

ПУТИ НЕЙТРАЛИЗАЦИИ ПИРАТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МОРЕ

Леонов В.Е., Чабан В.А., Ковалев В.С.,

Херсонская государственная морская академия

В статье рассмотрены вопросы пиратской деятельности на морском транспорте. Проанализированы наиболее опасные регионы пиратской активности.

Предложены пути нейтрализации пиратской деятельности экипажами судов при нападении пиратов.

Нападения пиратов на суда связаны непосредственно с экологическими катастрофами, в частности, инициирование взрывов, пожаров на танкерах, сухогрузах, химовозах, газовозах и, как следствие, с последующим загрязнением морской среды нефтепродуктами, химическими соединениями, тяжелыми металлами, отработанным ядерным топливом.

Ключевые слова: пиратство, наблюдение, защита, маневрирование, сигналы.

Введение. В международном праве пиратство — это преступление международного характера, состоящее в незаконном захвате, ограблении или потоплении судов, совершённое в открытом море. Независимо от флага пиратские суда могут быть захвачены кораблями или летательными аппаратами, состоящими на службе какой-либо страны и уполномоченными для этой цели.

Высокая общественная опасность пиратства обуславливается тем, что оно причиняет серьёзный материальный ущерб и подрывает принцип свободы и безопасности судоходства в море, дезорганизует движение морских транспортных средств, имеет устойчивую тенденцию к росту.

Постановка проблемы.

Основные районы пиратских нападений:

1. Юго-Восточная Азия и Южно-Китайское море (Малаккский пролив, Индонезия, Филиппины, Таиланд).
2. Западная Африка (Нигерия, Сенегал, Ангола, Гана), Индийский океан, Восточная Африка (Индия, Шри-Ланка, Бангладеш, Сомали, Танзания).
3. Южная Америка и Карибское море (Бразилия, Колумбия, Венесуэла, Эквадор, Никарагуа, Гайана).

Площадь водной акватории вышеуказанных районов составляет более 1,1 млн. квадратных миль (2,5 млн. км²). Длина побережья Сомали приблизительно равна длине всего Восточного побережья США. Путь через Суэцкий канал, через Аденский залив, является главным путем следования судов, направляющихся из Азии в Европу и Восточное побережье США. Эти судоходные маршруты отвечают за 1/10 часть мировой торговли. Этот район является одним из наиглавнейших морских судоходных путей мира, где нефтяные танкеры и другие торговые суда перевозят груз.

Статистика пиратских нападений приведена на рисунке 1.

