



http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/migrant.shtml

7. WMU symposium on migration by sea: background paper.
http://commons.wmu.se/migration_by_sea/

Статья отправлена: 29.05.2017 г.

© Заяц С.В.

ЦИТ: ua117-020

DOI: 10.21893/2415-7538.2016-06-5-020

УДК 347.799.4

Заяц С.В.

МЕТОДЫ БОРЬБЫ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ

*Одесский национальный морской университет,
Одесса, Мечникова 34, 65029*

Zayats S.V.

METHODS OF STRUGGLE AGAINST A SEA PIRACY

*Odessa National Maritime University,
Odessa, Mechnikova 34, 65029*

Аннотация. В статье изложены основные аспекты борьбы с пиратством и вооруженным разбоем против судоходства, как составной части свободы открытого моря. Рассмотрены и проанализированы требования Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками и Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками в отношении требований к подготовке членов экипажей к действиям по обеспечению охраны судов при плавании в районах действия пиратов. Даны предложения и рекомендации по действиям экипажей судов перед пересечением и в зонах высокого риска для тщательной оценки и определения вероятности и последствий пиратских нападений на судно, а так же по грамотному использованию технических средств охраны и защиты.

Ключевые слова: судоходство, пиратство, вооруженный разбой, противодействие.

Abstract. In this article the basic aspects of struggle against a piracy and the armed robbery against shipping, as component of a freedom of the high seas are stated. Requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended and International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended concerning requirements to preparation of crew members for actions on support of protection of vessels at swimming in areas of action of pirates are examined and analysed. Suggestions and recommendations for action of crews before crossing and in high-risk areas for careful evaluation and determine the probability and impact of piracy on the vessel, as well as the skillful use of technical means of protection and enforcement are given.

Key words: shipping, piracy, armed robbery, counteraction.

Вступление

Опасность, которую морской разбой в лице пиратства во все времена представлял для международной торговли более культурных народов,



заставила последних соединить свои силы для совместной борьбы с ним. Уже в эпоху римской республики прочно установилось воззрение, что пираты – враги не только одного народа или известной группы народов, а всего культурного человечества (“hostes humani generis”); обязательства, принятые по отношению к ним, считались лишенными юридической силы [1].

В открытом море, где ни одному государству не принадлежит право исключительной юрисдикции, успех борьбы с пиратством обусловлен существованием международных соглашений. Они проявляются в форме договоров Международной морской организации.

Обычное право признает пиратом всякое лицо, совершающее в открытом море с корыстной целью («*animus farandi*») нападение на частные суда, не имея на это надлежащего полномочия от государственной власти [1].

При этом хочется оговориться, что пиратство и морской терроризм разнятся целями, которые преследуют исполнители: для пиратов главное – обогащение, нажива, грабеж, а задачей террористов является запугивание властей с целью выполнения своих, как правило, политических требований.

Акты международного пиратства, совершаемые на море, характеризуют значительную общественную опасность, так как в результате их совершения возможны тяжелые последствия, гибель людей и судов, а так же осложнения в межгосударственных отношениях.

Эти преступления оказывают значительное физическое и психологическое воздействие на мировое сообщество, население прибрежных государств, участвующих в международном судоходстве, оказывают негативное влияние на укрепление международных связей, затрагивают жизненно важные интересы государств в различных сферах.

География действий флибустьеров XXI века – прибрежные воды Азии, Африки, Латинской Америки.

Наивысший уровень угрозы пиратских нападений присвоен прибрежным районам таких стран как Сомали, Нигерия, Сингапур, Малайзия.

В данной обстановке главным правилом является необходимость соблюдать все меры предосторожности, которые должны предприниматься для защиты от нападения.

Основной текст

Анализ нападений свидетельствует: активность пиратов в 2017 году заметно возросла, в сравнении с аналогичным периодом 2016 года.

