BMP 4

Передовой опыт управления при защите от сомалийских пиратов

(Версия 4 – август 2011)

# Рекомендуемые практики планирования и действий для судоходных компаний и капитанов судов, пересекающих зону высокого риска

# Содержание

|  |  |
| --- | --- |
| **Три фундаментальных требования BMP** |  |
| **Раздел 1. Введение** |  |
| **Раздел 2. Активность сомалийских пиратов – Зона высокого риска** |  |
| **Раздел 3. Оценка риска** |  |
| **Раздел 4. Типичные пиратские нападения.** |  |
| **Раздел 5. Процедуры отчетности по BMP** |  |
| **Раздел 6. Планирование в компании.** |  |
| **Раздел 7. Планирование капитаном судна** |  |
| **Раздел 8. Меры по защите судна.** |  |
| **Раздел 9. Нападение пиратов.** |  |
| **Раздел 10. Если пираты захватили контроль над судном.** |  |
| **Раздел 11. В случае военных действий.** |  |
| **Раздел 12. Отчетность после инцидента.** |  |
| **Раздел 13. Обновление практик передового опыта.** |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ A: Полезные контакты.** |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ B: Формы отчетов о позиции судна в UKMTO**  |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ C: Определения пиратства** |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ D: Последующий отчет.** |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ E: Форма регистрации движения судна MSCHOA**  |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ F: Дополнительные указания для рыболовных судов** |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ G: Дополнительные рекомендации для прогулочных судов, включая яхты.** |  |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ H: Оказывающие помощь организации** |  |

# Три фундаментальных требования BMP

## Регистрация в MSCHOA[[1]](#footnote-1) – доклад в UKMTO[[2]](#footnote-2) – внедрение МЗС.

**1. Регистрация в MSCHOA**

Убедитесь, что «Форма регистрации движения судна» была подана в MSCHOA до входя в Зону высокого риска (область, ограниченная на севере Суэцким каналом и Ормузским проливом, 10°S и 78°E). Это можно сделать напрямую – судоходная компания дает информацию на сайте, по фасу или электронной почте («Форма регистрации движения судна» MSCHOA приводится в Приложении E).

Все перемещения судна должны быть зарегистрированы MSCHOA, даже если судно следует в составе Национального конвоя, на борту находится группа охраны, или оно не пересекает Аденский залив.

**2. Доклад в UKMTO**

При входе в Зону добровольной отчетности UKMTO (область, ограниченная на севере Суэцким каналом, 10°S и 78°E), убедитесь, что послан начальный отчет – «**Начальный отчет – форма отчетности о положении судна**» UKMTO (смотри Приложение B).

Судам настоятельно рекомендуется ежедневно докладывать в UKMTO по электронной почте в 08:00 GMT при работе в Зоне высокого риска. Для этого следует использовать «**Форму отчетности о позиции судна – ежедневный отчет о положении**» UKMTO (приводится в Приложении B).

Центр по обеспечению безопасности торгового судоходства Англии в Дубаt - UK Maritime Trade Operations (UKMTO), является **основной точкой контакта** между капитанами торговых судов и военно-морскими силами при нападении. По этой причине в нем должны знать о том, что судно пересекает Зону высокого риска.

**3. Внедрение МЗС**

Меры по защите судна, описанные в BMP, являются самыми основными из эффективных мероприятий. Владельцы судов могут рассматривать введение более существенных изменений на судне, чем те, которые предусмотрены настоящей брошюрой и/или установить дополнительное оборудование, либо использовать дополнительный людской состав в качестве меры по дальнейшему уменьшению риска пиратского нападения.

Если пираты не смогут подняться на борт судна, они не смогут его захватить.

# Памятка

| **КАК НЕ СТАТЬ ЖЕРТВОЙ ПИРАТОВ** |
| --- |
| **НЕ ОСТАВАЙТЕСЬ В ОДИНОЧЕСТВЕ** | * Сообщайте в UKMTO (по телефону или email) и зарегистрируйте переход в MSCHOA
* Используйте Международный транзитный коридор (IRTC) и схему группового транзита, либо независимый конвой.
* Рекомендуется держать AIS включенным.
 |
| **НЕ ПОЗВОЛЯЙТЕ СЕБЯ ОБНАРУЖИТЬ** | * Отслеживайте NAVWARNS и посещайте соответствующие сайты (MSCHOA и Центр мореходства НАТО), чтобы знать области расположения пиратов.
* Пользуйтесь только навигационными огнями.
 |
| **НЕ ПОЗВОЛЯЙТЕ ЗАСТАТЬ СЕБЯ ВРАСПЛОХ** | Повышенная бдительность: визуальный обзор, видеорегистрация и радар. |
| **НЕ ОКАЖИТЕСЬ УЯЗВИМЫМИ** | * Используйте видимые (средства устрашения) и физические (превентивные) **меры по защите судна**.
* Сюда могут входить: армированная режущая лента, применение воды/пены и т.д.
* Обеспечьте дополнительные меры защиты экипажа на мостике.
 |
| **НЕ ДОПУСКАЙТЕ ВЫСАДКИ НА БОРТ** | * Увеличьте скорость до максимума
* Маневрируйте судном
 |
| **НЕ БУДЬТЕ УПРАВЛЯЕМЫМИ** | * Следуйте отработанным процедурам и приобретенным в учениях навыкам.
* Используйте цитадели (Только после предварительного разрешения капитана/оператора судна, и при условии их полной готовности и отработки на учениях – отметьте, что помощь со стороны армии/ВМФ не гарантирована)
* Препятствуйте использованию инструментов, оборудования и путей доступа.
 |

# Раздел 1: Введение

* 1. Цель отраслевого передового опыта управления (BMP), содержащегося в настоящей брошюре, в том, чтобы помочь судам избежать, отразить или задержать пиратские нападения в зоне высокого риска, определение которой дается в Разделе 2 (см. стр. …). Опыт и данные, полученные военно-морскими и сухопутными силами, показывают, что применение рекомендаций, содержащихся в этой брошюре, могут и будут вносить значительные различия в предотвращение ситуаций, когда судно становится жертвой пиратов.
	2. Потенциальные последствия несоблюдения BMP, содержащихся в настоящей брошюре, могут быть тяжелыми. Были случаи, когда пираты подвергали заложников насилию, и плохо с ними обращались. Средняя продолжительность пребывания в плену захваченного судна и его команды – более 7 месяцев. (Отметим, что ВМФ/ВС часто применяют термин «захваченное», а не «угнанное» судно, хотя смысл здесь один и тот же).
	3. Исходя из целей BMP, термин «пиратство» включает в себя все акты насилия в отношении судов, их команд и груза. К нему же относится вооруженное ограбление и попытки высадки и захвата управления судном при любых обстоятельствах. В настоящее время сомалийские пираты стараются захватить судно, груз и команду и удерживать их, пока не будет заплачен требуемый выкуп.
	4. По возможности, это руководство следует читать со ссылками на веб-сайты Центра безопасности судоходства – Африканский Рог ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org)), и Центра судоходства НАТО ([www.shipping.NATO.int](http://www.shipping.NATO.int)), на которых публикуются дополнительные и регулярно обновляемые рекомендации (включая последние предупреждения о нападениях пиратов).
	5. Не все меры по защите судна, рассматриваемые в BMP4, применимы для любого типа судов.
	6. В настоящей брошюре BMP4 содержатся обновленные рекомендации, включенные еще в 3-е издание документа, опубликованное в июне 2010 г.
	7. Данная брошюра дополняет руководство по защите от пиратов, содержащееся в последних циркулярах IMO MSC, см. веб-сайт IMO [www.imo.org](http://www.imo.org)

**Ничего из содержащегося в настоящей брошюре не умаляет верховной власти капитана по вопросам защиты экипажа, судна и груза.**

# Раздел 2: Действия сомалийских пиратов – Зона высокого риска

1. Присутствие ВМФ/ВС в Аденском заливе, сконцентрированное в Рекомендованном коридоре транзита (Internationally Recommended Transit Corridor, IRTC) значительно снизило частоту пиратских нападений в этой зоне. Присутствие ВМФ/ВС в этой зоне вытеснило сомалийских пиратов в Аравийское море и за его пределы. Вместе с тем, важно отметить, что в Аденском заливе сохраняется серьезная и постоянная угроза пиратских нападений.
2. Нападения сомалийских пиратов происходили в Аденском заливе, Аравийском море и на севере Индийского океана, затрудняя все судоходство в регионе. Участившееся за недавнее время использование захваченных торговых кораблей, рыболовных судов и традиционных арабских доу в качестве плавбаз (судов-маток), несущих на себе атакующие лодки (скифы) и оружие, позволяет пиратам действовать на значительном удалении от Сомали.
3. **Пиратская активность**:
* Степень пиратской активности в Зоне высокого риска различна, что связано с изменяющимися погодными условиями и активностью ВМФ/ВС.
* Пиратская активность обычно ниже в областях, затронутых юго-западным муссоном, и выше в периоды после муссона.
* Начало северо-восточного муссона обычно меньше влияет на пиратскую активность, чем юго-западный муссон.
* При снижении пиратской активности в Зоне высокого риска, вероятно ее повышение в других областях (например, во время юго-западного муссона наблюдается общий рост пиратской активности в районе Кении и Танзании, Аденского залива и Баб-Эль-Мандебского пролива)
1. **Зона высокого риска** обычно определяется теми областями, где происходили пиратские нападения и/или присутствует пиратская активность. В целях BMP Зона высокого риска – это область с границей, проходящей на севере по **Суэцкому каналу и Ормузскому проливу**, **10°S and 78°E**. (Примечание: область добровольной отчетности в UKMTO несколько больше, поскольку в нее входит еще Аравийский залив). **Нападения происходили в большинстве крайних точек Зоны высокого риска**. Нападения на юге отмечены даже в Мозамбикском проливе. Даже на самом юге Зоны высокого риска требуется соблюдение высокого состояния готовности и бдительности.
2. Важно, чтобы при планировании маршрута прохождения через Зону высокого риска использовалась последняя информация о локациях пиратской активности. Также важно, чтобы судно было подготовлено к быстрой смене курса при получении информации от NAV WARNINGS или от ВМФ/ВС. Погода также является препятствием для пиратов, и ее следует рассматривать, как фактор, учитываемый при прокладке курса через Зону высокого риска. Рекомендуется получать последние рекомендации/обновления о степени и последних местах пиратской активности от MSCHOA, Центра судоходства НАТО и UKMTO (контактная информация – в Приложении A).
3. Настоятельно рекомендуется применение BMP на всем пути следования через Зону высокого риска.