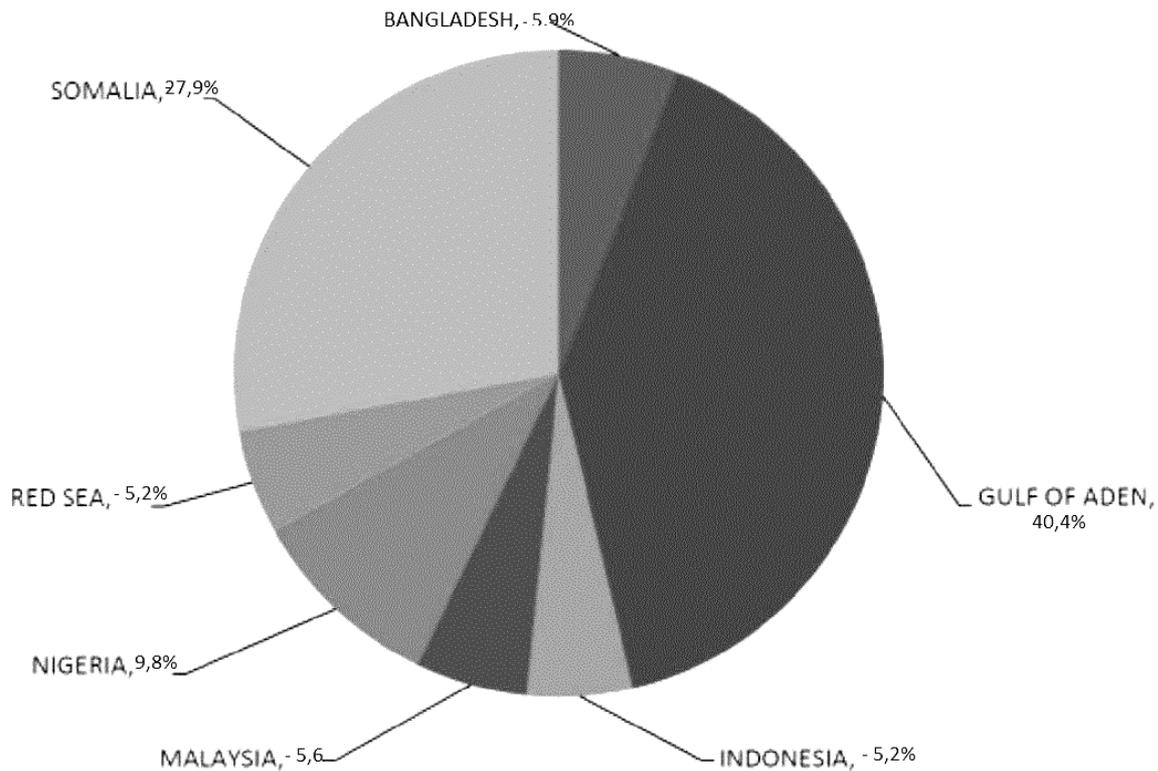


Рисунок 1 – Статистика пиратских нападений за 2009 г. [1]

По итогам 2010 года – ситуация в опасных регионах полностью вышла из-под контроля, и речь идет не о контроле пиратской активности, а о действиях государств и международных организаций. Ряд государств, прежде всего азиатских гигантов, Китай, Корея и Япония, поняли, что пиратство представляет прекрасный предлог для военного присутствия вблизи Персидского залива – крупнейшего источника мировых запасов углеводородного сырья. Кроме того, это великолепная возможность тренировать свои ВМС в условиях, приближенных к боевым, рядом с кораблями всех ВМС мира. Это устраивает и государства, и военных.

Не с пиратством, но с угрозой пиратства, можно покончить очень быстро. Технически в течении месяца можно обеспечить вооруженной военной охраной все суда в «коридоре» Восток-Запад, от южной части Красного моря до Шри-Ланки. Для этого требуется искреннее желание обеспечить безопасность судоходства и сотрудничество заинтересованных государств. Государства заинтересованы совсем в другом, при этом страны НАТО не могут ни уйти из региона, ни обеспечить безопасность судоходства.

Вооруженные пираты были активны и в других районах: серьезные инциденты были отмечены около Африканского Рога, вблизи Восточноафриканских портов, Шри-Ланки, Индии и Бангладеш. Поэтому должны быть приняты меры предосторожности в тех районах, где экономическая и политическая ситуация неустойчивы.

Цель исследования. Определить наиболее уязвимые на судне места для проникновения пиратов. Разработать мероприятия по нейтрализации пиратских нападений, в частности: безопасность экипажа, пиратская

активность, взаимодействие с военными.

Исследовать целесообразность противостояние пиратским нападениям техническими средствами на судне:

- видеонаблюдение;
- приборы ночного видения;
- усиленное наблюдение, мониторинг и контроль;
- связь с береговыми службами и Военно-морскими силами.

Практическая значимость. Перед следованием судна в зоне высокого риска капитану следует произвести оценку опасности для судна и экипажа с учетом следующих факторов:

- *безопасность экипажа;*
- *скорость;*
- *погодные условия;*
- *пиратская активность;*

- *типичная атака* - при нападении пираты используют оружие: автоматы Калашникова и гранатометы РПГ. Обстрел судна во время нападения ведется с целью запугать экипаж и, прежде всего, капитана, заставить его остановиться или замедлить ход, а также помешать экипажу отбивать нападение. Судну следует дать максимально возможный ход и осторожно маневрировать, не подпуская лодки пиратов вплотную к борту и избегая при этом снижения скорости.

Опыт показывает, что большинство атак успешно отражается.

- *взаимодействие с военными* – важным условием обеспечения безопасности прохода является связь с военными в опасном районе. Судам настоятельно рекомендуется предварительно уведомлять о подходе и далее с началом транзита постоянно информировать военных.