В ежеквартальном докладе Центра отчетности по пиратству (PRC) при Международном морском бюро (IMB) уже официально зарегистрировано 43 вооруженных нападения на суда, при этом захвачены в плен 58 моряков [6]. В числе наиболее горячих точек выделены Нигерия, Южные Филиппины. Участились случаи ограблений судов, стоящих на якоре, у берегов Индонезии. Серьезного влияния и принятия неотложных мер требует активизация Сомалийских пиратов. На их счету захват 33 судов, четыре подверглись обстрелу. Из 27 моряков, похищенных по всему миру в этом году с целью получения выкупа, 63% были захвачены в плен в Гвинейском заливе. При этом выявлены случаи особой жестокости со смертельным исходом. Эскалация



насилия и грабежей проявляется и в водах у южных берегов Филиппин [6].

Исходя из сложившейся ситуации, просто необходимы современные и адекватные меры защиты и способы качественной и эффективной борьбы с пиратством.

Основные цели охранных мероприятий на судне в свете требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) [2], Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахт 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ) [3] направлены:

- во-первых, на понимание смысла и требований различных уровней охраны на море;
- во-вторых, на знание процедур и активное участие в выполнении планов действий в чрезвычайных ситуациях;
- в-третьих, на приобретение твердых практических навыков, которые позволяют распознавать и обнаруживать оружие, опасные вещества и устройства, а также распознавать на не дискриминационной основе характерные признаки и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу охране;
- в-четвертых, знания и грамотное применение мер защиты против приемов, которыми пользуются пираты и вооруженные грабители.

Следует отметить, что Конвенция ПДНВ, Кодекс ПДНВ в новой редакции (с Манильскими поправками) [3] внесли обновления в отношении подготовки всех членов экипажа к действиям по обеспечению охраны судов и моряков при плавании в районах действия пиратов.

Предусмотрено, что все лица, работающие и занятые на морском судне, обязательно проходят одобренную подготовку по вопросам, относящимся к охране в таблице А-VI/6-1 Кодекса ПДНВ [3].

Лучшей практикой по защите от пиратства является – связь и обработка информации в отношении охраны на море, которые охватываются внедрением системы дальней идентификации и слежения за судами – Long Range Identification and Tracking System. Она предусматривает:

- оборудование судов судовой системой оповещения;
- оснащение судов аппаратурой автоматической идентификационной системы;
- обеспечение своевременной передачи сообщений о нападении.

При нахождении в районах, где случаются нападения, на судне обязательно должна быть организована непрерывная радиовахта для связи с соответствующими береговыми властями и военно-морскими силами через сайты (MSCHOA, центра судоходства НАТО, UK MTO и MARLO).

Следующим эффективным фактором борьбы с пиратством являются военные и правоохранительные органы в лице объединенных морских сил (CMF) – это коалиция 25 государств; Военно-морских сил ЕС (EU NAVFOR), а также морское подразделение Интерпола (MPTF), созданное в 2010 году для координации международного ответа на угрозу морского пиратства в его различных способах.

Считается, что если на борту гражданского судна будет небольшое



количество стрелкового оружия, то на пиратских катерах-скифах незамедлительно появятся более мощные огневые крупнокалиберные и ракетные комплексы. И это приведет лишь к обострению и без того сложной ситуации на морских путях. Судовладельцы и компании должны четко понимать, что защитой судов должны заниматься профессиональные военные, т.е. целесообразно использование сопровождающих конвоев или нахождение на судах представителей именно военно-морских сил в виде вооруженной охраны.

Также до входа в зону высокого риска рекомендуется провести со всеми членами экипажа инструктажи, тренировки и учения для слаженного выполнения ими своих обязанностей в противостоянии пиратским атакам.

Далее необходимо привести в полную готовность весь комплекс мер по физической защите и техническим средствам охраны судна, включающий следующие позиции: различные ограждения, решетки, жалюзи, ставни, замки и засовы; балластную и пожарную судовые системы, а также судовую систему охранного оповещения, телевизионного наблюдения, систему контроля и управление доступом и другие средства безопасности.

