

**ЛУЧШАЯ ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПИРАТСТВОМ
И ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (В КРАСНОМ МОРЕ,
АДЕНСКОМ ЗАЛИВЕ, ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ
И АРАВИЙСКОМ МОРЕ)**

**Доктор воен. наук В.К. Тимофеев, кандидат техн. наук П.Е. Бураковский,
кандидат техн. наук Б.С. Гуральник
ФГБОУ ВО «КГТУ»**

Представлен сравнительный анализ международных правил/рекомендаций по повышению безопасности морских судов от пиратских действий в районах: Индийского океана, Красного и Аравийского морей.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, противодействие пиратству, защита морского судна.

**BEST MANAGEMENT PRACTICES TO DETER PIRACY
AND ENHANCE MARITIME SECURITY IN THE RED SEA, GULF OF ADEN,
INDIAN OCEAN AND ARABIAN SEA**

**Dr. (Militari) V.K. Timofeev, Ph.D. (Tech) P.E. Burakovskiy, Ph.D. (Tech) B.S. Guraluik
KSTU, Kaliningrad, RUS**

A comparative analysis of international rules/recommendations for improving the safety of ships from piracy in the areas of the Indian ocean, the Red sea and the Arabian sea is presented.

Keywords: safety of navigation, anti-piracy, protection of the ship.

Введение

Принимаемые меры по противодействию пиратства и вооруженного разбоя в районе Сомали начали давать практические положительные результаты. В отчете Международного морского бюро (ММБ) за 2019 г. отмечается, что в опасном районе (Аденский залив) не зарегистрировано ни одного случая нападения пиратов на суда. Произошло изменение местоположения опасных районов (рис. 1), 57% всех нападений на морские суда приходится на воды Нигерии (35 случаев), Индонезии (25), Сингапура (12), Малайзии (11) и Перу (10). Всего за прошлый год было зарегистрировано 162 нападения на суда. В 2015 г. – 246, в 2016 г. – 191, в 2017 г. – 180, в 2018 г. – 201.

В новых опасных районах нет такой эффективной системы безопасности, которая была создана в северо-западной части Индийского океана – центры связи и регистрации судов, постоянное присутствие многонациональных военно-морских сил и др.

В целях противодействию пиратству и вооруженному разбою на море, повышению безопасности экипажей различными Международными организациями, представляющими собственников, судовладельцев, операторов морских судов были разработаны и в

2018 г. опубликованы правила/рекомендации, разработанные с учетом последних вызовов безопасности мореплаванию от пиратской деятельности. Этот документ еще не переведён на русский язык. Он призван заменить НЭМ4 2011 г. (англ. BMP4) в котором содержатся правила и рекомендации по защите от сомалийских пиратов и вошел в оборот под аббревиатурой НЭМ5 (англ. BMP5) [1,2].

Цель статьи – довести до широкого круга заинтересованных читателей основное содержание этого международного документа.



Рис. 1. Места пиратских атак на суда с 01 января по 31 декабря 2019 года

Сравнительный анализ НЭМ4 (2011г.) и НЭМ5 (2018г.)

Необходимо сразу констатировать что это документы разного уровня, если НЭМ4 был разработан и принят циркуляром 1/circ.1339 от 14.09.2011 года морского комитета по безопасности (англ.MSC) Международной морской организации (англ. ИМО). НЭМ5 же коллективный труд более 10 Международных организаций представляющих интересы и собственников, судовладельцев судов и владельцев грузов которые перевозятся морскими судами. Эти лица в первую очередь несут реальные убытки от нападений на суда. К этим убыткам относятся суммы выкупа за захваченных в заложники моряков, судов, эксплуатационные расходы, задержка фрахта и др. Если прибавить еще упущенную выгоду, то суммы убытков приближаются к 10 миллионам долларов США. Поэтому вызывает интерес подход к безопасности судов от нападения пиратов со стороны международных чиновников и собственников судов и имущества подвергнушемуся риску.

На основании проведенного анализа НЭМ5, установлено, что оно состоит из двух частей, основные требования и приложения. К основным требованиям относятся рекомендации по вопросам: виды угроз судну и оценки риска от этих угроз; планирование самообороны судна; судно и меры по его защите; отчетность; пиратские суда.