# Раздел 3: Оценка риска

1. Перед пересечением Зоны высокого риска судоходные компании и капитаны должны провести тщательную оценку риска для определения вероятности и последствий пиратских нападений на судно, основанную на самой свежей имеющейся в распоряжении информации (смотри контактную информацию MSCHOA, Центра судоходства НАТО, UKMTO и MARLO в Приложении A). Результатом этой оценки риска должно быть определение мер по предотвращению, смягчению и восстановлению, что означает сочетание установленных правил и дополнительных мер по защите от пиратства. Важно, чтобы оценка риска не носила общий характер, а была привязана к конкретногму судну и рейсу. Факторы, которые следует учитывать при оценке риска, должны включать в себя, но не ограничиваться этим, следующее:
2. **Безопасность экипажа:**
* Главное соображение – гарантия безопасности экипажа. При разработке мер по предотвращению незаконной высадки и доступа снаружи к жилым помещениям, надо проявлять осторожность, чтобы члены экипажа не оказались внутри в ловушке, и могли спастись при иной чрезвычайной ситуации, например, при пожаре.
* Очень тщательному рассмотрению подлежит расположение пункта сбора по тревоге или цитадели (см. раздел 8.13).
* Также следует уделить внимание баллистической защите команды, от членов которой может требоваться пребывание на мостике во время пиратского нападения, с учетом того, что когда пираты стараются заставить судно остановиться, он сосредоточивают огонь именно на мостике (см. раздел 8.3).
1. **Надводный борт:**
* Пираты, вероятнее всего, постараются высадиться на атакованное судно в нижней точке над ватерлинией, где им будет проще вскарабкаться на борт. Такие точки чаще находятся либо в задней части судна, либо на корме.
* Опыт показывает, что суда с высотой надводного борта более 8 метров имеют существенно большие шансы уйти от пиратского нападения, чем суда с бортом меньшей высоты.
* Высокий надводный борт практически не является защитой, если конструкция судна позволяет пиратам легко взобраться наверх, а потому должны рассматриваться дополнительные меры защиты.
* Только высокого надводного борта недостаточно для отражения пиратской атаки.
1. **Скорость:**
* Одним из наиболее эффективных способов отражения пиратского нападения является использование скорости, позволяющее оторваться от атакующих и/или затруднить их высадку.
* На сегодняшний день отсутствуют сообщения о нападениях, во время которых пираты высаживались бы на борт судна, идущего со скоростью выше 18 узлов. Вместе с тем, не исключено, что тактика и методы пиратов могут развиваться, чтобы позволить им высаживаться на быстроходные суда.
* В течение всего перехода через Зону высокого риска судам рекомендуется следовать полным ходом, или, если это в их силах, держать скорость 18 узлов или выше.
* Очень важно как можно быстрее увеличивать безопасную скорость до максимума сразу после идентификации любого подозрительного судна, чтобы постараться разорвать дистанцию и отдалить БТП (ближайшую точку подхода) от любых потенциальных нападающих и/или затруднить подъем на борт.
* Если судно является частью «Группового транзита» (см. раздел 7.9 с подробным описанием Групповых транзитов), идущего в пределах Рекомендованного коридора безопасности (IRTC), может потребоваться подгонка скорости под конвой.
* Рекомендуется навести справки на сайтах MSCHOA, Центра судоходства НАТО и MARLO о последних руководствах по угрозам, в области скоростных способностей пиратских судов.
1. **Состояние моря:**
* Пираты обычно атакуют на очень маленьких судах (скифах) даже тогда, когда имеют поддержку со стороны более крупных кораблей или «маток», что ограничивает их действия умеренным состоянием моря.
* При волнении в 3 балла и более действия на маленьких лодках становятся затруднительными.

# Раздел 4: типичные виды пиратских атак

1. Как правило, при нападениях используются две маленькие, скоростные (до 25 узлов) лодки, которые подходят либо с обеих сторон задней части судна, либо с кормы. Скифы часто имеют 2 подвесных мотора или большой стационарный двигатель мощностью в 60 л.с.
2. Пиратские группы действуют на лодках разной конфигурации. В настоящее время, независимо от конфигурации, собственно атакующая фаза проводится при помощи скифов. Суда пиратских групп могут иметь следующие конфигурации:
* Только скифы – обычно два.
* Открытые суда, типа китобойных, несущие значительные количества топлива, и часто буксирующие 2 и более атакующих скифа.
* «Матки» (плавбазы), к которым относятся многие торговые, рыболовные суда, и доу. Эти «матки» были захвачены пиратами, и их команды обычно содержатся на борту в качестве заложников. «Матки» используют для перевозки пиратов, запасов, топлива и атакующих скифов, что позволяет пиратам значительно расширить зону действия, и в значительно меньшей степени зависеть от погоды. Атакующие скифы часто буксируют за «матками». Там, где позволяют размеры плавбазы, скифы перевозят на борту и маскируют, чтобы уменьшить возможность перехвата со стороны ВМФ/ВС.
1. Пираты все чаще используют огонь из ручного оружия и гранатометов (РПГ), пытаясь заставить капитана судна снизить скорость и остановиться, позволяя пиратам подняться на борт. Применение оружия обычно сконцентрировано на мостике и жилых помещениях. В таких сложных обстоятельствах для сопротивления атакующим очень важно сохранять полный ход, увеличивая скорость при любой возможности, и использовать маневрирование.
2. Сомалийские пираты стараются пришвартовать свои скифы борт о борт атакуемого корабля, чтобы один или более вооруженных пиратов смогли взобраться на борт. Пираты для подъема на атакуемое судно часто пользуются длинными легкими трапами и веревками, или длинными баграми с веревкой с узлами. Оказавшись на борту, пират (или пираты) обычно направляются к мостику, стараясь захватить управление судном. Оказавшись на мостике, пират/пираты требуют, чтобы судно замедлило ход)остановилось, чтобы другие пираты могли подняться на борт.
3. Нападение может произойти в любое время дня. Вместе с тем, многие нападения пиратов происходили ранним утром, когда начинало светать. Наблюдались ночные атаки, особенно при ярком лунном свете, однако нападения ночью в целом происходят реже.
4. Большинство пиратских атак, было отражено командой, планировавшей и тренировавшейся перед проходом, и применявшей BMP, содержащиеся в настоящей брошюре.

# Раздел 5: Процедуры отчетности BMP

1. Неотъемлемой частью BMP, которая касается всех судов, является связь с ВМФ/ВС. Она нужна для того, чтобы ВМС/ВС знали о предстоящем проходе судна, и о том, насколько это судно уязвимо для пиратских атак. Эта информация необходима для того, чтобы ВМС/ВС могли наилучшим образом использовать свои возможности. Как только судно начинает переход, важно, чтобы оно постоянно информировало о нем ВМС/ВС. Есть две военно-морские/военные организации, с которыми следует поддерживать контакт:

**5.1.1 UKMTO:**

Центр по обеспечению безопасности торгового судоходства Англии в Дубае - UK Maritime Trade Operations (UKMTO) – является первой точкой контакта для находящихся в регионе судов. Ежедневное взаимодействие между капитанами и ВМФ/ВС обеспечивается UKMTO, который ведет переговоры с торговыми судами и связывает их напрямую с MSCHOA и командованием ВМС в море и на берегу. Торговым судам настоятельно рекомендуется отсылать регулярные отчеты в UKMTO.

К таковым относятся:

1. Первичный отчет
2. Ежедневные отчеты
3. Финальный отчет (после выхода из зоны высокого риска или по прибытии в порт)

Формы отчета для использования в Зоне добровольной отчетности UKMTO содержатся в Приложении B. UKMTO использует эту информацию для помощи ВМС/ВС в поддержании точной картины торгового судоходства (контактную информацию см. в Приложении A).

**5.1.2 MSCHOA:**

Центр безопасности судоходства – Африканский Рог (The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) является планирующим и координирующим центром сил Евросоюза EU NAVFOR. MSCHOA содействует компаниям в регистрации передвижений их судов до входа в Зону высокого риска (включая Рекомендованный коридор транзита IRTC) на своем сайте ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)). , (контактную информацию см. в Приложении A). Следует отметить, что оперативная зона EUNAVFOR не распространяется далее 65°E.

# Раздел 6: Планирование компании

## Контрольный список вопросов компании по планированию

|  |
| --- |
| ***Планирование компании – до входа в Зону высокого риска*** |
| **6.1** | **Зарегистрировать судно на сайте MSCHOA**  | Судоходным компаниям настоятельно рекомендуется зарегистрироваться на сайте MSCHOA ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org)), чтобы иметь доступ к закрытым разделам, прежде чем входить в Зону высокого риска, поскольку в этих разделах содержится дополнительная и обновленная информация. Отметьте – это не то же самое, что регистрация передвижений судна (смотри ниже) |
| **6.2** | **Получить последнюю информацию с сайтов MSCHOA и Центра судоходства НАТО** | Планирование рейса через Зону высокого риска следует проводить очень аккуратно с учетом того, что пиратские нападения происходят даже на значительном удалении от берега Сомали. Важно получить свежую информацию от MSCHOA и Центра судоходства НАТО ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org) и [www.shipping.NATO.int](http://www.shipping.NATO.int)) до начала планирования и выхода в рейс. |
| **6.3** | **Пересмотр SSA и SSP** | Проведите пересмотр Оценки охраны судна (SSA) и внедрение Плана охраны судна (SSP) по требованиям Международного кодекса охраны судов и портовых сооружений (ОСПС, ISPS), для противодействия пиратским угрозам. |
| **6.4** | **Введите SSP в действие** | Офицер компании по безопасности (ОКБ) должен удостовериться, что на судне введен в действие SSP до перехода через Зону высокого риска, проведены учения, инструктаж и обсуждение с капитаном и офицером по безопасности судна (ОБС). |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **6.5** | **Мониторинг сайтов, посвященных пиратству, в отношении специфических угроз.** | Убедитесь, что суда в курсе любых специфических угроз, имеющихся в Зоне высокого риска, опубликованных на сайтах MSCHOA и Центра судоходства НАТО ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org) и [www.shipping.NATO.int](http://www.shipping.NATO.int)). Дополнительно следует проводить мониторинг всех сообщений NAV WARNINGS – Sat C (в ограниченных зонах - NAVTEXT), и действовать так, как считает капитан корабля. |
| **6.6** | **Дать рекомендации капитану в отношении рекомендованного курса.** | Дать рекомендации капитану в отношении прокладки рекомендованного курса через Зону высокого риска и подробностей пиратских угроз. Должны быть даны рекомендации по доступным методам прохода IRTC (например, групповой транзит или государственный конвой, там, где таковые есть).* Групповые транзиты, координируемые MSCHOA, в ITRC – суда собираются вместе и группируются по скорости для максимальной защиты. Дальнейшие подробности схем группового транзита, включая расчет времени отхода, можно найти на сайте MSCHOA.
* Государственные конвои. Защита проходящих через ITRC конвоев кораблями ВМФ/ВС. Подробные расписания конвоев можно найти на сайте MSCHOA. можно найти на сайте MSCHOA.
 |

14

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **6.7** | **Планирование и установка средств обороны судна** | Настоятельно рекомендуется тщательно спланировать и установить средства обороны судна до прохода через Зону высокого риска. Рекомендуемые средства обороны судна приводятся в настоящей брошюре – смотри раздел 8. Было доказано, что использование средств обороны судна значительно повышает шансы судна при сопротивлении пиратскому нападению. |
| **6.8** | **Провести учения с экипажем** | Провести с экипажем учения (включая укрытие в цитадели, если она используется) до перехода, и подробный разбор после перехода. |
| ***Планирование компании – при входе в зону высокого риска.*** |
| **6.9** | **Подать «Форму регистрации передвижения судна» в MSCHOA**  | Убедиться, что «Форма регистрации перемещения судна» была подана в MSCHOA. Это можно сделать напрямую – оператором судна на сайте, по факсу или по электронной почте («Форму регистрации перемещения судна» MSCHOA смотри в Приложении E). |

**Имейте в виду, что UKMTO не может отреагировать как назначенный адресат SSAS, если судно находится за пределами Зоны добровольной отчетности UKMTO.**

**Судоходная компания (оператор) должна убедиться, что рекомендации BMP введены в действие до входа судна в Зону высокого риска.**