Главные организации Военно-морских сил:

1. Центр безопасности судоходства – Африканский Пог «The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)» является планирующим и координирующим центром сил Евросоюза EU NAVFOR

2. Центр по обеспечению безопасности торгового судоходства Англии и Дубай – «UK Maritime Trade Operations (UKMTO)» является связующим звеном между капитанами торговых судов и Военно-морскими силами. Постоянные сообщения о состоянии судна при следовании в зоне риска отправляются именно в UKMTO, и там из этих сообщений и сообщений военных складывается общая картина оперативной обстановки.

3. Офис по связи с судоходством «Maritime Liaison Office Bahrain (MARLO)» отвечает за безопасность судоходства в зоне действия сил ВМС США и Объединенных Сил «Combined Maritime Forces (CMF)», вторичный по значимости после UKMTO.

- *планирование перехода в компании* – настоятельно рекомендуется перед прохождением судна зарегистрироваться на сайте MSCHOA для получения доступа к закрытым, только для зарегистрированных, разделам сайта, где можно получить дополнительную информацию и оперативные

обновления. Необходимо обеспечить подачу судном постоянных уведомлений в адрес UKMTO с момента его входа в зону риска, ограниченную Суэцким каналом на севере, широтой на юге 10°, и восточной долготой 78°, сообщения стандартной формы (UKMTO Vessel Position Reporting Form) должны отсылаться минимум раз в сутки. Сообщения могут отсылаться либо непосредственно с судна, либо компанией-оператором. За 4-5 суток до подхода к транзитному коридору IRTC следует подать в адрес MSCHOA регистрационную форму Vessel Movement Registration Form, либо онлайн через сайт, электронной почтой, либо факсом. Необходимо вновь произвести оценку риска данного судна и действующего на судне Плана по обеспечению безопасности Ship Security Plan (SSP).

Ответственному за безопасность лицу в компании следует обсудить все вопросы перехода с капитаном судна и ответственным за безопасность лицом из комсостава. Следует быть в курсе всех последних извещений и предупреждений, иметь представление об оперативной обстановке в зоне риска, используя информацию из извещений мореплавателям и информацию, размещаемую на сайте MSCHOA.

Следует провести учения с экипажем до прохождения зоны риска и разбор действий после прохождения.

Следует изыскать резервы для усиления вахты дополнительными наблюдателями.

- *планирование перехода на судне* – капитану следует обеспечить своевременное уведомление UKMTO и MSCHOA о прохождении судном зоны риска посредством описанных выше форм. Рекомендуется иметь на мостике все имеющиеся на сегодня фотографии судов-баз пиратов. Задача капитана – распознать угрозу как можно раньше и немедленно сообщить о ней в UKMTO. Перед входом в зону риска следует провести собрание экипажа и учения с тем, чтобы каждый член экипажа знал свои обязанности и место по тревоге.

Рекомендуется подготовить план экстренной связи с главными номерами для связи в случае нападения, этот план должен находиться на видном месте рядом со средствами связи (телефоны MSCHOA, IMB, PRC, CSO).

- *осуществление перехода* – рекомендуется отправлять форму UKMTO Vessel Position Reporting Form один раз в 6 часов, но по меньшей мере один-два раза в сутки.

При следовании Аденским заливом судам следует избегать захода в 12-мильную зону территориальных вод Йемена, так как корабли международных сил не имеют права заходить в эти воды и следовательно, не смогут оказать помощь подвергшемуся нападению судну.

- *наблюдение* – рекомендуется усилить вахту дополнительными наблюдателями на время прохождения зоны риска, провести с ними предварительный инструктаж и обеспечить их биноклями, приборами ночного видения.

Необходимо обеспечить максимальное число впередсмотрящих, свести к минимуму весь радиообмен – от внутрисудовых устройств до AIS.

Во время атаки ряд мест на судне недоступны для наблюдения, поэтому включены системы наблюдения посредством видеокамер Closed Circuit Television (CCTV), которые могут обеспечить полный визуальный контроль атакуемого судна, а видеозапись в дальнейшем может стать важным свидетельским показанием.