При прохождении через акватории действий пиратских формирований использовать «Схему группового перехода» IRTС, с обязательной предварительной регистрацией и не нарушая его границ и коридоров.

При практическом применении вышеперечисленных методов надо многократно убедиться в том, что персонал судна находится в безопасности.

Серьезным аспектом является и учет прав членов экипажей в зонах повышенной опасности, в частности, право на репатриацию за счет компании, получение бонусов и компенсаций в случае травматизма или смерти, помимо заработной платы.

Если же судно все же подверглось нападению пиратов необходимо: максимально сохранять спокойствие, проинформировать УКМТО, активировать SSAS и AIS, моряков эвакуировать в назначенную цитадель, обязательно оставить в рабочем включенном состоянии всю систему видеонаблюдения.

После силового освобождения судна военными или подозрительной активности важно подать соответствующие подробные отчеты о происшествии или угрозе инцидента.

Комитет по безопасности на море Международной морской организации на своей 96-ой сессии [4] рекомендует применять Рекомендации правительствам по предотвращению и пресечению пиратства и вооруженного разбоя против судов [5].

Заключение и выводы

Международная морская организация, постоянно совершенствуя свою работу, внедряет новые требования, регламентирующие охрану судов и портовых средств, цель которых – противодействовать незаконным актам, направленным против безопасности мореплавания и перевозки морем защищенных грузов.

Анализ причин совершения пиратских преступлений на море кроется гораздо глубже в экономической, социальной и политической напряженности в



регионах. Довольно долгое время ООН оказывает посильную помощь в рамках своих миссий, но, несмотря на успехи, представляется, что переломить ситуацию в ближайшее время вряд ли удастся.

В настоящее время пиратство преобразуется, возникают его более опасные формы, происходит теснейшее переплетение с терроризмом.

Подводя итог, стоит отметить, что эффективность борьбы с пиратством заключается не только в применении силовых методов, реализуя операции по уничтожению и пленению пиратов, но и в оперативной разработке действенных политических, правовых и социально-экономических мер по предупреждению и предотвращению пиратских нападений.

Литература:

1. Phillimore, "Commentaries upon International Law" (т. I, гл. 20 §§ 356 -360; 8 изд., Л., 1879 – 89)

2. Международный кодекс по охране судов и портовых средств и Поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС. – Лондон: Международная морская организация, 2003. – 180 с.

3. МАНІЛЬСЬКІ ПОПРАВКИ до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. МАНІЛЬСЬКІ ПОПРАВКИ до Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_052/para2#n2

4. Report Of The Maritime Safety Committee On Its Ninety-Sixth Session [https://edocs.imo.org/Final Documents/English/MSC 96-25 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/MSC 96-25 (E).docx)

5. MSC.1/Circ.1333/Rev.1. 12 June 2015. Piracy and armed robbery against ships. Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships

[https://edocs.imo.org/Final Documents/English/MSC.1-CIRC.1333-REV.1 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/MSC.1-CIRC.1333-REV.1 (E).docx)

6. Пираты в открытом море: опасность возросла – Работник моря. <http://seafarers.com.ua/imb-worldwide-piracy-report/12457/>

7. Методы борьбы с пиратством и терроризмом. <https://morez.ru/metodi-borbi-s-terrorom/>

Статья отправлена: 26.05.2017 г.

© Заяц С.В.

ЦИТ: ua117-021

DOI: 10.21893/2415-7538.2016-06-5-021

УДК 624.012.45

Гончарук И.П., Бугаева С.В.

**ПОВЫШЕНИЕ НЕСУЩЕЙ СПОСОБНОСТИ СПУСКОВЫХ ДОРОЖЕК
СЛИПА НА СВАЙНОМ ОСНОВАНИИ**

*Одесский национальный морской университет,
Одесса, Мечникова 34, 65029*

Goncharuk I.P., Bugaeva S.V.

**INCREASE THE BEARING CAPACITY OF LAUNCHING SLIPWAY
TRACKS ON PILE FOUNDATION**

Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029