# Раздел 7. Планирование капитана судна

|  |
| --- |
| ***Планирование капитана судна – до входа в Зону высокого риска.*** |
| **7.1** | **Инструктаж экипажа и проведение учений** | До входа в Зону высокого риска рекомендуется провести полный инструктаж по подготовке и учения. Должен быть проведен обзор плана, и весь экипаж проинструктирован в отношении своих обязанностей, включая знакомство с системой тревоги, означающей пиратское нападение; отбой тревоги, и соответствующую реакцию на каждый сигнал. На учениях также надо учесть следующее:* Тестирование мер по обороне судна, включая тестирование защиты всех точек доступа.
* План обороны судна подлежит тщательной ревизии (смотри раздел 6.4).
 |
| **7.2** | **Подготовить план экстренной связи**  | Капитанам рекомендуется подготовить план экстренной связи, включающий все необходимые контактные номера и подготовленные сообщения, которые должны быть в близкой досягаемости или быть постоянно вывешены у всех станций наружной связи (например, телефонные номера UKMTO, MSCHOA, офицера компании по безопасности – смотри перечень контактов в Приложении A.) |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **7.3** | **Определить политику AIS судна** | Хотя, по усмотрению капитана, он может отключить AIS, если считает, что система повышает уязвимость судна, все же, чтобы ВМС/ВС могли отслеживать информацию, рекомендуется держать AIS включенным в течение всего пересечения Зоны высокого риска, но ограничивать информацию только идентификацией судна, его положением, курсом, навигационным статусом и связанными с безопасностью сведениями. Рекомендация держать AIS включенным является предметом постоянного пересмотра, и обо всех обновлениях сразу появляются сведения на сайтах MSCHOA и Центра судоходства НАТО. |
| **7.4** | **Если компания не подала в MSCHOA «Форму регистрации перемещения судна»** | Убедиться, что «Форма регистрации перемещения судна» MSCHOA заполнена и подана компанией. Если компания не подала форму, ее должен подать капитан судна по факсу или электронной почте. |
| ***Планирование капитана судна – при входе в Зону высокого риска.*** |
| **7.5** | **При входе – подать в UKMTO «Форму доклада о положении судна – начальный отчет»** | При входе в Зону добровольной отчетности UKMTO – зону, ограниченную Суэцким каналом с севера, 10°S и 78°E, убедиться, что «Форма доклада о положении судна – начальный отчет» послана в UKMTO (смотри Приложение B). |

**Капитан должен убедиться, что все меры по BMP приняты до входа в Зону высокого риска**

|  |
| --- |
| ***Переход через Зону высокого риска*** |
| **7.6** | **Свести работы по техобслуживанию и инженерные работы до минимума.** | Работы по техобслуживанию и инженерные работы в Зоне высокого риска – рекомендуется следующее:* Строго контролировать все работы снаружи жилых помещений, аналогичным образом ограничить и контролировать все точки доступа.
* Все необходимое оборудование в машинном отделении должно быть под рукой – никакого техобслуживания необходимого оборудования.
 |
| **7.7** | **Ежедневно подавать в UKMTO «Форму отчета о положении судна – ежедневный доклад»** | При работе в Зоне высокого риска судам настоятельно рекомендуется подавать ежедневные отчеты в UKMTO по электронной почте в 08:00 GMT. Следует использовать «Форму отчета о положении судна – ежедневный доклад» UKMTO (по рекомендациям раздела B). |
| **7.8** | **Проводить внимательный обзор всех предупреждений и информационных сообщений.** | Капитан и компания должны понимать, что прокладку курса и маршрут может оказаться необходимым изменить в свете новой полученной информации. Эта информация и предупреждения могут передаваться разными способами, в том числе - NAV WARNINGS – Sat C (и NAVTEXT в ограниченных зонах). |

|  |
| --- |
| ***До входа в международный Рекомендованный Транзитный Коридор (IRTC)*** |
| **7.9** | **При прохождении через Аденский залив использовать «Схему группового перехода» IRTC.** | Судам настоятельно рекомендуется следовать IRTC, в котором сконцентрированы ВМС/ВС. ВМС/ВС осуществляют «Схему группового перехода» в пределах IRTC, которая координируется MSCHOA. По этой схеме суда группируют по скорости с целью максимальной защиты при переходе по IRTC. Дальнейшее руководство по «Схеме группового перехода», включая расписание отхода разных групп, содержится на сайте MSCHOA, либо его можно получить из MSCHOA по факсу (контактную информацию смотри в Приложении A).Рекомендуется использовать «Схему группового перехода». Капитаны судов должны понимать, что при «Схеме группового перехода» военные корабли могут не находиться в зоне видимости судов «Схемы группового перехода», однако это не снижает степень защиты, обеспечиваемой схемой. |
| **7.10** | **Внесите коррективы в план перехода в соответствии с рекомендациями MSCHOA.** | Суда могут попросить внести коррективы в планы прохода в соответствии с рекомендациями MSCHOA. Суда, присоединяющиеся к групповому переходу, должны:* Тщательно рассчитать время своего прибытия, чтобы избежать подхода на малой скорости к точке формирования (точка А или Б).
* Избегать ожидания в точке формирования (точка А или Б).
* Понимать, что при медленном приближении или ожидании в точке формирования (точка А или Б) суда особенно уязвимы для нападений пиратов.
 |
| **7.11** | **Государственные конвои** | Некоторые страны предоставляют независимое сопровождение конвоев через ITRC, когда военный корабль эскортирует торговые суда. Подробности расписаний конвоев и то, как подать заявку, содержатся на сайте MSCHOA (www.mschoa.org). Следует отметить, что для большинства государственных конвоев требуется предварительная регистрация, позволяющая судам присоединиться к конвою. Судам, присоединяющимся к государственному конвою, следует соблюдать те же требования, что содержатся в п. 7.10, поскольку они также зависят от своевременности прибытия судов к точке сбора конвоя. |

**Судам при переходе следует избегать вхождения в территориальные воды Йемена (12-мильная зона), так как международным ВМС/ВС (не йеменским) очень сложно защищать суда, атакованные в пределах йеменских территориальных вод.**

# Раздел 8 Меры по обороне судна

## 8.1 Введение

Рекомендации в этом разделе направлены, прежде всего, на подготовку, которую способен осуществить экипаж судна самостоятельно, или с некоторой внешней помощью.

Рекомендации основаны на современном опыте пиратских нападений, и со временем, если пираты изменят свои методы, могут потребовать внесения изменений.

Меры по обороне судна, приведенные в BMP, являются самыми базовыми из эффективных. Судовладельцы могут рассматривать внесение дополнительных изменений на судне, не вошедших в настоящую брошюру, и/или поставить дополнительное оборудование, и/или привлечь дополнительные людские ресурсы с целью снижения риска пиратского нападения. Если пираты не могут подняться на судно, они не смогут его захватить.

## 8.2 Несение вахты и повышенная бдительность

Перед входом в Зону высокого риска рекомендуется провести приготовления по поддержанию повышенной бдительности. Для этого следует:

* Подготовить дополнительные наблюдательные пункты для каждой вахты. По этим дополнительным наблюдательным пунктам должен быть проведен подробный инструктаж
* Рассмотреть вопрос более частой смены вахт, чтобы усиления бдительногсти на наблюдательных пунктах до максимума.
* Убедиться, что для расширенной группы на мостике есть достаточное количество биноклей, желательно антибликовых.
* Рассмотреть вопрос использования приборов ночного видения.
* Все время внимательно следить за показаниями радара.

Хорошо изготовленные чучела, расположенные в стратегических местах на судне, могут создавать впечатление присутствия на вахтах большего количества людей.

**Правильный наблюдательный пункт является единственным из самых эффективных методов защиты судна, гарантирующий раннее предупреждение о приближении подозрительного объекта или атаке и своевременное развертывание средств защиты.**

## 8.3 Усиленная защита мостика

Обычно мостик является основной целью любой пиратской атаки. В начальной части атаки пираты открывают огонь по мостику, пытаясь вынудить судно остановиться. Если им удается подняться на судно, мостик они пытаются захватить прежде всего, чтобы установить контроль над судном. Имеет смысл рассмотреть следующее усиление защиты:

* Кевларовые жилеты и каски для вахты на мостике, усиливающие защиту людей, находящихся на мостике во время атаки. (По возможности, каски и жилеты должны быть не военной окраски).
* Хотя окна на мостике в большинстве случаев ламинированы, можно обеспечить дополнительную защиту от осколков стекла при помощи специальной пленки для стекла, которую часто называют «противовзрывной пленкой».
* Изготовление металлических (сталь/алюминий) щитов на боковые и задние окна мостика и на окна дверей на крылья мостика, которые можно быстро закрепить в случае атаки.
* Заднюю часть крыльев мостика (часто открытых) можно укрепить при помощи стенки из мешков с песком.
* Боковые и задняя части мостика, а также крылья мостика можно защитить двойным слоем ограды из цепных звеньев, которые, как известно, снижают эффект взрыва РПГ. Также существуют специальные экраны, защищающие от выстрела из РПГ.

## 8.4 Контроль доступа на мостик, в жилые и машинные помещения

Очень важно контролировать пути доступа для отражения или задержки пиратов, которым удалось взобраться на судно, и которые пытаются пробиться к жилым или машинным помещениям. Очень важно понимать, что если пираты прорвались на верхнюю палубу, они будут упорно пробиваться к жилым каютам, и особенно к мостику. Настоятельно рекомендуется приложить все возможные усилия, чтобы перед входом в Зону высокого риска лишить пиратов возможности доступа к жилым помещениям и мостику.

* Все двери и люки, ведущие к мостику, жилым и машинным помещениям, должны быть надежно задраены, чтобы пираты не могли их открыть.
* Следует уделить тщательное внимание средствам блокировки дверей и люков, чтобы обеспечить судну максимально возможную защиту.
* Если дверь или люк находятся на маршруте эвакуации из жилых помещений, важно, чтобы его мог открыть моряк, старающийся эвакуироваться этим путем. Если дверь или люк заперты, важно, чтобы ключ был доступен и находился в хорошо видимом месте рядом с дверью или люком.
* Рекомендуется после задрайки дверей и люков использовать для обычного доступа их ограниченное и четко указанное количество, и пользование этими дверьми должно строго контролироваться вахтенным офицером.
* Для предотвращения их использования, следует рассмотреть вопросы блокировки или подъема наружных трапов, ведущих к жилому блоку, и ограничить внешний доступ на мостик.
* Там, где задрайка люков и дверей требуется в целях водонепроницаемости, убедитесь, что все дополнительные к замкам задвижки полностью закрыты. При наличии возможности, безопасность люков можно повысить, замотав задвижки веревочными стропами.
* Известно, что пираты часто проникают на судно через иллюминаторы и окна. Стальные решетки на окнах могут этому помешать, даже если стекло будет разбито.
* До входа в Зону высокого риска процедуры контроля доступа в жилые, складские и машинные помещения должны быть разработаны и отработаны практически.

## 8.5 Физические препятствия

Обычно пираты пользуются длинными легкими лестницами с крюками, забрасывая на борт крюки на веревке или длинные багры с привязанными тросами. Для максимального затруднения доступа на судно возможно использование физических препятствий, увеличивающих высоту и затрудняющих атакующим пиратам подъем на борт.

**Перед конструированием любых физических препятствий рекомендуется провести тщательный осмотр и выявить зоны, наиболее уязвимые для пиратского проникновения.**

* Витки из армированной режущей стальной ленты

Армированная стальная лента (или колючая проволока) создает эффективное препятствие, но только в случае правильного расположения. Шипы на проволоке предназначены для нанесения колющих ран и цепляния за одежду. При выборе соответствующей колючей проволоки следует обратить внимание на ее качество (толщину проволоки и частоту шипов) и ее тип (существует много модификаций). Низкокачественная колючая проволока вряд ли будет эффективна. Имеются три типа колючей проволоки:

**♦** Без обжима (прямая жила),

**♦** Спиральная (наподобие телефонного шнура)

**♦** Концертина(спирали с намоткой режущей колючей ленты).

Рекомендуется использовать проволоку типа «Концертина», поскольку спирали создают наиболее эффективное препятствие. Режущая лента обжимается вокруг очень упругой проволоки,, которую трудно перекусить обычными инструментами. Рекомендуется диаметр Концертины между 730 и 980 мм.