- *сигналы тревоги* – сигнал общесудовой тревоги о пиратском нападении должен четко отличаться от прочих видов тревог с тем, чтобы экипаж не спутал вид тревоги и свои действия и не оказался в опасных местах. Экипаж должен хорошо знать все виды сигналов, тревог, свои обязанности и место в соответствии с этими тревогами.

- *наружное освещение* – рекомендуется следовать с потушенными огнями, за исключением ходовых, то есть, в режиме светомаскировки. При обнаружении пиратов и начале атаки рекомендуется включить все огни и прожекторы. На верхних палубах следует убрать все инструменты и материалы, которые могут быть использованы пиратами для взлома дверей и иллюминаторов надстройки.

Очень важны места входа в надстройку и машинное отделение, все они должны быть закрыты. Рекомендуется по возможности обеспечить блокировку внешних и внутренних трапов, ведущих на мостик, при проникновении пиратов на борт. Водонепроницаемые двери должны быть задрены.

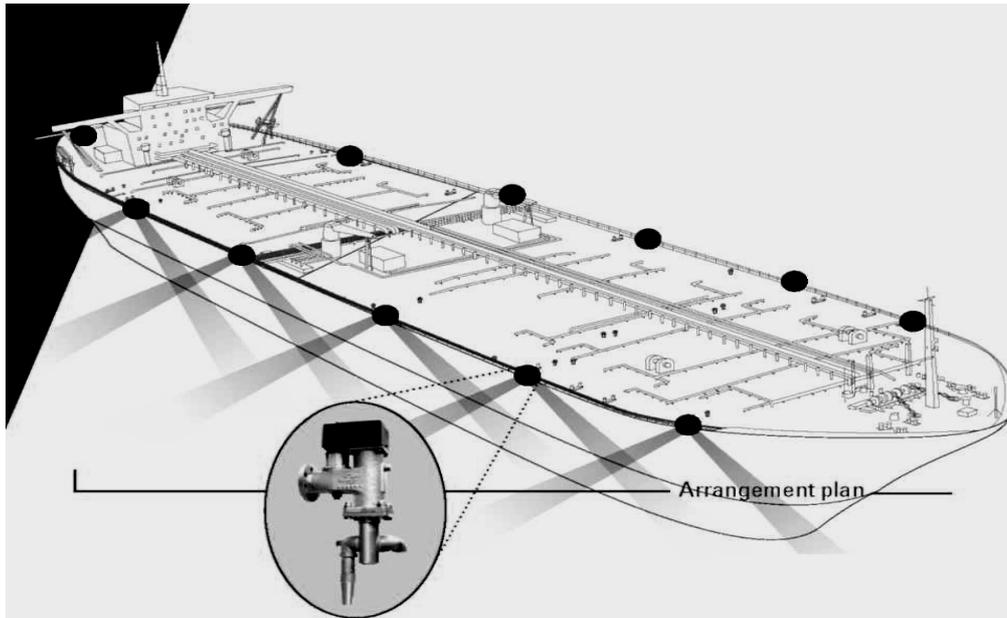
- *защита мостика* – передние иллюминаторы мостика лучше всего заклеить защитной противоосколочной пленкой. Боковые и задние лучше всего прикрыть заранее изготовленными стальными или алюминиевыми щитами, которые можно быстро установить на месте по тревоге. Крылья мостика лучше прикрыть мешками с песком.

- *препятствия для пиратов* – проволочное ограждение выставляется с внешней стороны бортов и надстройки. Используется главным образом три вида колючей (режущей – razor) проволоки. Обычная прямая, спиральная типа телефонного шнура и концертно-спиральная со связанными спиралями, последняя наиболее эффективна.

Подача на проволоку напряжения не рекомендуется для судов с легковоспламеняющимися грузами, однако при определенных мерах предосторожности это допускается. Рекомендуется выставлять щиты с предупредительными надписями наружу на сомалийском языке – «проволока под напряжением».

- *пено-водяная защита* – рекомендуется заранее установить мониторы (пушки) в самых уязвимых для проникновения пиратов местах, неплохо зарекомендовали себя устанавливаемые на стволы распылители.

