

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

В. І. ІЗОТОВ, В. О. МИХАЙЛЮК

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Навчальний посібник

Рекомендовано Вченою радою НУК

Електронне видання
комбінованого використання на DVD-ROM



МИКОЛАЇВ • НУК • 2019

УДК 656.086.2(075.8)

I-38

Автори:

В. І. Ізотов, викладач каф. техногенної та цивільної безпеки НУК;

В. О. Михайлюк, канд. техн. наук, професор НУК

Рецензенти:

Б. Г. Тимошевський, д-р техн. наук, професор;

О. М. Мікосянчик, д-р техн. наук, доцент кафедри цивільної та промислової безпеки;

Д. О. Жук, канд. техн. наук, доцент

Ізотов В. І.

I-38 Безпека морських перевезень : навчальний посібник / В. І. Ізотов, В. О. Михайлюк. – Миколаїв : НУК, 2019. – 411 с.

Викладено основні актуальні питання, пов'язані з безпекою морських транспортних засобів, екіпажів суден, пасажирів і вантажів. Розглянуто сучасний стан морського розбою, технічні засоби та тактику дій піратів. Наведено рекомендації щодо попередження актів піратства та превентивних заходів забезпечення цього, організації підготовки охорони цивільного судна у морі та на місцях стоянки.

Призначено для студентів спеціальностей "Електричні системи та комплекси транспортних засобів" і "Двигуни внутрішнього згоряння" та інших спеціальностей вищих навчальних закладів, у програмі яких є навчальна дисципліна "Організація та нормативне забезпечення охорони суден".

УДК 656.086.2(075.8)

Навчальне видання

ІЗОТОВ Валерій Ізмайлович
МИХАЙЛЮК Валерій Олександрович

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Навчальний посібник

Редактор *А. О. Максименко*
Комп'ютерне верстання *А. В. Платонова*
Коректор *М. О. Паненко*

© Ізотов В. І., Михайлюк В. О., 2019
© Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, 2019

Формат 60×84/16. Ум. друк. арк. 24,0. Об'єм даних 35989 кб.
Тираж 16 прим. Вид. № 7. Зам. № 52

Видавець і виготівник Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9, м. Миколаїв, 54025
E-mail : publishing@nuos.edu.ua

Свідцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6402 від 19.09.2018 р.

ПРИЙНЯТІ СКОРОЧЕННЯ

АІС – автоматична ідентифікаційна система

АРБ – аварійний радіобуй

АТРСБ – Азіатсько-Тихоокеанська рада з співробітництва в сфері безпеки

ВПК – великий протичовневий корабель

ВР – вибухові речовини

ВМС – військово-морські сили

ВМФ – військово-морський флот

ВП – вибуховий пристрій

ГМСЗБ – Глобальна морська система зв'язку при нещасті та для забезпечення безпеки