При разворачивании колючей проволоки следует использовать защитные средства для кистей, рук и лица. Перемещение колючей проволоки при помощи специальных крюков (наподобие мясных), а не руками в перчатках, снижает риск травмы. Рекомендуется устанавливать колючую проволоку короткими секциями (например, по 10 метров), они значительно легче и безопаснее в использовании, чем большие секции, которые могут оказаться очень тяжелыми и громоздкими. Крепкое препятствие из режущей ленты особенно эффективно, если оно:

* Установлено снаружи конструкции судна (т.е., свисает), что затрудняет пиратам возможность зацепиться за борт крюками абордажных лестниц.
* Смонтировано в виде двойной спирали проволоки «Концертина» - на некоторых судах используют тройную спираль, что еще эффективнее.
* Прочно закреплено, чтобы пираты не смогли его сорвать, к примеру, крюком абордажной лестницы. Также следует уделить внимание еще более надежному закреплению колючей проволоки при помощи проволочного стропа, продетого через спираль, чтобы ее нельзя было сдвинуть.
* На некоторых судах используют фиксированные металлические решетки с шипами наверху, являющиеся эффективными препятствиями.
* Не рекомендуется установка электрифицированных препятствий на судах для перевозки углеводородов, однако после полной оценки рисков они могут оказаться подходящими и эффективными для судов других типов.
* Рекомендуется установить предупредительные надписи на препятствии или ограде под током – с внутренней стороны, для команды, на английском языке или языке экипажа, с наружной стороны – на сомалийском.
* Использование таких наружных предупреждающих надписей также может рассматриваться, как сдерживающий фактор, даже если ни одна из частей ограды в действительности не электрифицирована.

*Пример предупреждающей надписи на сомалийском языке: «ОПАСНО! ОГРАДА ПОД ТОКОМ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ».*

*Фотография была любезно предоставлена НАТО.*

## 8.6 Водяные брандспойты и пенные мониторы

Использование водяных брандспойтов и/или пенных мониторов признано эффективным при сдерживании или задержке пиратов, пытающихся подняться на судно. Поливание водой затрудняет нахождение пиратского скифа у борта судна и значительно осложняет попытки вскарабкаться на борт. Варианты могут включать в себя:

* **Пожарные шланги и пенные мониторы**. Ручное управление шлангами и пенными мониторами не рекомендуется, поскольку оператор оказывается в особенно уязвимом положении. Соответственно, рекомендуется зафиксировать шланги и пенные мониторы (на которые подается вода) в положении, перекрывающем вероятные пути подхода пиратов. Перекрытие водой можно улучшить, включив пожарные шланги на полную мощность, и установив перед соплом отражающие пластины.
* **Водяные пушки**. Они предназначены для подачи воды по вертикальной дуге, закрывающей большую часть корпуса. Многие из таких пушек сделаны на основе устройств для промывки танков.
* **Балластные насосы**. При возможности суда могут использовать свои балластные насосы, создающие на палубе поток воды и, соответственно, эффективный водный «занавес» по борту судна. Это можно сделать, опорожняя балластные танки на палубу при помощи имеющихся трубопроводов (если танки заполнены), или перенаправить трубопроводы на залив палубы (если судно загружено, и балластные танки пустые). Следует убедиться, что балластные танки не находятся под слишком высоким давлением, которое может повредить корпус и танки, либо нарушить остойчивость судна. Если возникают сомнения, следует проконсультироваться с соответствующей классификационной организацией.
* **Пар**. Горячая вода или использование сопла диффузора для производства пара также показали свою эффективность при отражении атак.
* **Направляющие водяных струй**. На некоторых судах установлены направляющие с рукавами из стеклопластика, сопла которых сконструированы для создания водной завесы, перекрывающей большие площади.
* **Можно использовать пену**, но она должна быть дополнительной к стандартному противопожарному оборудованию (ППО). Пена эффективна, поскольку дезориентирует противника, а также делает борт скользким и весьма затруднительным для подъема.

Имеет смысл также отметить следующие пункты:

* После оснастки и фиксации шлангов и мониторов рекомендуется держать их в состоянии готовности, чтобы начать подачу воды простой дистанционной активацией пожарных насосов.
* По возможности, не следует проводить обслуживание систем забортной воды судна при проходе через Зону высокого риска. Отметьте, что для использования всех насосов может понадобиться дополнительная энергия, а следовательно эти системы должны быть готовы к немедленному использованию.
* Для того, чтобы при защите уязвимых зон оборудование показало себя реально эффективно, требуется практика, наблюдение и учения.

## 8.7 Сигналы тревоги

Подача судовых сигналов/свистков служит для информирования команды о начале пиратской атаки, и, что важно, показывает любому потенциальному атакующему, что судну известно об атаке, и оно на нее реагирует. При приближении звук туманной сирены/свисток отвлекает пиратов, и, как уже говорилось, дает им понять, что их засекли. Важно убедиться в том, что:

* Сигнал тревоги при нападении пиратов четко отличается от других, и его невозможно спутать с другими сигналами тревоги (в противном случае сбор команды по тревоги произойдет в другом месте).
* Члены команды ознакомлены со всеми видами сигналов тревоги, включая предупреждение об атаке и сигнал отбоя, а также знают, как реагировать на каждый из них.
* Перед входом в Зону высокого риска проведены учения.

## 8.8 Практика маневрирования

Практика маневрирования судном до входа в Зону высокого риска будет очень полезна, будет гарантировать знакомство с особенностями судна и с выполнениями антипиратских маневров при сохранении наиболее оптимальной скорости. (Практиковаться, когда судно уже атаковано, слишком поздно!).

**Там, где есть беопасная навигационная обстановка, капитанам рекомендуется практиковаться в маневрировании судами, чтобы определить, какая серия команд на руль максимально затруднит атаки пиратских скифов, не вызывая при этом значительного снижения скорости судна.**

## 8.9 Видеокамеры наружного наблюдения (CCTV)

Если атака уже идет, и пираты начали обстрел судна, наблюдение за тем, удалось ли пиратам проникнуть на корабль, становится затруднительным и опасным. Использование видеокамер наблюдения позволяет вести наблюдение за ситуацией из менее поражаемого места:

* рассмотреть вопрос использования камер, гарантирующих охват уязвимых зон, особенно палуб юта и полуюта.
* учесть расположение камер в задней части мостика и их защиту.
* Мониторы следует расположить в точке безопасного сбора/цитадели (см. раздел 8.13).
* Записи с камер могут служить ценными доказательствами после атаки.

## 8.10 Освещение верхней палубы

Рекомендуется, чтобы следующее освещение находилось в готовности, и было проверено:

* Освещение верхней палубы вокруг жилого блока и заднее освещение палубы юта и полуюта, в соответствии с Правилом 20(б) МППСС.
* Поисковые огни для немедленного использования при необходимости.
* Рекомендуется, вместе с тем, чтобы судно следовал только с включенными навигационными огнями, а освещение, описанное выше, было выключено. При идентификации пиратов или начале атаки включение описанного выше освещения показывает пиратам, что их обнаружили.
* В ночное время навигационные огни не должны выключаться.

## 8.11 Отказ от использования судовых инструментов и оборудования

Обычно пираты стараются попасть на судно, практически не имея оборудования, за исключением личного оружия. Важно не допустить использования пиратами инструментов или оборудования, которые могут быть использованы для проникновения на судно. Инструменты и оборудование, которые могут быть использованы пиратами, должны храниться в закрытом хранилище.

## 8.12 Защита оборудования, находящегося на верхней палубе.

На судно часто направляют ручное и другое оружие, как правило, сконцентрировавшись на мостике, жилых помещениях и палубе полуюта/юта.

* При помощи мешков с песком или кевларовых покрывал следует обеспечить защиту газовых баллонов (например, кислородных и ацетиленовых) или контейнеров с воспламеняющимися жидкостями, которые должны храниться в этих местах.
* Убедиться, что все лишние газовые баллоны и грючие материалы выгружены до перехода.

## 8.13. Точки безопасного сбора/цитадели

Любое решение по плаванию в водах, где есть угроза безопасности судна, требует рассмотрения и подробного планирования, гарантирующего безопасность команды и судна. Следует уделить внимание созданию точки безопасного сбора или укрепленной цитадели; далее следует разъяснение по каждой из них:

### Точка безопасного сбора:

* Точка безопасного сбора – это выделенная зона, выбранная для обеспечения максимальной физической защиты команды, желательно, расположенная внутри и внизу судна.
* В случае приближения подозрительного судна, члены команды, которые не должны находиться на мостике, машинном отделении или в центре управления, должны собраться в ней по тревоге.
* Точка безопасного сбора – это кратковременное укрытие, обеспечивающее защиту при открытии пиратами огня из ручного оружия, либо РПГ.

### Цитадель:

Если используется цитадель, она должна быть вспомогательной мерой, но не заменой всех других мер по защите судна, предусмотренных BMP4. **Для создания цитадели возможностей команды судна может не хватить, и тогда требуется привлечение внешнего технического консультанта и оказание внешней помощи.**

Цитадель – это выделенная, заранее распланированная зона, целенаправленно встроенная в судно, в которой, в случае неизбежной высадки пиратов, укрывается вся команда. Цитадель проектируется и строится так, чтобы в течение определенного времени выдерживать направленные попытки пиратов проникнуть в нее. Подробности строительства и эксплуатации цитадели не являются предметом настоящей брошюры. Подробная документация, содержащая руководство и рекомендации, имеется на сайтах MSCHOA и Центра судоходства НАТО.

Вся концепция укрытия в цитадели оказывается бесполезной, если кто-либо из членов остался за ее пределами, пока она не заперта. Судоходным компаниям и капитанам настоятельно рекомендуется проверять сайт MSCHOA для получения подробных свежих рекомендаций и руководств, относящихся к строительству т эксплуатации цитадели, в том числе, критериев используемых ВМС/ВС при операциях по высадке и освобождению команды из цитадели (контактную информацию смотри в Приложении A).

* Важно отметить, что ВМС/ВС будут использовать эти критерии перед высадкой для освобождения находящихся в цитадели людей, исходя из следующего:
* 100% команды должно находиться в цитадели.
* Команда должна иметь в цитадели собственные, независимые и надежные средства двусторонней связи (только УКВ недостаточно).
* Пираты должны быть лишены доступа к двигателю судна.
* **Использование цитадели даже при условии применения вышеуказанных критериев не может гарантировать помощи со стороны ВМС/ВС.**

## 8.14 Невооруженная частная охрана

Использование невооруженной частной охраны является личным делом судоходных компаний, исходя из их собственной оценки риска по данному рейсу. Развертывание охраны на судне подчиняется государственному законодательству страны флага. Использование опытных и компетентных невооруженных частных охранников может быть ценным дополнением к BMP.

## 8.15 Вооруженная частная охрана

Использование или не использование вооруженной частной охраны является личным делом судоходных компаний, исходя из их собственной оценки риска по данному рейсу и одобрения соответствующим государством флага. настоящее высказывание не является рекомендаций, либо одобрением использования вооруженной частной охраны в целом.

При рассмотрении вопроса об использовании вооруженных охранников, рекомендуется привлекать воинские подразделения по охране судов (ВПОС), высаживающиеся на судно для защиты его уязвимых мест при плавании. Привлечение ВПОС осуществляется на основании оценки рисков, тщательного планирования и заключения соответствующих соглашений.

Если должна использоваться вооруженная частная охрана, она должна быть дополнительным слоем защиты, но никак не альтернативой BMP.

Если на бору торгового судна присутствует вооруженная частная охрана, этот факт следует включить в отчеты, направляемые в UKMTO и MSCHOA.

Международная морская организация (IMO) выпустила руководство в форме Циркуляра IMO для судоходных компаний и капитанов, а также для государств флага по использованию вооруженной частной охраны на судах в Зоне высокого риска.

Настоящее Руководство IMO по использованию вооруженной частной охраны есть на сайте MSCHOA ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)).