Требования к безопасности подразделяются на:

- Организационные мероприятия. На судне должен быть офицер безопасности судна, который взаимодействует с офицером безопасности компании и портового средства; им разрабатывается комплексный план охраны судна, планы занятий, тренировок и судовых

учений. Отработка передачи радиодонесений о нападении пиратов. Взаимодействие с военно-морскими силами, осуществляющими патрулирование районов. Виды и дискретность сообщений в компанию о необходимости пересмотра системы управления безопасностью компании и плана охраны судна. Подготовка каютной карты для каждого члена экипажа.

- Инженерно-технические. Возведение физических барьеров, с целью препятствовать проникновению на судно посторонних лиц. Блокировка трапов, дверей, люков и горловин. Применение режущей проволоки и водяной защиты вдоль надводного борта. Применение различных не летальных средств защиты. Установка на мачте sireны и аварийного освещения, которые включаются из убежища. Работа этих средств оказывает психологическое воздействие на захвативших судно пиратов, а также даёт понять другим судам о случившемся. Особенно это актуально, когда нападение происходит в портовых водах, на внешнем рейде в ночное время.

- Оборудование убежища (цитадели) для экипажа [3,4,5]. Площадь судового помещения должна обеспечить безопасное размещение всего экипажа. Каждый человек должен знать своё место в цитадели, для этого необходимо произвести маркировку палубы и обозначить пути следования экипажа при эвакуации через аварийный выход. Оборудование средствами связи и другими устройствами для обеспечения жизнедеятельности людей из расчета нахождения в убежище до 72 часов. Укрепление дверей и переборок.

Сравнительный анализ структуры и содержания этих документов представлен в табл. 1.

Таким образом, видно, что документ НЭМ5 больше нацелен на построение охраны судна исходя из решения судовладельцев, а не следованиям инструкций MSC, он содержит меньше глав. Правила/рекомендации излагаются при помощи построения ментальных карт, приводятся схемы и рисунки, наглядно показывающие внешний вид барьеров по защите борта судна, размещения манекенов вооруженных охранников, устройство укрепления дверей, иллюминаторов, трапов, оборудования цитадели, карты безопасности (рис. 2) и три уровня/слоя защиты судна от пиратов. Специально разработанные морские карты в проекции Меркатора с нанесенной дополнительной морской и береговой нагрузкой для целей безопасного плавания в этих районах.