ДП АМБ – Державне підприємство Агентство морської безпеки

ЕМІ – електромагнітний імпульс

ЕОМ – електронно-обчислювальна машина

ЕШП – електрошоковий пристрій

КБМ – Комітет ІМО по безпеці на морі

КЦС – координаційний центр системи

МЗВ – магнітометричний засіб виявлення

МКУБ – Міжнародний кодекс з управління безпекою

ММБ – Міжнародне морське бюро

МОБП – Міжурядова організація по боротьбі з піратством

МОП – Міжнародна організація праці

НВЧ – надвисокочастотні випромінювання

- НПА – некеровані підводні апарати
- НЕМП – найбільш ефективні методи безпеки
- ОСПЗ – охорона суден і портових засобів
- ПВЧ – понад високої частоти (випромінювання)
- ПДНВ – Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти
- ПДСЗ – підводно-диверсійні сили і засоби
- ПОСС – приватні охоронні структури на судах
- ПРС – пошуково-рятувальні служби
- ПСА – Південно-Східна Азія
- ПТА – підводний телекерований апарат
- ПФУ – перехідний федеральний уряд
- РГКК – робоча група з координації конвоїв
- РДП – пристрій для роботи дизеля під водою
- РЛВ – радіолокаційний відповідач
- РЗП – практика розслідування злочинів, пов'язаних з піратством та озброєним розбоєм проти суден
- РКЦ – рятувний координаційний центр
- САЗ – системи активного захисту
- САСМС – система автоматичного спостереження за місцем розташування судна
- СДІ – системи далекої ідентифікації й спостереження за суднами
- СЗОІ – система збирання та обробки інформації
- СОЛАС – Міжнародна конвенція по охороні людського життя на морі
- СПОІ – система прийому та обробки інформації
- ССОО – суднова система охоронного оповіщення
- СУРС – система управління рухом судна
- СФЗО – системи фізичного захисту об'єктів
- ТНПА – телекерований незаселений підводний апарат
- ЦВВ – цифровий виборчий виклик
- ЦЗД – центр збору даних

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ЦКП – центр комутації повідомлень

ЦКРМ – центр координації по рятуванню на морі

ШСЗ – штучний супутник Землі

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації

ІМВ – International Maritime Bureau (Міжнародне морське бюро)

ІМО – International Maritime Organization (Міжнародна морська організація)

ІМСО – Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Міжурядова морська консультативна організація)

ІRTC – International Recommended Transit Corridor (Міжнародний рекомендований коридор транзиту суден)



ВСТУП

Однією зі складових безперервної діяльності людини на морі є створення безпечних умов праці та заробітку, але проблема міжнародного тероризму та морського піратства негативно впливає на розвиток морських торговельних зв'язків і призводить до людських жертв. Загальне подорожчання морських перевезень через загрозу нападів призводить до погіршення економічних показників виробничої діяльності міжнародного торговельного флоту. Як наслідок – морська діяльність виявляється в центрі політичної уваги через піратства і не може залишатися без відповідної реакції керівництва іноді не однієї, а відразу декількох країн.

Пірати оголошені "*hostis humani generis*", тобто ворогами роду людського, і тому підлягають осуду та покаранню в будь-якій країні. Міжнародною практикою допускається знищення піратів будь-ким без оголошення війни, однак піратів, узятих у полон, слід віддати судовим органам: їхні діяння повинні бути розглянуті відповідно до закону. Визначення піратства та методів боротьби з ним містяться в Конвенції ООН з морського права (1982 р.), що набрала силу з 16 листопада 1994 року. Відповідно до цього документа всі держави зобов'язані максимально тісно співпрацювати для знищення піратства у відкритому морі або у будь-якому іншому місці за межами юрисдикції будь-якої країни.

За останні роки піратських нападів зазнали судна 62 країн світу. Це відбувалося в прибережних морях 56 країн і свідчить про те, що піратство є прибутковою справою. Експерти вважають, що сплеск морських розбоїв міг бути спричинений глобальним уповільненням темпів економічного розвитку. Товари на суднах як відносно легкий видобуток стали цікавити більшу кількість злочинців. За словами представника Міжнародного морського бюро (ММБ), сьогодні "легше пограбувати судно, ніж банк". Це ж бюро повідомляє, що збиток від піратства тільки в азійських морських водах оцінюється щорічно не менше 25 млрд дол. У деяких районах морський розбій є традиційним способом заробітку. Реалізація видобутку стала тут частиною місцевої економіки. Крім того, існують піратські синдикати, які виконують замовлення на поставку певних вантажів і навіть суден того типу, який цікавить замовника.

Напади на торговельні судна, пограбування – це тільки одна частина проблеми. Судна з вантажем нерідко викрадають, а згодом нелегально використовують в інших регіонах зі злочинними цілями (з метою, наприклад, нелегальних вантажоперевезень). Також поширені й вимоги викупу за звільнення захоплених у полон екіпажів суден. Крім того, судновласники наполегливо переконують капітанів і екіпажі суден не поширювати інформацію про подібні інциденти: по-перше, остерегаючись витрат під час судових розглядів у справі про піратські напади; по-друге, намагаючись уникнути втрати довіри з боку комерційних партнерів і не бажаючи виплачувати компенсації постраждалим працівникам.