Если подавать в систему горячую воду, то водяная защита становится гораздо эффективней. Рекомендуется заранее установить и настроить мониторы и при нападении включать их дистанционно (рис. 2).



а)



б)

Рисунок 2 – Расположение мониторов вдоль борта судна (а) и действие системы (б) [2].

- *места укрытия – цитадели* – цитадель является краткосрочной, временной мерой защиты экипажа, эффективной тогда, когда есть шансы дождаться подхода военных. Если весь экипаж находится в цитадели вне физической досягаемости пиратов, военные могут, не рискуя экипажем, штурмом освободить судно.

Необходимо, чтобы в цитадели были минимальные запасы продовольствия, воды и топлива, чтобы можно было отключить или запустить главный и вспомогательный двигатели и управлять системой

видеонаблюдения.

- *во время атаки:*

следовать заранее разработанному плану, активизировать план аварийной связи и оповещения:

- Связаться с UK Maritime Trade Operations (UKMTO) Dubai.
- Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA).
- Активизировать кнопку тревоги.
- По УКВ – подать сигнал бедствия MayDay на 16 и 8 каналах.

Послать сигнал бедствия по DSC (Digital Selective Calling) и Inmarsat-C.

- Установить телефонную связь с UKMTO.

- *маневрирование* – капитану следует маневрировать таким образом, чтобы максимально затруднить пиратам подход вплотную к борту судна, при этом не снижая собственной скорости.

- *экипаж* – все те, кто не принимает участия в непосредственной защите судна, должны проследовать в цитадель.

- *пираты высадились на судно* – прежде чем они доберутся до мостика, успеть предупредить UKMTO, MSCHOA и если есть время – компанию-судовладельца.

Никакого сопротивления пиратам, это может повлечь за собой побои или даже гибель.

Если придется покинуть мостик и машинное отделение, необходимо остановить двигатель и по возможности направить судно в сторону от других судов в целях навигационной безопасности. С пиратами необходимо вести себя спокойно и выполнять все их требования.

При высадке военных на борт судна и каких-либо военных действиях, экипажу необходимо лечь на палубу, держа руки за головой – в руках ничего не должно быть, руки должны быть хорошо видны. Не следует делать никаких резких движений без команды военных.

На вопросы военных следует немедленно отвечать – назвать себя и свою должность на судне.

Рекомендуется подробно описать происшествие, направив сообщение в адрес UKMTO, MSCHOA и ИМВ. Это требуется для сбора данных, статистики, анализа и выработки новых рекомендаций. Доклад следует делать по стандартной форме, копию доклада рекомендуется отослать в уполномоченную организацию государства-флага.

Рекомендации при стоянке на якоре вне пределов порта. Необходимо избегать постановки на якорь судна в опасных районах. Некоторые порты разрешают судам уходить на достаточное расстояние от берега в течение ночного времени, без потери очереди постановки. Стоимость топлива ничто по сравнению с возможными потерями, если судно будет атаковано. Если требуется постановка на якорь, следуйте следующим рекомендациям:

- требуется усиление вахты. Мониторинг на шкалах малого обзора может позволить определить подозрительные лодки в вашем районе. Луч

прожектора, направленный на нее, может сорвать все попытки к атаке;

- организуйте прожекторное освещение вокруг судна, осветите борта судна и области подхода;
- налетчики часто сохраняют дистанцию с судном, в течении некоторого времени наблюдая за активностью на судне;
- установите порядок оповещения заранее;
- брандспойты, пожарные рукава должны быть приготовлены;
- все двери и иллюминаторы должны быть закрыты и доступные конструктивные меры защиты должны быть приняты;
- готовность машины должна быть минимальной, во время ожидания постановки к причалу.

Опасность загрязнения морской среды. Район действий сомалийских пиратов – Аденский залив, лежащий на пути между Индийским океаном и Красным морем. Это один из стратегически важных для мирового судоходства маршрутов, по нему проходит 50% всех балкерных (насыпных) грузов и около 30% контейнерных перевозок. По этой «горловине» между берегами Сомали и Йемена в направлении Суэцкого канала ежегодно проходит около 20 тыс. судов: танкеры и сухогрузы, доставляющие в Европу и Америку ближневосточную нефть и промышленные товары азиатского производства. Через Баб-эль-Мандебский пролив, соединяющий Аденский залив и Красное море, ежедневно транспортируется 3,3 млн баррелей нефти. Нападение пиратов на супертанкер может стать причиной гигантской экологической катастрофы, приводящей к загрязнению морской среды.