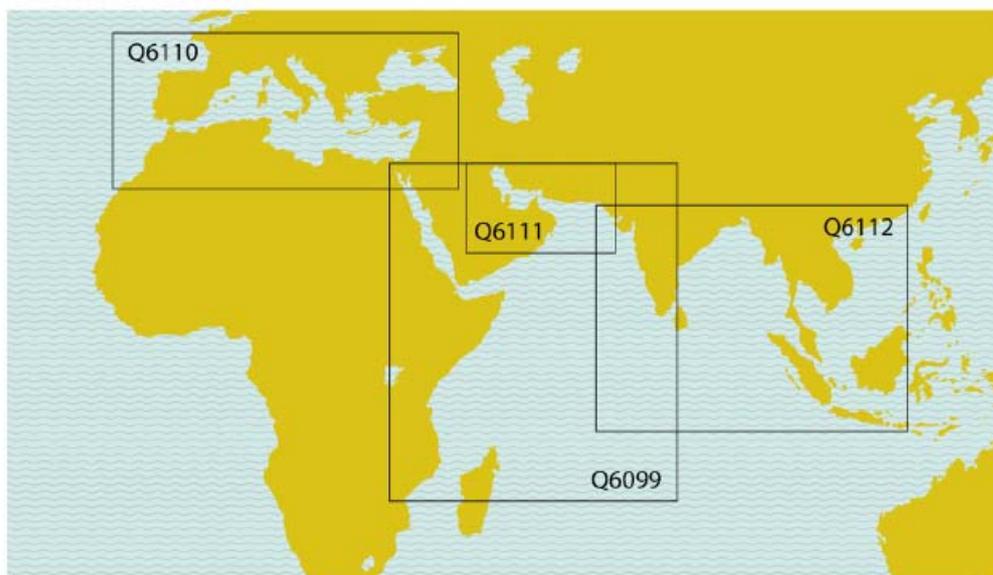


Рис. 2. Карты безопасности

Различия в структуре и содержании НЭМ4 и НЭМ5

Разделы	НЭМ4	НЭМ5
1	Ведение	Введение
2	Активность сомалийских пиратов – зона повышенного риска.	Угроза
3	Оценка риска	Оценка опасности и риска
4	Типичные атаки пиратов	Планирование
5	Процедуры отчета	Меры принимаемые для защиты судна
6	Планирование компанией	Отчет
7	Планирование действий капитаном	Судно, находящееся под атакой пиратов
8	Примеры построения физических барьеров для защиты судна	-
9	Анализ тактики пиратов во время атаки судна	-
10	Рекомендации поведения членам экипажа при захвате судна.	-
11	Правила поведения, при осуществлении штурма военно-морскими силами	-
12	Форма отчета о инциденте	-
13	Раздел корректуры	-
Приложения		
A	Информация о центрах связи	Информация для контактов
B	Проформы докладов	Морские карты безопасности
C	Понятия и определения	Общие понятия и определения
D	Проформа отчета о итогах пиратской атаки	Формы отчета для центра связи в Дубае (ОАЭ)
E	Форма регистрации параметров движения судна	Центр морской безопасности - формы отчетов для района Африканского Рога
F	Рекомендации для рыболовных судов	Рекомендации для рыболовных судов
G	Рекомендации для прогулочных судов и яхт	Рекомендации для прогулочных судов и яхт
H	Организации поддержки ВМС	Условные обозначения
I	-	Организации поддержки
J	-	Рейсовая справочная карта

При планировании создания уровней защиты, рекомендуется исходить из конкретных размеров судна. К примеру, если высота надводного борта более 8 метров, то достаточно одного или проволочного, или водяного барьера по периметру главной палубы. Если высота надводного борта в районе кормы меньше, то этот участок надводного борта необходимо укрепить. Важное значение имеет скорость судна, если она более 20 узлов, то умелым маневрированием можно избежать встречи с пиратами. Такой гибкий подход позволяет экономить денежные средства и исключает возведение конструкций на главной палубе, которые потом нужно будет разбирать, так как они будут мешать производственной деятельности судна, когда оно выйдет из опасного района или будет заходить в порт на швартовку.

При создании первого уровня/слоя защиты предлагается вести надлежащий обзор за обстановкой на море, провести колючую проволоку по борту, маневрировать судном на достаточной скорости и иметь высоту надводного борта с запасом. А также сюда относят услуги частных морских охранных компаний (ЧМОК) [6,7].

Второй уровень/слой защиты предлагает создать усиление судовых дверей, поставить дополнительные ограждения на палубе, а также установить систему регистрации движения и камеры [8,9].

Третий уровень/слой (см. рис. 3) рекомендует укрепление дверей изнутри помещений, создание и оборудование цитадели, и использование средств связи для вызова помощи [10].

Таблица 2

Рекомендации для рыболовных судов (НЭМ5)