Глава 1. ПІРАТСТВО ТА ЗБРОЙНИЙ РОЗБІЙ НА МОРІ

1.1. Тероризм і піратство на морі – актуальні проблеми сучасності

Економічна і соціальна еволюція відносин у світі відбувається шляхом глобалізації всіх сфер міжнародного життя, що відрізняється високим динамізмом і взаємозалежністю подій. Одним із головних напрямків розвитку світової цивілізації в третьому тисячолітті стає освоєння просторів і ресурсів Світового океану. Саме на це в майбутньому буде спрямована національна політика більшості держав світового співтовариства. Така тенденція визначає неминучу конкуренцію між країнами за можливість використання багатств Світового океану у своїх інтересах, причому у цьому суперництві використовується все ширший спектр засобів, аж до застосування терористичних методів. Тероризм з'являється там, де є глибинні протиріччя в економіці, де частина населення пручається реформам, де висока соціальна диференціація, де не створено ефективних механізмів правового захисту громадян.

До основних злочинів терористичного характеру, що становлять загрозу безпечному функціонуванню об'єктів водного транспортного комплексу України, можна віднести терористичні акти, захоплення заручників, захоплення та викраден-

ня суден, а також піратство. Отже, сьогодні особливу актуальність має забезпечення захисту від міжнародного тероризму. Латинське слово "terror" означає страх, жах. Не випадково в основі міжнародного тероризму лежить руйнування, щоб посіяти страх, придушити психологічний опір актам терору та домогтися певних злочинних цілей.

Залученість до морської діяльності значних економічних ресурсів і постійна увага з боку багатьох держав приваблюють міжнародні та національні злочинні структури, що збільшує ймовірність виникнення загроз терористичного характеру на просторах Світового океану. Події останніх років свідчать, що спостерігається тенденція до зростання злочинних зазіхань на безпеку судноплавства, причому загроза існує в будь-якій точці Світового океану. Найбільшу небезпеку становлять злочини терористичного характеру. Ці протиправні дії проти об'єктів під прапором України можуть відбуватися на просторах із правовим режимом відкритого моря, а також у територіальних і внутрішніх водах.

Перші випадки тероризму на об'єктах водного транспорту періоду новітньої історії належать початку 60 років ХХ ст. У 1970–1980 роки вони стають усе частішими. Наприклад, 4 березня 1973 р. терористи знищили судно "Санья" у бейрутському порту; 2 лютого 1974 р. терористи захопили в пакистанському порту Карачі вантажне судно і погрожували підірвати його, якщо грецький уряд не звільнить двох чоловік, звинувачених у терористичних акціях в аеропорту Афін. У 1978 р. терористи зробили спробу захопити підводний човен американських військово-морських сил (ВМС) "Трепанг" з крилатими ракетами на борту. В 1985 р. у Єгипті організація "Фронт визволення Палестини" захопила італійське судно "Achille Lauro", погрожуючи підірвати його, якщо керівництво Ізраїлю не звільнить палестинських ув'язнених. Пізніше,

в 1990 р., в Аденській затоці групою "Сомалійського національного руху", що використовує у своїй діяльності терористичні методи, було здійснено збройне захоплення рибальського судна "Кафф" з 27 радянськими рибалками на борту. Бойовики зажадали зустрічі з радянським урядом і висунули політичні та інші вимоги. У результаті проведених переговорів терористи обмежилися призначенням викупу. Незважаючи на незаконність дій, радянський уряд був змушений задовольнити вимоги терористів, щоб звільнити моряків.