# Раздел 9. Атака пиратов

## 9.1.

Если команда судна подозревает, что попала под пиратскую атаку, существуют специфические действия, которые рекомендуется выполнить на стадии подхода и на стадии атаки. Следует отметить, что пираты обычно не применяют оружие, пока не окажутся на дистанции двух кабельтовых от судна, следовательно любой период до этой фазы следует рассматривать, как «подход», во время которого у судна есть время активировать защиту и дать понять пиратам, что они замечены, а судно готово и будет сопротивляться.

## 9.2 Стадия подхода

* Если судно еще не развило полной скорости, увеличить ее до максимума для раскрытия ближайшей точки сближения (БТС). Старайтесь держать прямой курс, чтобы сохранять максимальную скорость.
* Инициировать заранее подготовленные процедуры действий в чрезвычайных ситуациях.
* Активировать план аварийной связи.
* Объявить общую тревогу и, в соответствии с аварийным планом судна, подать объявление «Пиратская атака».
* Немедленно сообщить о нападении в UKMTO (+971 505 523 215). UKMTO является основным контактом во время атаки, и MSCHOA выступает в роли запасной точки контакта. Установив связь с UKMTO, поддерживать ее. В UKMTO об атаке докладывают даже в том случае, если судно является частью государственного конвоя, поскольку это предупреждение дойдет и до других судов.
* Активировать Систему судовой тревоги (SSAS), которая подаст сигнал тревоги офицеру по безопасности компании и государству флага. По 16 каналу УКВ подается сигнал «Mayday» (а также по запасному 8 каналу, который отслеживается военно-морскими силами).
* Послать сигнал бедствия через цифровую селективную систему вызовов (DSC) и, при наличии, через Inmarsat-C.
* Убедиться, что система автоматической идентификации (AIS) ВКЛЮЧЕНА,
* Вся команда, за исключением тех, чье присутствие требуется на мостике, или в машинном отделении, должна собраться в безопасной точке сбора или цитадели, если такая построена, чтобы иметь максимальную возможную защиту от огня, если пираты подойдут на расстояние, пригодное для применения оружия.
* По возможности, измените курс в направлении от приближающихся скифов и/или судна-матки. Если позволяет состояние моря, попробуйте изменить курс так, чтобы подставить приближающийся скиф под ветер/волну.
* Активируйте пожарные насосы и другие подходящие средства самообороны.
* Убедитесь, что все наружные двери и там, где возможно, внутренние двери кают и кают-компаний полностью блокированы.
* Дополнительно к объявлению тревоги и объявлениям во благо команды, постоянно подавайте свистки/сирену, чтобы показать потенциальному агрессору, что судно знает о нападении и реагирует на него.

## 9.3. Стадия атаки

* Повторно убедиться, что персонал судна в безопасности.
* Когда пираты приближаются к судну, капитану следует начать слегка перекладывать руль при сохранении скорости, чтобы не позволить скифам встать ровно к борту для подготовки к абордажу. Эти маневры создают дополнительные завихрения воды, затрудняющие действия скифов.
* Значительные изменения курса не рекомендуются, так как при них заметно снижается скорость судна.

# Раздел 10. Если пиратам удалось взять контроль над судном

**10.1.** Старайтесь сохранять спокойствие.

**10.2.** До того, как пираты проникнут на мостик, проинформируйте UKMTO. Убедитесь, что активирована SSAS, а AIS включен.

**10.3.** Не оказывать сопротивления, когда пираты ворвались на мостик. Оказавшись на мостике, пираты часто бывают агрессивны, очень возбуждены, и могут находиться под действием наркотиков (включая «хат», стимулятор, похожий на амфетамины). поэтому спокойствие и полное сотрудничество сильно снижает риск причинения вреда.

**10.4.** Если мостик/машинное отделение надо эвакуировать, главный двигатель следует заглушить, и любыми путями лишить судно хода (если это позволяет сделать навигационная обстановка). Все оставшиеся члены команды должны следовать к назначенной безопасной точке сбора, держа руки на виду.

**10.5.** Видеокамеры надо оставить в рабочем состоянии.

## Раздел 11. В случае военного вмешательства

**11.1.** В случае, если на борту корабля действуют ВМС/ВС, всему персоналу следует лечь на палубу, закрыть голову двумя руками, руки должны быть на виду. Члены команды ни в коем случае не должны совершать движений, которые могут быть приняты за агрессию.

**11.2.** Не делайте снимков со вспышкой.

**11.3.** Будьте готовы к проверке личности и документов. Проинструктируйте и подготовьте команду – для нее это не должно являться неожиданным, и все должны оказывать полное содействие во время работы ВМС/ВС на судне.

**11.4.** Имейте в виду, что английский язык не является рабочим для всех ВМС/ВС в регионе. ВМС/ВС будут стремиться быстро отреагировать на происходящие акты пиратства. Вместе с тем, по причине весьма большой протяженности Зоны высокого риска помощь ВВМС/ВС может оказаться невозможна.

## Раздел 12. Отчетность после инцидента

**12.1.** После любого пиратского нападения или подозрительной активности важно подать подробный отчет о происшествии (смотри Приложение D) в UKMTO и MSCHOA. Также полезно подать копию отчета в ММБ (\*IMB). Важно, чтобы в отчете содержались описания и отличительные признаки всех замеченных подозрительных судов. Этим будет гарантировано проведение полного анализа и тенденций пиратской активности, а также будет возможно провести оценку методов пиратов или изменений в тактике, после чего судам, находящимся поблизости, будут разосланы дополнительные предупреждения.

**12.2.** Таким образом, от капитана требуется заполнение стандартной формы отчета о пиратском нападении, содержащейся в приложении D.

**12.3.** Отметим, что от судоходных компания (операторов) также может потребоваться пересылка копии заполненного стандартного отчета о пиратском нападении (смотри Приложение D) государству флага; это им рекомендуется делать в случае любого происшествия.

### Уголовное преследование пиратов – содействие правоохранительным органам.

**12.4.** При задержании лиц, подозреваемых в пиратстве, ВМС/ВС после пиратского нападения, требуются свидетельские показания лиц, пострадавших от инцидента. Морякам рекомендуется, при требовании, давать свидетельские показания офицерам ВМС/ВС или правоохранительных органов, чтобы подозреваемый в пиратстве был задержан и передан стране, в которой против него будет возбуждено уголовное дело. Без доказательной базы, включающей свидетельские показания потерпевших при пиратском нападении, уголовное преследование подозреваемых в пиратстве маловероятно.

**12.5.** Правоохранительные органы обычно требуют разрешения на проведение допросов освобожденных членов команды и сбора доказательств для текущего и будущих расследований и уголовного наказания, следующего за пленением. Тщательное расследование очень важно для гарантии того, что потенциальные физические улики, включая электронные данные, не были испорчены или уничтожены, или не были выявлены потенциальные свидетели. Компании и команде важно понимать, что качество представленных доказательств и доступность членов команды для свидетельских показаний серьезно поможет следствию и последующему уголовному наказанию преступника.

**12.6. ИНТЕРПОЛ** является международной полицейской организацией, в которую входят 188 стран, и которая содействует сотрудничеству полиции различных стран в борьбе с международной преступностью.

**12.7.** ИНТЕРПОЛ имеет закрытый веб-сайт для поддержки судоходных компаний, суда которых были захвачены пиратами. Интерпол понимает, что с моряками, как с жертвами пиратства, следует обращаться доброжелательно и профессионально. Подразделение морского пиратства Интерпола может содействовать в принятии нужных мер для сохранения целостности доказательств, оставшихся за рамками сцены преступления. У Интерпола есть Командно-координационный Центр (ККЦ), оказывающий помощь любой из 188 стран, столкнувшейся с кризисной ситуацией или требующей срочной оперативной помощи. ККЦ работает на всех четырех официальных языках Интерпола (английский, французский, испанский и арабский), и действует круглосуточно, без выходных дней. Судоходным компаниям рекомендуется обращаться в Интерпол в течение 3 дней с момента захвата или похищения судна.

**12.8.** С ИНТЕРПОЛОМ можно консультироваться и обсуждать рекомендованный передовой опыт и протоколы защиты доказательств или других материальных улик, которые могут оказаться полезными для агентов правоохранительных органов, занимающихся расследованием инцидента. Круглосуточные контактные телефоны ККЦ и сайт Морского подразделения Интерпола содержатся в Приложении A, и приводятся ниже:

Круглосуточный телефон «горячей линии» ККЦ: +33(0) 4 72 44 76 76, веб-сайт: [www.interpol.int](http://www.interpol.int)

## Раздел 13. Обновление передового опыта управления

**13.1.** Отраслевые организации, участвующие в создании настоящей брошюры, будут стремиться встречаться на регулярной основе, и гарантируют, что BMP будут обновляться по необходимости, на основании оперативного опыта и усвоенных уроков.

**13.2.** Новейшие рекомендации можно найти на веб-сайтах MSCHOA, Центра судоходства НАТО и MARLO. Кроме этого, связываться с UKMTO и получать новые рекомендации можно в любое время.

# ПРИЛОЖЕНИЕ A: полезные контакты

## 1) UKMTO

* Email: UKMTO@eim.ae
* Телефон (круглосуточный): +971 50 552 3215

## 2) MSCHOA

* Веб-сайт для отчетов: www.mschoa.org
* Email: postmaster@mschoa.org
* Телефон+44 (0) 1923 958545
* Факс: +44 (0) 1923 958520

## 3) ЦЕНТР СУДОХОДСТВА НАТО

* Веб-сайт: [www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int)
* Email: info@shipping.nato.int
* Телефон ((круглосуточно): +44(0)1923 956574
* Факс: +44(0)1923 956575

## 4) MARLO

* Веб-сайт: [www.cusnc.navy.mil/marlo/](http://www.cusnc.navy.mil/marlo/)
* Email: marlo.bahrain@me.navy.mil
* Офис: +973 1785 3925
* Дежурный (круглосуточно): +973 3940 1395
* Факс: +973 1785 3930

## 5) ИНТЕРПОЛ

* Веб-сайт: [www.interpol.int](http://www.interpol.int)
* Email: os-ccc@interpol.int
* Телефон (круглосуточно): +33(0) 4 72 44 76 76

## 6) IMB (ММБ)

Email: piracy@icc-ccs.org

Телефон: +60 3 2031 0014

Факс: +60 3 2078 5769

Телекс: MA34199 IMBPC1

# ПРИЛОЖЕНИЕ B: формы отчетности UKMTO о позиции судна

Сразу после передачи первичного отчета в UKMTO, оттуда последует ответ и запрос на передачу ежедневных отчетов. По достижении порта или после выхода из Зоны высокого риска, UKMTO запрашивает передачу финального отчета. Приводятся следующие формы:

* Формат первичного отчета
* Формат ежедневного отчета
* Формат финального отчета

Капитаны и судовладельцы должны проверять сайт MSCHOA на наличие свежей информации по Зоне добровольной отчетности UKMTO ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org)) или получать ее непосредственно в UKMTO (+971 505 523 215).

### Форма отчета UKMTO о позиции судна – первичный отчет

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 01 | Название судна |  |
| 02 | Флаг |  |
| 03 | Номер IMO  |  |
| 04 | Номер телефона INMARSAT  |  |
| 05 | Время и позиция |  |
| 06 | Курс |  |
| 07 | Скорость прохода |  |
| 08 | Высота надводного борта |  |
| 09 | Груз |  |
| 10 | Порт назначения и ожидаемое время прибытия |  |
| 11 | ФИО и контактные данные офицера по безопасности компании. |  |
| 12 | Национальность капитана и команды |  |
| 13 | Присутствие на борту вооруженной/невооруженной группы охраны |  |

### Форма отчета UKMTO о позиции судна – ежедневный отчет о позиции

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 01 | Название судна |  |
| 02 | Позывной и номер IMO судна |  |
| 03 | Время отчета, UTC |  |
| 04 | Позиция судна |  |
| 05 | Курс и скорость судна |  |
| 06 | Любая иная важная информация |  |
| 07 | ОВП в точки A/Б IRTC (если таковое применимо) |  |

ругой важной информацией может быть изменение пункта назначения или ОВП, количества английского персонала на борту и т.д.