Серьезную угрозу экологии региона может также представлять достаточно высокая вероятность взрыва танкеров с нефтью при захвате пиратами, тем более если речь будет идти о судах с опасными химическими или радиоактивными веществами.

При отражении пиратских и террористических атак необходимо учитывать экологический фактор, наряду с безопасностью членов экипажа, судна и сохранностью груза.

Перспективы дальнейшего исследования. Разработка международно-правовых актов, предусматривающих более жесткие действия к нападению пиратов, включая применение вооруженных сил, международной организации ООН и береговых служб.

Предусматривать более жесткую охрану судов при выполнении штатных рейсов.

Использование спутникового наблюдения.

Выводы. В статье приведены анализ и обобщение пиратских нападений на морские суда в различных регионах. Предложены практические рекомендации по нейтрализации активности пиратов при выполнении штатного рейса, контролирование действия экипажа в зависимости от сложившейся ситуации.

Пиратская деятельность непосредственно связана с возможными экологическими катастрофами, в частности, взрывы, пожары на танкерах,

сухогрузах, химовозах, газовозах с последующим загрязнением морской среды нефтепродуктами, химическими соединениями, тяжелыми металлами, отработанным ядерным топливом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Торский В. Г. Организация и нормативное обеспечение охраны судна : учебное пособие / В. Г. Торский, В. П. Топалов, В. А. Позолотин. – Одесса : Астропринт, 2009. – 216 с.
2. Best Management Practices Version 3 – Руководство по защите от пиратов, 2010 – 78 с.
3. Морской бюллетень Совфрахт [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.sovfraht.info>
4. Резолюция Совета безопасности № 1918 (2010). Положение Сомали. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://daccess-dds-ny.un.org/dos/>
5. Icc Maritime bureau Piracy and armed Robber against Ships. Report Sor the Period 1 January 2008 – 31 December row [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www/icc-ccs/org>
6. Серета О. Г. Проблеми формування міжнародно-правового механізму протидії піратству / О. Г. Серета // Південно український правничий часопис. – 2008. – № 8. – С. 48-50
7. Бантишев О. Г. Актуальні проблеми протидії піратству на сучасному етапі / О. Г. Бантишев, М. Н. Гуменюк // Вісник Харківського національного університету. Серія : Право. – 2008. – № 819. – С. 66-71

Леонов В.С., Чабан В.О., Ковалев В.С. ШЛЯХИ НЕЙТРАЛІЗАЦІЇ ПІРАТСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА МОРІ

У статті розглянуті питання піратської діяльності на морському транспорті. Проаналізовано найбільш небезпечні регіони піратської активності. Запропоновано шляхи нейтралізації піратської діяльності екіпажами суден в залежності від конкретних умов, подано рекомендації з відбиття нападу піратів. Напади піратів на судна пов'язані безпосередньо з екологічними катастрофами, зокрема, ініціювання вибухів, пожеж на танкерах, сухогрузах, химовозах, газовозах і, як наслідок, з наступним забрудненням морського середовища нафтопродуктами, хімічними сполуками, важкими металами, відпрацьованим ядерним паливом.

Ключові слова: піратство, спостереження, захист, маневрування, сигнали.

Leonov V.E., Chaban V.O., Kovalov V.S. WAYS OF NEUTRALIZING PIRATE ACTIVITIES AT SEA

Issues of pirate activities at marine transport arte considered. The most dangerous regions of pirate activities are analyzed.

Ways to neutralize pirate activities by ship crews depending on specific conditions are proposed and guidelines for repelling pirate attacks are given.

Pirate attacks on ships are directly related to environmental disasters, in particular, initiation of explosions, fires on tankers, bulk carriers, chemical carriers, gas carriers which result in marine pollution with oil products, chemical compounds, heavy metals, spent nuclear fuel.

Keywords: piracy, surveillance, protection, manouvering, signals.