№ п/п	Рекомендации
1	2
1	Рыболовным судам, работающим не под флагом Сомали, не рекомендуется осуществлять рыболовную деятельность на расстоянии ближе 200 морских миль от территории этого государства. Не осуществлять транзитный проход через воды Сомали. Эти ограничения необходимо выполнять, даже если на рыболовном судне есть разрешение от официальных властей.
2	Не начинать постановку рыболовных снастей, если радиолокационная станция судна показывает наличие неопознанных целей, особенно малоразмерных (лодок).
3	Если замечены пиратские лодки, а они имеют мощные подвесные моторы, в лодке до 6 человек, на борту имеется абордажная лестница, необходимо лечь на курс против ветра и дать максимальный ход. Идя против волны лодки не смогут развить большую скорость, а люди в лодках будут испытывать сильнейшую килевую качку. Эти факторы сильно затруднят преследование рыболовного судна, а атака пиратов будет сорвана.
4	Постановка судна в дрейф, очень опасна, особенно в темное время суток. Если же этого не избежать, необходимо усилить вахту на мостике и в машинном отделении.
5	Во время выборки снастей с уловом рыбы, необходимо принять все меры по своевременному обнаружению атакующих лодок. Организовать вахту у радиолокационной станции и обеспечить визуальное наблюдение по всему горизонту. Время обнаружения пиратов, должно позволить экипажу спрятаться в цитадель и оповестить военно-морские силы.
6	При плавании в темное время суток необходимо включать только огни безопасности в соответствии с Международными правилами предупреждения столкновения судов (МППСС-72). Не включать специальные огни для рыболовных судов, чтобы меньше привлекать внимание пиратов.
7	Во время выборки снастей с уловом рыбы в темное время суток (когда судно дрейфует) должны быть включены только навигационные огни и огни безопасности. Необходимо обеспечить охрану ходового мостика и машинного отделения. Двигатель должен быть готов к немедленному запуску.
8	Маневрировать так, чтобы находиться на максимально возможном расстоянии от подозрительных и неопознанных судов.
9	Ограничить использование судовой УКВ радиостанции, так как пираты легко могут прослушивать переговоры и определить местоположение судна
10	При захвате судна пиратами необходимо обеспечить включение (работу) автоматической идентификационной системы (АИС), тогда военно-морские силы быстрее обнаружат захваченное судно и предпринять меры по его освобождению.

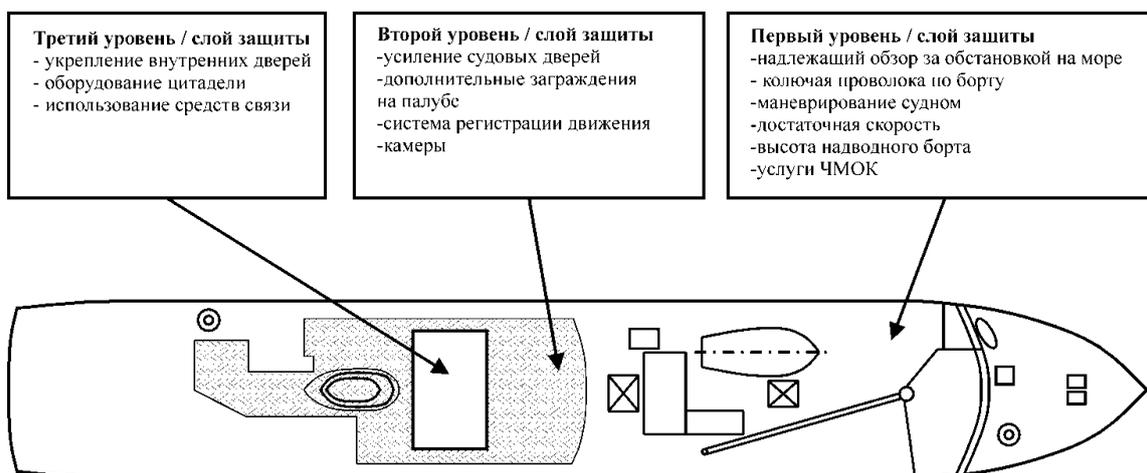


Рис. 3. Три уровня/слоя защиты судна в соответствии с НЭМ5

В обоих документах содержатся рекомендации для рыболовных судов. Они приведены в табл. 2. Необходимо отметить, что по отчетным материалам ММБ, пираты в основном нападают на балкеры и танкера (примерно по 45 атак в год). Но рыболовные суда подвергаются нападению каждый год и прямые убытки имеют значительную величину. В первую очередь – экипаж крупнотоннажного рыболовного судна в 3-4 больше, чем экипаж балкера или танкера, поэтому выкуп за захваченных в заложники рыбаков больше. Груз в виде водных биологических ресурсов реализовать значительно проще. Современные рыболовные снасти стоят дорого, так донный трал для крупнотоннажного рыболовного судна – примерно в 170 тыс. долларов США. Всё это говорит о том, что обеспечение безопасности рыболовных судов имеет свою специфику.

Однако, как показывает практика, все эти рекомендации не всегда выполняются, некоторые, такие как колючая проволока неприменимы вообще на рыбопромысловом судне, следовательно, необходимы более действенные методы защиты экипажа, особенно в том случае, если пираты уже на судне [8,9.10].