Великий політичний резонанс одержало захоплення 16 січня 1996 р. угрупованням "Онуки Шаміля" пасажирського порома "Аврасія" у порту Трабзон (Туреччина). Група з 12 терористів здійснила захоплення судна та взяла в заручники екіпаж і пасажирів. Погрожуючи розстріляти заручників, а потім підірвати судно, на борту якого було більш ніж 200 чол., терористи вимагали припинити штурм села Первомайське, де знаходилося оточене бандитське угруповання, яке скоїло теракт у Кизлярі. У 2016 р. 6 листопада ісламісти з угруповання "Абу Сайяф" на півдні Філіппін напали на німецьку яхту і викрали громадянина Німеччини, а його супутницю вбили. Пізніше 11 листопада 2016 р. десять ісламістів з цього ж угруповання напали на в'єтнамський суховантажник "Royal 16", викрали капітана і ще п'ятьох членів екіпажу. Деякі із моряків на борту були поранені з вогнепальної зброї. І це далеко не повний перелік усіх злочинних актів терористичного характеру, здійснених проти об'єктів всесвітнього воднотранспортного комплексу.

Крім захоплення заручників, терористичні акти можуть супроводжуватися вибухами, підпалами або іншими діями диверсійного характеру.

У 2000 р. 23 жовтня, два катери зі смертниками з організації "Тигри звільнення Таміл Ілама" врзалися в пасажирські

пороми Шрі-Ланки, один з яких затонув, а другий був сильно пошкоджений. При цьому загинуло понад 400 осіб. У 2001 році терористи цієї ж організації підірвали танкер "Silk Pride", що знаходився біля берегів Шрі-Ланки, направивши в його сторону відразу п'ять човнів, один із яких був начинений вибухівкою. Керували човнами бойовики-смертники.

Широкий міжнародно-політичний резонанс мав терористичний акт угруповання "Абу Сайяф" проти порому "Суперфері 14" на Філіппінах у 2004 р., який забрав більш ніж 116 життів (вибух і пожежа на борту) причому витрати терористів були мінімальні, а повний цикл підготовки акту становив два місяці.

У 2010 р. 1 лютого ізраїльським службам безпеки вдалося попередити теракт на узбережжі Середземного моря: в районі Ашкелона і Ашдода були виявлені та знешкоджені потужні вибухові пристрої, які, судячи з усього, були доставлені терористами морським шляхом з сектора Газу. Служби безпеки припустили, що вибухові пристрої призначалися для підриву військових катерів. Відповідальність за спробу теракту взяли на себе бойовики "Ісламського джихаду".

Кувейтська газета "Аль-Кабас" 7 грудня 2010 р. із посиленням на місцеві офіційні джерела в сфері безпеки повідомила про активізацію діяльності терористичної організації "Аль-Каїда" на морських шляхах в Аравійському морі, Аденській затоці і в зоні Перської затоки.

"Бойовики терористичної організації "Даїши" планували атакувати пасажирські лайнери в Середземному морі", таку інформацію 29 січня 2016 р. оприлюднило британське інформаційне видання, посилаючись на представників ВМС Британії.

У 2016 р. 25 жовтня біля острова Перим у Баб-ель-Мандебській протоці танкер "Galicia Spirit" був обстріляний з гра-

натомета і автоматів, а човен із трьома нападниками вибухнув за 20 метрів від танкера. За словами судновласника, в човні було досить вибухівки, щоб завдати серйозної шкоди судну, яке перевозило зріджений газ. Якщо спочатку інцидент розглядався як атака піратів, то пізніше експерти почали вважати, що це була атака смертників-терористів.

У кінці січня 2017 р. військовий есмінець Саудівської Аравії "Аль-Медіна" зазнав нападу терористів. Група бойовиків-смертників з Ємену атакувала його неподалік від порту Ходейда в Червоному морі. Одне з трьох суден терористів з вибухівкою на борту зуміло протаранити есмінець. У результаті інциденту ніхто не загинув, але плавзасобу було завдано значної шкоди.

На поромі "Бахтіяр", який прямував до Баку, 13 вересня 2017 р. було попереджено терористичний акт. За даними місцевих спецслужб, два брати (громадяни Туркменістану) намагалися пронести вибухівку на борт вантажопасажирського порома "Бахтіяр" (судно виконує рейси між містами Туркменбаши і Баку). Зловмисники планували пронести окремо вибухові речовини і зібрати бомбу вже на поромі. Вибух повинен був прогрімити в туркменських територіальних водах.