### Форма отчета UKMTO о позиции судна – Финальный отчет

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 01  | Название судна |  |
| 02  | Позывной и номер IMO судна |  |
| 03  | Время отчета, UTC |  |
| 04 | Порт или позиция при выходе из зоны добровольной отчетности |  |

# ПРИЛОЖЕНИЕ C: определения пиратства

**1.** Важно использовать принятые определения и руководства при докладах о пиратских атаках и подозрительной активности, поскольку это гарантирует:

* Согласованную оценку данных
* Обеспечение постоянной отчетности.
* Согласованный сбор разведывательной информации.

**2.** Определение понятия «пиратство» дано в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS), в статье 101. Вместе с тем, настоящие BMP ставят целью дать четкое, практическое и рабочее руководство для отрасли, позволяющее производить точную и единообразную оценку подозрительной активности и пиратских атак.

**3.** Далее следуют указания BMP, помогающие определить, что такое пиратская атака, и что такое подозрительная активность:

* Пиратская атака может включать в себя (но не ограничиваться) следующие действия:
* Насилие в отношении судна или его команды, либо любая попытка насилия.
* Попытка (попытки) высадиться на судно, капитан которого подозревает, что высаживающиеся лица являются пиратами.
* Произошедшая высадка независимо от того, успешным ли был захват управления судном, или нет
* Попытки преодолеть средства защиты судна при помощи:
	+ Лестниц
	+ Абордажных к
	+ Weapons deliberately used against or at the vessel.
	+ Против судна или на самом судне сознательно применялось оружие.
* В целях BMP при помощи следующих определений можно выделить различные виды пиратской активности:

### Пиратское нападение (атака)

Пиратская атака, в отличие от сближения, это действие, при котором происходит агрессивное приближение пиратского плавсредства к судну, **и** с него открывается огонь.

### Захват

Захват происходит тогда, когда пираты высадились на борт и захватили управление судном против воли команды.

### Незаконная высадка на судно

Незаконная высадка на судно – когда пираты поднялись на судно, но **не захватили** управление. Командование остается у капитана судна. Наиболее очевидным примером здесь является сценарий укрытия в цитадели.

### Подозрительное или агрессивное сближение

**4.** Руководство по определению подозрительной активности.

* Действия, предпринимаемые другим плавсредством могут считаться подозрительными, если происходит любое из нижеперечисленного (перечень не является исчерпывающим):
* Явное изменение курса подозреваемого плавсредства по направлению к судну, сочетающееся с резким увеличением скорости, что не может считаться нормальными действиями в обстоятельствах, доминирующих в этой зоне.
* Необычно длительное следование другого судна тем же курсом и с той же скоростью, что и ваше, не имеющее отношения к нормальному рыболовству, или другим действиям, превалирующим в этой зоне
* Внезапные изменения курса по направлению к вашему судну и агрессивное поведение.

**5. Примечание к руководству:**

* При оценке подозрительной активности, следующие признаки могут помочь с определением характера подозреваемого судна:
1. Количество людей на бору в соотношении с его размерами.
2. Ближайшая точка сближения (БПС).
3. Наличие необычных и не относящихся к рыболовству приспособлений, например, трапов, абордажных крюков или большое количество топлива на борту.
4. Наличие слишком большого, по сравнению с обычным для этой зоны, количества вооружения на борту.
5. Стрельба в воздух.
* Это не исчерпывающий перечень. Другие события, активность и судно могут быть расценены капитаном торгового судна, как подозрительные, исходя из его собственного опыта морской практики в Зоне высокого риска, и обмена информацией, происходящего в международном морском сообществе. Приведенные выше примеры следует рассматривать только, как рекомендации, но не как окончательные или исчерпывающие.

# ПРИЛОЖЕНИЕ D. Последующая отчетность

После любого пиратского нападения или подозрительной активности, важно подать подробный отчет в UKMTO и MSCHOA. Также полезно будет отправить копию отчета в ММБ (IMB).

## ОТЧЕТ О ПИРАТСКОЙ АТАКЕ, ХАРАКТЕРИСТИКА СУДНА:

### Общие характеристики

|  |  |
| --- | --- |
| 01 | Наименование судна: |
| 02 | Номер IMO: |
| 03 | Флаг: |
| 04 | Позывной: |
| 05 | Тип судна: |
| 06 | Тоннаж: GRT: NRT: DWT: |
| 07 | Судовладелец (адрес и контактная информация): |
| 08 | Менеджер (адрес и контактная информация): |
| 09 | Последний порт/следующий порт: |
| 10 | Описание груза: (Тип/Количество) |

### Подробности инцидента

|  |  |
| --- | --- |
| 11 | Дата и время инцидента: LT UTC |
| 12 | Позиция: Широта: (N/S) Долгота: (E/W) |
| 13 | Ближайший ориентир/Местоположение: |
| 14 | Порт/Город/Якорная стоянка: |
| 15 | Страна/Ближайшая страна: |
| 16 | Статус(Швартовка/на якоре/на ходу): |
| 17 | Скорость собственного судна: |
| 18 | Высота надводного борта судна во время атаки: |
| 19 | Погода во время атаки (Дождь/туман/дымка/ясно, и т.д.), ветер (скорость и направление) море/высота волны: |
| 20 | Типы атаки (высадка/попытка высадки): |
| 21 | Последствия для команды, корабля и груза: Смерть/ранение любого из членов экипажа:Украденные предметы/деньги и ценности: |
| 22 | Зона судна, подвергшаяся атаке: |
| 23 | Последние наблюдаемые передвижения пиратов/подозрительного судна: |
| 24 | Тип судна (китобой, доу, рыболовное судно, торговое судно) |
| 25 | Описание судна (цвет, название, отличительные признаки) |
| 26 | Курс и скорость судна в момент, когда оно было засечено: |

### Описание абордажной группы

|  |  |
| --- | --- |
| 27 | Количество пиратов/грабителей: |
| 28 | Одежда/внешний вид: |
| 29 | Язык, на котором говорят: |
| 30 | Применяемое оружие: |
| 31 | Отличительные детали: |
| 32 | Использованное плавательное средство: |
| 33 | Метод сближения: |
| 34 | Продолжительность атаки: |
| 35 | Агрессия/насилие: |
| **Дальнейшие подробности** |
| 36 | Действия, предпринятые капитаном и командой, их эффективность: |
| 37  | Было ли об инциденте доложено береговым властям? Если да, то кому? |
| 38 | Средства, выбранные для связи с докладывавшим судном: соответствующая береговая радиостанция/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (плюс код океанского региона)/MMSI |
| 39 | Предпринятые властями действия: |
| 40 | Число членов команды/национальность: |
| 41 | Пожалуйста, приложите к отчету – краткое описание/полный отчет/заявление капитана и команды о нападении/фотографии, если таковые были сделаны. |
| 42 | Подробности принятых мер самообороны: |

# ПРИЛОЖЕНИЕ E. Форма регистрации передвижений судна MSCHOA

Форма «Регистрации передвижений судна», представленная ниже, взята с веб-сайта MSCHOA. Отметить надо следующее:

* Надо всегда сверяться с сайтом MSCHOA, чтобы получить самую последнюю версию используемой формы.
* Регистрация требуется в зоне, ограниченной 78°E, 10°S, 23°N и Суэцем.
* Форму может заполнить в интернете оператор судна (или капитан, если у судна есть выход в интернет), однако не забывайте, что перед заполнением формы нужна регистрация на сайте MSCHOA.
* MSCHOA также принимает формы посланные по факсу и по электронной почте. Судоходные компании также должны убедиться, что они и/или их суда пользуются последней версией формы.
* Заполнение всех полей, помеченных звездочкой (\*), обязательно.

### Характеристика судна

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование \* | Государство Флага\* |
| Номер IMO\* | Номер MMSI \* |
| Позывной \* | Капитан судна |
| Основной адрес E-Mail \* | Дополнительный адрес E-Mail |
| Контактный номер судна\* | Контактный адрес E-Mail судна\* |

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование судовладельца | Наименование оператора |
| Адрес оператора | Телефон оператора |
| E-Mail оператора | Наименование DPA: |
| Телефон DPA | DPA E-Mail |

### Характеристики движения

|  |  |
| --- | --- |
| Точка входа в Зону высокого риска\* (78°E/10°S/23°N/Суэц/Порт) | Дата/время входа в Зону высокого риска\*(ДД/ММ/ГГГГ) (ЧЧ) (ММ) |
| Точка выхода из Зоны высокого риска\*(78°E/10°S/23°N/Суэц/Порт) | Дата/время входа в Зону высокого риска\*(ДД/ММ/ГГГГ) (ЧЧ) (ММ) |
| Намерены ли Вы следовать IRTC (РКБ)? |  |
| *ОВП в РКБ (время вUTC/GMT) \** | *(При возможности – квадратик для отметки*) |
| *Направление\* (Восток/Запад)* |  |
| Намерены ли Вы присоединиться к групповому переходу? | Намерены ли Вы присоединиться к государственному конвою? |
|  | *К какому государственному конвою вы присоединяетесь? \***(китайский, индийский, японский, корейский, российский, турецкий)* |
| Члены команды и их национальность | Осадка |
| Высота надводного борта в самой низкой его части (M)\* | Планируемая скорость перехода\* |

|  |  |
| --- | --- |
| Максимальная скорость судов\* | Груз*(Сырая нефть /Чистая нефть/ Оружие/ Химикаты/ Газ/ Пассажиры/Сыпучий груз/Контейнеры/Рыболовство/Балласт/Другие… Пожалуйста, уточните)* |
|  | Опасный груз |
| Следующий порт захода | Последний порт захода |

Примечание:

а. Поля, выделенные курсивом, появляются только при выборе предшествующих опций

б. Пункты в квадратных скобках – опции для выбора в разворачивающемся списке.

### Характеристики движения

|  |  |
| --- | --- |
| Включен ли АИС при движении через GOA? | Включен ли АИС при движении через HOA? |
| Принятые антипиратские меры? |  |
| *Инструктаж команды* | *Дополнительные НП* |
| *Монтаж пожарных шлангов* | *Готовность водяных насосов* |
| *Колючая/режущая проволока* | Запертые двери |
| *План внешней связи* | *Наружные трапы убраны* |
| *Цитадель* | *Манекены расставлены* |
| *Приборы ночного видения* | *Укомплектованное машинное отделение* |
| *Камеры наружного наблюдения* | *Учения с командой проведены* |
| *На борту группа невооруженной охраны* | *На борту группа вооруженной охраны* |
| *Зона для вертолетной лебедки?* | *Врач на борту?* |
| *Вертолетная площадка?* | *Ношение/хранение оружия на борту?* |
| *Дополнительные меры* | *Любая иная информация, помогающая защите от пиратства?* |

Примечание: Пункты,, набранные курсивом, появляются только при выборе опции «Принятые антипиратские меры»

# ПРИЛОЖЕНИЕ F. Дополнительные рекомендации для рыболовных судов

Приведенные рекомендации для рыболовных судов были предоставлены следующими национальными рыболовными ассоциациями:

OPAGAC – Organizacion de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores

ANABAC – Asociacion Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ СУДОВ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ЛОВОМ РЫБЫ В АДЕНСКОМ ЗАЛИВЕ И НЕДАЛЕКО ОТ ПОБЕРЕЖЬЯ СОМАЛИ.**

**I. РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ СУДОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В РЫБОЛОВНЫХ ЗОНАХ**