Заключение

1. Новые опасные районы требуется оснастить инфраструктурой для возможности капитанам судов своевременно сообщать о нападении пиратов. Организовать патрулирование военно-морскими силами, как это было сделано в Аденском заливе. Создать береговые центры связи, взаимодействия с ВМС/береговой охраной/полицией, оказания консультативной поддержки капитанам судов. Разработать проформы радиодонесений, обеспечить безопасность хранения информации.

2. Впервые, безальтернативно, рекомендовано оборудовать на каждом судне убежище/цитадель для экипажа. Длительное время велась дискуссия о целесообразности наличия на судне цитадели. Компетентные Международные организации, являющиеся авторами НЭМ5, представляющие собственников и судовладельцев морских судов, высказались однозначно за убежище для экипажа. Таким образом, они готовы нести дополнительные расходы по созданию таких укрепленных помещений на судах, работающих в опасных районах. Это открывает новую страницу в строительстве судов.

3. Назрела необходимость рассмотреть НЭМ5 на государственном уровне, и принять решение о возможности имплементации его норм/рекомендаций во внутрироссийское правовое поле. Это повысит безопасность российских морских судов работающих в водах мирового океана.

Литература

1. НЭМ4. (англ. BMP5) Циркуляр MSC.1/CIRC.1339 от 14 сентября 2011 г. Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали.
2. НЭМ5 (англ. BMP5) «Лучшая практика управления для борьбы с пиратством и повышения безопасности на море в Красном море, Аденском заливе, Индийском океане и Аравийском море».
3. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (СОЛАС - 1974с дополнениями и поправками).
4. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ - 1994 с дополнениями и поправками).
5. Международный кодекс охраны судов и портовых средств (ОСПС – 2002 с дополнениями и поправками).
6. Тимофеев В.К. Морской терроризм и пиратство: учебное пособие /В.К. Тимофеев. - Калининград: Изд-во БГАРФ. - 2012. – 204с.
7. Тимофеев В.К. Маневрирование и управление рыбопромысловым судном: учебное пособие /В.К. Тимофеев, Сирота А.К., Киценко В.Н.; под общей редакцией В.К. Тимофеева/- Калининград: Издательство БГАРФ. - 2018.- 167с.
8. Тимофеев В.К., Сухорук А.И., Сергиенко И.М. Использование средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП) для повышения безопасности рыбопромысловых судов на промысле в чрезвычайной ситуации связанной с нападением пиратов. VI Международный Балтийский морской форум – 2018.- материалы Международного морского форума.- Том 2. VI Международная научная конференция «Морская техника и технология. Безопасность морской индустрии». - Калининград: Изд-во БГАРФ ФГОБУ ВО «КГТУ» - С.61-67. № гос. регистрации 0321900150.
9. Тимофеев В.К., Хирамагомедов М.М., Сергиенко И.М. Особенности построения системы охраны рыбопромысловых судов на промысле. Журнал «Проблемы безопасности и чрезвычайных ситуаций» № 2 2019, С. 110-115.
10. Тимофеев В.К., Бураковский П.Е., Хирамагомедов М.М. Повышение безопасности рыбопромысловых судов эксплуатируемых в потенциально опасных районах. Журнал «Проблемы безопасности и чрезвычайных ситуаций» № 5 2018, С. 44-51.

Сведения об авторах

Тимофеев Владимир Константинович, заведующий кафедрой безопасности мореплавания Калининградского государственного технического университета (ФГБОУ ВО «КГТУ»), Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота (БГАРФ), 236029 г. Калининград улица Молодежная, 6. Тел. +7-962-260-9811, Email: tvkfpmp@mail.ru

Бураковский Павел Евгеньевич, доцент кафедры безопасности мореплавания Калининградского государственного технического университета (ФГБОУ ВО «КГТУ»), Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота (БГАРФ), 236029 г. Калининград улица Молодежная, 6. Тел. +7-906-235-0074, Email: paul_b@mail.ru

Гуральник Борис Самуилович, доцент кафедры безопасности мореплавания Калининградского государственного технического университета (ФГБОУ ВО «КГТУ»), Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота (БГАРФ), 236029 г. Калининград улица Молодежная, 6. Тел. +7-906-219-44-26, Email: boris.guraluik@mail.ru