоопасный район, игнорирует эту рекомендацию, хотя напоминания о необходимости оповещения 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 в MSCHOA перед прохождением транзитом через Аденский залив и/или пиратоопасную зону северо-западной части Индийского океана также весьма желательна, особенно если судовладельцы и капитаны их судов надеются на получение своевременной помощи военных.

Следование в границах Международного рекомендованного коридора транзита (IRTC) при прохождении через Аденский залив. Большинство захватов судов в Аденском заливе совершено в отношении тех судов, которые следовали вне границ указанного коридора.

Оборудование надежного убежища для экипажа на судне на случай высадки на него пиратов. Эта рекомендация весьма актуальна, но, к сожалению, ей пока редко следуют, даже несмотря на то, что ее эффективность подтверждается широко известными случаями. Так, блестящий пример грамотного использования убежища продемонстрировали моряки российского танкера «Московский университет», подвергшегося нападению в мае этого года. Напомним, что когда пираты высадились на судно и захватили его, экипаж укрылся в защищенном помещении и благополучно дождался помощи военных моряков.

Оборудование судна эффективными несмертельными средствами защиты, отпугивания и сдерживания пиратов. Судовладельцы зачастую экономят на оборудовании судов различными установками и системами, позволяющими экипажу, наряду с выполнением ряда других антипиратских мер, препятствовать приближению пиратов к судну и их доступу на борт, забывая о том, что затраты, которые они могут понести в случае захвата судна, не менее чем на порядок превы-

шают стоимость таких устройств. Сейчас промышленность предлагает различные установки для устройства дымовых и водяных завес, светового и звукового воздействия на налетчиков 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 недальновидность 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 бутылки с зажигательной смесью и даже бревна, сбрасывая последние за борт, когда к судну приближаются пиратские лодки.

Конечно, отмеченные здесь меры безопасности не гарантируют и не могут гарантировать достаточную защищенность судна и экипажа во всех случаях – все-го не предусмотреть – но, используя на практике максимум из того, что предлагается, вполне реально избежать пиратского захвата или свести его вероятность к минимуму. Постоянный мониторинг сообщений СМИ, проводимый СМБ, может помочь судовладельцам и морякам быть в курсе тактики пиратов и способов защиты от них. Результаты мониторинга регулярно публикуются на сайте Службы морской безопасности (www.msecurity.ru) в форме дайджестов. 