1. **Не сомалийские рыболовные суда должны избегать работы или переходов на расстоянии ближе 200 морских миль от побережья Сомали, независимо от того, выданы им лицензии или нет.**
2. **Не начинайте лов рыбы там, где радар показывает присутствие неопознанных лодок.**
3. **Если показались пластиковые лодки, обычно используемые пиратами, уходите от них на полной скорости в открытое море, ветер и волны затрудняет их движение.**
4. **Избегайте остановок ночью, сохраняйте бдительность, держите вахту на мостике, палубе и в машинном отделении.**
5. **Во время лова, когда судно более уязвимо, будьте бдительны и несите вахту у радара, чтобы максимально быстро и подробно известить власти о пиратском нападении.**
6. **При плавании в ночное время используйте только необходимые навигационные и сигнальные огни, чтобы свет не привлекал пиратов, которые иногда выходят на лодках без радаров, и пытаются обнаружить судно визуально.**
7. **Когда судно в дрейфе во время ночного лова, вахта должна нестись на мостике, палубе и в машинном отделении. Используйте только необходимые навигационные и сигнальные огни.**
8. **Двигатель должен быть готов к немедленному пуску.**
9. **Держитесь подальше от неопознанных судов.**
10. **Используйте УКВ как можно меньше, чтобы вас не услышали пираты, затрудняйте определение своего местоположения.**
11. **Активируйте АИС, когда в зоне работает морской патрульный самолет, чтобы облегчить ему идентификацию и слежение.**

## II. ИДЕНТИФИКАЦИЯ

1. **Руководству настоятельно рекомендуется зарегистрировать свои рыболовные суда в MSCHOA на весь период работы в районе побережья Сомали. Туда следует передать полный перечень членов команды на судне и, при возможности, намерения судов.**
2. **Проведите обучение до перехода или лова в зоне.**
3. **Если суда оборудованы устройствами VMS, их руководство должно предоставить MSCHOA доступ к данным.**
4. **Рыболовные суда должны избегать плавания в зонах, если есть информация о появлении идентифицированных пиратских плавбаз, при этом они должны использовать все средства максимально быстрого распознавания любого перемещения крупных или мелких судов, которые могут быть подозрительными.**
5. **Рыболовные суда должны всегда предоставлять опознавательную информацию по запросу с самолета или кораблей группировки ATALANTA, либо иной международной или государственной антипиратской группы.**
6. **Военные, торговые и рыболовные суда должны без задержки отвечать на любой запрос на опознание, сделанный приближающимся рыболовным судном (чтобы облегчить быстрое реагирование и спасение, особенное если судно рыболовное).**

## III. В СЛУЧАЕ НАПАДЕНИЯ

1. **В случае атаки или появления подозрительного судна известите власти (UKMTO и MSCHOA) и остальные суда.**
2. **Сообщите контактную информацию второму капитану судна (который на суше); его знание судна может способствовать успеху военного вмешательства.**

**Рекомендации только для сейнеров с кошельковым неводом**

1. **Эвакуировать весь персонал с палубы и из «вороньего гнезда».**
2. **Если пиратам удалось захватить контроль над судном, а кошельковый невод развернут, постарайтесь стимулировать пиратов дать вам выбрать сеть. Если выбор сети разрешат, следуйте инструкции по укладке и объясните, как функционирует механизм, чтобы избежать непонимания.**

# ПРИЛОЖЕНИЕ G. Дополнительные рекомендации для прогулочных судов, включая яхты.

Ввиду увеличения пиратских атак в Зоне высокого риска, рекомендуется НЕ ВХОДИТЬ в эту зону.

Вместе с тем, если яхта/прогулочное судно, которое, несмотря на совет, решается на прохождеие по ЗВР, рекомендуется предварительно связаться с командованием ВМС/ВС.

Наиболее свежую информацию по этому процессу можно получить на сайте MSCHOA ([www.MSCHOA.com](http://www.MSCHOA.com)) и ISAF (Международная федерация парусного спорта). Информация ткже есть на сайте Центра судоходства НАТО ([www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int).)

Страница по крейсерским яхтам ISAF - [www.sailing.org/cruising](http://www.sailing.org/cruising).

# ПРИЛОЖЕНИЕ H. Поддерживающие организации

## Стороны, подписавшие BMP4

### BIMCO

**BIMCO** – это независимая международная организация мореплавания, членами которой являются судовладельцы, менеджеры, брокеры, агенты и многие другие заинтересованные стороны с законными интересами в данной отрасли. Ассоциация действует от имени своих членов со всего мира и вырабатывает высокие стандарты и добивается согласованности в вопросах регулирования. Она является катализатором развития и продвижения честной и объективной международной политики судоходства. BIMCO аккредитована, как неправительственная организация (НПО), имеет статус наблюдателя во многих органах ООН, и ведет тесный диалог с регулирующими организациями морских администраций и другими заинтересованными сторонами в ЕЭС, США и Азии. Ассоциация владеет одним из наиболее полных информационных ресурсов по практическому судоходству, и предоставляет широкий спектр консультативных и рекомендательных услуг своим членам. [www.bimco.org](http://www.bimco.org)

### Международная ассоциация круизных линий

**Международная ассоциация круизных линий (CLIA**) является крупнейшей в мире круизной ассоциацией, в которую входят 25 главных мировых круизных линий. CLIA участвует в международном процессе регулирования и развития политики, и принимает все меры, чтобы создать надежную, безопасную и здоровую атмосферу на круизных кораблях. CLIA активно отслеживает международную политику судоходства и разрабатывает рекомендации для своих членов. CLIA выступает, как неправительственная консультативная огранизация в Международной Морской Организации. [www.cruising.org](http://www.cruising.org)

### Международная палата судоходства

**Международная палата судоходства (ICS)** является международной торговой ассоциацией операторов торгового флота. ISC представляет коллективные мнения международной индус трии, исходящие от разных государств, секторов и профессий. В ISC входят национальные ассоциации судовладельцев, представляющие 75% мирового торгового флота. Основным фокусом активности ISC является Международная Морская Организация (ММО, IMO) и агентство ООН, отвечающее за сохранение жизни на море и защиту морской среды. ISC активно участвует во многих областях, включая технические, юридические и оперативные вопросы отрасли, касающиеся торговых судов. ISC уникальная в том, что она представляет глобальные интересы всех различных направлений отрасли: операторов сухогрузов, танкеров, пассажирских судов и контейнерных перевозок, включая судовладельцев и третьи стороны, управляющие судами.

### IGP&I (Международная группа клубов взаимного страхования)

Тринадцать основных подписавших соглашение членов клуба Международной группы клубов P&I («Группы») обеспечивают между собой покрытие страховой ответственности (защита и возмещение) примерно 90% тоннажа грузов, пересекающих океан. Каждый клуб Группы является независимой, некоммерческой ассоциацией взаимного страхования, обеспечивающий страховку ответственности третьих сторон для судовладельца и фрахтовщика в отношении использования и работы судна. Каждый клуб контролируется своими членами через совет директоров или комитет, избранный из членов клуба. Клубы страхуют широкий диапазон ответственности, включая травмы членов команды судна, пассажиров и других лицу на борту, потерю или нанесение ущерба грузу, нефтяное загрязнение, уборку остатков судна с места аварии и доковые повреждения. Клубы также оказывают широкий спектр услуг своим членам в случае исков, судебных дел и предотвращении потерь, и часто играют ведущую роль в ведении несчастных случаев. [www.igpandi.org](http://www.igpandi.org)

### Международное морское бюро МТП

Главная цель Информационного центра по пиратству (ИЦП, PRC) Международного морского бюро – быть первой точкой контакта для капитана судна по сообщению о попытке, или о реальной атаке, или даже о подозрительных перемещениях, которое инициировало бы процесс принятия ответных мер. ИЦП повышает информированность в судоходной отрасли, среди капитанов судов, судовладельцев, страховых компаний, торговых компаний, и т.д., о зонах высокого риска, ассоциированных с пиратскими нападениями, или о специфических портах и якорных стоянках, где происходят вооруженные грабежи судов. Он работает в тесном контакте с различными правительствами и правоохранительными органами, и распространяет информацию, пытаясь снизить и, в конце концов, искоренить пиратство. [www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre](http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre)

### Международный комитет морских работодателей (IMEC)

**IMEC** является единственной международной организацией работодателей, занятой установлением связей в судоходной отрасли. Его офисы находятся в Лондоне и Маниле, среди его 140 членов – некоторые крупнейшие судовладельцы и управляющие, оперирующие 7500 судами и 185000 моряками. На многие из этих судов/мореплавателей распространяются соглашения IBF, которые IMEC, как основатель Объединенной Переговорной Группы, обсуждает от лица своих членов. IMEC также совершает большие инвестиции в обучение, причем, в ряду других проектов, в кадетские программы, охватывающие обучение собственными силами более 800 будущих офицеров, которым предоставляется бесплатное членство. [www.imec.org.uk](http://www.imec.org.uk)

### ИНТЕРКАРГО

**INTERCARGO** – это сокращенное название Международной Ассоциации владельцев сухогрузов. С 1980 года он представляет интересы владельцев, операторов и управляющих сухогрузными перевозками, и работает в тесном сотрудничестве с другими международными ассоциациями, с целью создать высококачественную, эффективную и рентабельную отрасль. [www.intercargo.org](http://www.intercargo.org)

### ИнтерМенеджер (InterManager)

**InterManager** является международной торговой ассоциацией по управлению морскими транспортными операциями. Члены InterManager являются собственными управляющими или третьими лицами, либо связанными организациями, либо ведут дела с судоходной отраслью. Вместе члены InterManager участвуют в управлении более чем 4370 судами и несут ответственность более чем за 250000 моряков. InterManager является единственной организацией, посвящающей себя исключительно тому, что она представляет отрасль управления транспортными морскими операциями. Это признанная и весьма уважаемая организация, которая представляет своих членов на международном уровне, осуществляет, по их поручению, лоббирование их мнений и потребностей, которые должны учитываться всемирной судоходной отраслью. InterManager направляет свою деятельность на повышение прозрачности и управляемости в мире судоходства, и гарантирует поддержание высоких стандартов во всем секторе управления транспортными операциями. [www.intermanager.org](http://www.intermanager.org)

### INTERTANKO (ИНТЕРТАНКО)

**INTERTANKO** – это Международная Ассоциация независимых владельцев танкеров. INTERTANKO стал голосом независимых владельцев танкеров с 1970 года, гарантирующим, что нефть, заставляющая мир крутиться, переводится безопасно, ответственно и конкурентоспособно. Членство является открытым для независимых владельцев нефтяных и химических танкеров, соответствующих критериям Ассоциации, то есть, для компаний, не являющихся нефтедобывающими, и для владельцев танкеров, не контролируемых государством. Независимые владельцы управляют почти 75% мирового танкерного флота, и большинство из них являются членами INTERTANKO. В январе 2011 года организация насчитывала 250 членов, общий флот которых составлял 3050 танкеров с общим дедвейт тоннажем в 285 млн. тонн. Ассоциированные члены INTERTANKO представляют 320 компаний с интересами в области морских перевозок нефти и химических веществ. [www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)

### INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СУДОХОДСТВА)

**Международная Федерация судоходства (ISF)** – это основная международная организация работодателей в судоходстве, представляющая все секторы и профессии. Членами ISF являются национальные ассоциации судовладельцев, судоходные компании которых переводят 75% мировых торговых грузов и предоставляют работу, в соразмерной пропорции, 1,25 млн. моряков. Созданная в 1909 году, ISF занимается всеми трудовыми вопросами, персоналом и обучением, а также теми проблемами здравоохранения и социального обеспечения моряков, которые могут влиять на международное судоходство. [www.marisec.orgwww.marisec.org](http://www.marisec.org)

### ITF (Международная Федерация работников транспорта)

Международная Федерация работников транспорта (ITF) – это международная федерация профсоюзов работников транспорта. Любой независимый профсоюз транспортной промышленности может быть принят в члены ITF. ITF помогает морякам с 1896 года, и в настоящее время представляет интересы моряков всего мира, из которых 600000 являются членами аффилированных профсоюзов ITF. ITF работает для улучшения условий труда моряков всех национальностей; его задача – гарантировать адекватные правила в судоходстве для защиты интересов и прав моряков. ITF помогает командам судов независимо от национальности и флага судна. [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)

### Международная Танкерная Ассоциация

**Международная Танкерная Ассоциация** была создана в 1987 году, чтобы представлять интересы специализированного флота химических/пакетных танкеров, и с тех пор развилась в авторитетный представительный орган для судовладельцев, работающих с классифицированными IMO химическими/пакетными танкерами; ее признают фокусной точкой, через которую регуляторные органы и торговые организации могут связываться с такими владельцами. В 1997 году МТА был присвоен консультативный статус, как негосударственной организации в Международной Морской Организации (IMO), и она полностью поддерживается IMO как единственный орган, представляющий и отслеживающий соответствие международному морскому законодательству. [www.ipta.org.uk](http://www.ipta.org.uk)

### JHC (Объединенный корпусный комитет)

**Объединенный корпусный комитет (JHC)** был основан в 1910 году, и включает в себя подписавших соглашение представителей как из синдикатов Ллойда, так и из IUA (Международной Ассоциации морского страхования). Он обсуждает все вопросы, связанные со страхованием корпуса, и представляет интересы занимающихся аналогичными вопросами на лондонском рынке. Комитет имеет широкие связи с морским сектором. JHC время от времени выпускает циркуляры, которые относятся к сообществу страхователей корпуса, и могут включать в себя новые формулировки, информацию о развитии судоходства и извещения о брифингах.

### JWC (Объединенный военный комитет)

В Объединенный Военный Комитет (JWC) входят подписавшие соглашение представители как из синдикатов Ллойда, так и из IUA (Международной Ассоциации морского страхования). Он обсуждает все вопросы, связанные со страхованием корпуса в случае военных действий, и представляет интересы занимающихся аналогичными вопросами на лондонском рынке. JWC получает рекомендации от независимых советников по безопасности и, время от времени, издает обновления к своим опубликованным «Перечисленным зонам». Это зоны возможного повышенного риска в том диапазоне опасностей, страхуемых на военном рынке, где может быть выдана страховка риска конфискации, оставления оружия, пиратства, атакующих действий, терроризма или войны.

### Международный морской форум нефтяных компаний (OCIMF)

Международный морской форум нефтяных компаний (OCIMF) является добровольной ассоциацией нефтяных компаний, имеющих интерес к судоходству и экологически чистой эксплуатации нефтяных танкеров, терминалов и работающих в открытом море вспомогательных судов, обеспечивающей постоянное усовершенствование проектов и эксплуатации. [www.ocimf.org](http://www.ocimf.org)

### SIGTTO (Общество международных операторов газовых танкеров и терминалов)

**Общество международных операторов газовых танкеров и терминалов** было учреждено в 1979 году для стимулирования безопасной и ответственной эксплуатации танкеров, переводящих сжиженный газ, и морских терминалов, работающих со сжиженным газом, для разработки рекомендаций по передовому отраслевому опыту и их распространения среди своих членов, а также для продвижения критериев передового опыта среди тех, для кого безопасность газовых танкеров и терминалов входит либо в сферу ответственности, либо в сферу интересов. Общество зарегистрировано на Бермудских островах, как «некоммерческое» юридическое лицо, и находится в собственности его членов, являющихся преимущественно владельцами либо газовых танкеров, либо терминалов. Общество имеет статус наблюдателя в IMO. [www.sigtto.org](http://www.sigtto.org)

### Морская миссия: забота о мореплавателях во всем мире

**Морская миссия** предлагает срочную помощь, практическую поддержку и дружеский прием командам, посещающим 230 портов мира. Заботясь ли о жертвах пиратства, или обеспечивая «линию жизни» тем, кто остался без средств в иностранных портах, мы готовы прийти на помощь 1,2 млн торговых моряков во всеми мире, независимо от их звания, национальности и верований. [www.missiontoseafarers.org](http://www.missiontoseafarers.org)

### Всемирный совет судоходства (WSC)

Всемирный совет судоходства (WSC) является профессиональной ассоциацией представляющей международную отрасль линейного судоходства. Линии членов WSC – это контейнеровозы, трейлерные перевозки, суда для перевозки автомашин, причем на все эти суда приходится примерно 90% глобального объема линейных перевозок. Вместе эти службы перевозят за год порядка 60% мирового оборота морских перевозок, или товаров на сумму более 4 триллиона долларов. Всемирный совет судоходства ставит своей целью иметь в своей работе с разработчиками политики и другими отраслевыми группами скоординированное мнение в отношении линейных перевозок, чтобы разработать действенные решения некоторых из наиболее проблемных мировых транспортных проблем. WSC является неправительственной организацией в Международной Морской Организации (IMO). [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)

## Военно-морские/военные/правоохранительные организации, поддерживающие BMP4

### Объединенные морские силы (CMF, ОМС)

**Объединенные морские силы** – это коалиция 25 государств, направленная на обеспечение региональной безопасности. CMF действуют в соответствии с международным правом и резолюциями Совета Безопасности ООН, и получают поддержку от трех разных подразделений. Объединенная оперативная группа (ООГ) 150 действует в Красном море, Аденском заливе, Индийском океане, Аравийском море и Оманском заливе, проводя операции по морской безопасности ООГ151 работает в Аденском заливе и бассейне Сомали и Индийского океана для отражения, подрыва и подавления пиратства, охраняя мирный проход торговых судов любой национальности. ООГ152 действует в Аравийском заливе, проводя операции по морской безопасности совместно с партнёрами из Совета по сотрудничеству стран Персидского залива (GCC), и также по предотвращению дестабилизирующих действий. [www.cusnc.navy.mil/cmf/cmf\_command.html](http://www.cusnc.navy.mil/cmf/cmf_command.html)

### EU NAVFOR (Военно-морские силы Европейского Союза)

**EUNAVFOR** – главный координирующий орган, который работает с Центром морской безопасности (Африканский Рог). Операция «Аталанта» подразумевает развертывание главной военно-морской группы ЕС в регионе с целью повышения морской безопасности у побережья Сомали. Дополнительно задача включает в себя поддержание широкого диапазона связей, как на региональном уровне, так и с отраслью в целом, помощь в выработке передового опыта и распространение информации через работающий круглосуточно (24/7) Центр морской безопасности - Африканский Рог(MSCHOA) и через сайт [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

### ИНТЕРПОЛ

**ИНТЕРПОЛ** – самая большая в мире международная полицейская организация, членами которой являются 188 стран. Созданная в 1923 году, она облегчает международное сотрудничество полиции, поддерживает и оказывает содействие всем организациям, властям с службам, задачей которых является профилактика или борьба с международной преступностью.

Морское подразделение ИНТЕРПОЛ (MPTF) было создано в январе 2010 года для координации международного ответа организации на угрозу морского пиратства в его разных видах при помощи:

* Улучшение глобального сбора, сохранения, анализа и распространения связанных с пиратством доказательств и разведывательных данных своими членами для уголовных расследований и наказаний, и
* Развитие системы полицейских и законных следственных и судебных преследований в Восточной Африке в партнерстве с основными международными игроками и донорами.

[www.interpol.int](http://www.interpol.int)

### MARLO: Служба морской связи ВМС США

**Служба морской связи ВМС США (MARLO)** ставит своей задачей облегчить информационный обмен между ВМС США, Объединенными морскими силами и сообществом торгового судоходства в зоне ответственности Центрального командования США (CENTCOM). MARLO действует, как проводник информации с акцентом на надежность и безопасность судоходства, стараясь оказать содействие всем членам торгового флота. Для помощи в борьбе с пиратством MARLO выступает в качестве вторичной (после UKMTO) чрезвычайной точки контакта для моряков, попавших в бедствие, а также распространяет рекомендации по переходу среди судоходной отрасли. MARLO распространяет рекомендации, касающиеся военно-морских учений, высадок, помощи по навигации, экологическим проблемам, содействию по эвакуации медицинскими вертолетами, усилению мер безопасности, региональным поискам и спасательному центру, среди торговых грузоотправителей при помощи брифингов, на сайте, через электронную почту, и по телефону «горячей линии».

### Центр морской безопасности - Африканский Рог (MSCHOA)

**Центр морской безопасности - Африканский рог (MSCHOA)** оказывает услуги морякам в Аденском заливе, бассейне Сомали и за пределами Африканского Рога. Это координационный центр, задачей которого является охрана законной свободы мореплавания в свете увеличивающихся рисков пиратских нападений на торговые суда в регионе, в поддержку резолюций Совета Безопасности ООН №№ 1814, 1816 и 1838. Посредством тесного диалога с судоходными компаниями капитанами и другими заинтересованными сторонами, MSCHOA выстраивает картину уязвимости судоходства в этих водах и походах к ним. Центр, в котором работают представители военного и торгового флота из нескольких стран, затем осуществляет согласование с военными, действующими в этом регионе для помощи и защиты моряков. Существует явная потребность в защите судов и их команд от незаконных и опасных нападений и в охране ключевых глобальных торговых путей. www.mschoa.org

### Центр судоходства НАТО (NSC)

**Центр судоходства НАТО (NSC)** обеспечивает коммерческую связь с военно-морскими силами НАТО. NSC является основной точкой контакта НАТО с морским сообществом и используется НАТО как средство связи и координационных инициатив и усилий с другими участниками военных группировок (главные из них – UKMTO, MSCHOA и MARLO), а также непосредственно с морским сообществом, тем самым поддерживая общие усилия для уменьшения частоты пиратских нападений. [www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int)

### Операция «Океанский Щит»

Операция «Океанский Щит» является вкладом НАТО в международные усилия по борьбе с пиратством в районе Африканского Рога. Операция выделяет особую роль НАТО, основанную на высокой силе Альянса, за счет более всестороннего подхода к антипиратским действиям. Антипиратские усилия НАТО сфокусированы на морских антипиратских операциях, помощи морскому сообществу по принятию мер для снижения частоты пиратских нападений, а также на создании региональных и государственных мощностей по борьбе с пиратством. ООперация разрабатывалась, как вспомогательное средство к усилиям существующих междунапродных организаций и сил, действующих в регионе.

### UKMTO

Центр по обеспечению безопасности торгового судоходства Англии в Дубае - UK Maritime Trade Operations (UKMTO), является основной точкой контакта для торговых судов и связи с военными в регионе. UKMTO также применяет Схему добровольной отчетности, согласно которой торговым судам рекомендуется посылать регулярные доклады с указанием их позиции/курса/скорости и ожидаемого времени прибытия в следующий порт про прохождении региона, ограниченного Суэцем, 78°E и 10°S. UKMTO отслеживает суда, и передает информацию об их положении в штабы ОМС и EU. Появляющаяся и релевантная информация, влияющая на коммерческие перевозки, затем может передаваться непосредственно на суда, а не в офисы компаний, что ускоряет реагирование на любой инцидент и экономит время. Для получения дальнейшей информации или для присоединения к Схеме добровольной отчетности, свяжитесь с UKMTO или MSCHOA. E-mail: ukmto@eim.ae

1. Центр безопасности судоходства – Африканский Рог The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) является планирующим и координирующим центром сил Евросоюза EU NAVFOR [↑](#footnote-ref-1)
2. Центр по обеспечению безопасности торгового судоходства Англии в Дубай - UK Maritime Trade Operations (UKMTO), является связующим звеном между капитанами торговых судов и военно-морскими силами. Постоянные сообщения о состоянии судна при следовании им зоной риска отправляются именно в UKMTO, и там из этих сообщений и сообщений военных складывается общая картина оперативной обстановки. [↑](#footnote-ref-2)