Крім того, з огляду на те, що водним транспортом перевозяться іноді дуже великі партії хімічних, біологічних або радіаційно-небезпечних вантажів, неважко уявити ступінь небезпеки здійснення терористичного акту в подібних умовах, а витік нафтопродуктів з танкера може спричинити екологічну катастрофу. Це визначає необхідність, поряд із заходами щодо припинення актів терористичного характеру на акваторії, підвищувати оперативність і ефективність ужиття заходів щодо локалізації та ліквідації наслідків подібних подій.

На думку деяких дослідників, тенденції розвитку сучасного стану дозволяють прогнозувати імовірність подальшого

зростання кількості терористичних актів на водних просторах Світового океану. Тенденціями збільшення тероризму на водних просторах є такі:

- вплив тероризму на політичне та економічне життя держав, що знижує інвестиційну привабливість, дестабілізує економіку та міжнародні відносини;

- жорсткість боротьби за право володіння ресурсами Світового океану;

- згладжування меж між внутрішньодержавним і міжнародним тероризмом;

- динамічна трансформація форм, методів, засобів, цілей, підвищення рівня організації, оснащеності та конспірації в діяльності терористичних організацій;

- зрощування організованої злочинності з тероризмом, у результаті чого останній перетвориться на прибутковий бізнес.

Якщо взяти до уваги обсяг матеріальних збитків і суспільно-політичний резонанс від проведеного терористичного акту на об'єкті водного транспортного комплексу, стає зрозумілим, що злочинні організації можуть використовувати такі акти для завдання збитків практично державного масштабу.

Виконавча юрисдикція України відносно об'єктів нападу терористів на водних просторах визначена на основі міжнародно-правових документів і закріплена в національному законодавстві. Заходи щодо припинення незаконних актів здійснюються силами та засобами, залученими для проведення контртерористичних операцій, відносно наступного:

- а) суден, що плавають під державним прапором України у внутрішніх водах, у територіальному та відкритому морі;

- б) суден, що плавають під прапором іноземної держави, у внутрішніх і територіальних водах України;

- в) суден, що плавають під державним прапором України

у внутрішніх і територіальних водах іноземної держави, а також суден, що плавають під прапором іноземної держави з громадянами України на борту за межами її територіальних вод з дозволу (або за проханням) прибережної держави або держави прапора, у погодженому з нею порядку в ситуації, коли життю цих осіб безпосередньо загрожує небезпека, а усунути її іншими засобами неможливо;

г) об'єктів, які знаходяться на території України й керують рухом морських суден, засобів зв'язку та об'єктів навігації, портових споруд і їхнього обслуговуючого персоналу.

Необхідно зазначити, що все частіше захоплення терористами морських суден супроводжується захопленням заручників. Таким чином, можна виділити два найнебезпечніші злочини терористичного характеру проти об'єктів України, що здійснюють морську діяльність на водних акваторіях, – терористичні акти та піратство (походить від грец. "пейратес" – розбійник, пірат; у сучасному міжнародному праві *піратство* – це грабіж або інші насильницькі дії, здійснювані з приватних суден у міжнародних водах або з приватних повітряних суден у повітряному просторі над міжнародними водами).

Як свідчить статистика, кількість актів тероризму, які відбуваються на морі, менша, ніж на землі або в повітрі. У той же час їхня суспільна небезпека надзвичайно велика, а політичний резонанс у результаті здійснення кожного з таких актів значний. Морські напади є одним із терористичних способів економічної дестабілізації. Як вважають аналітики, одним із найнебезпечніших сценаріїв терористичного акту на водних шляхах є напад із метою закрити порт або заблокувати найважливіші шляхи морських зв'язків для руйнування механізму глобального морського торговельного комплексу. Звичайно, довгострокове або значне руйнування світової економіки малоймовірне, але можливість завдання тимчасового великого матеріального збитку та створення суспільно-політичного ре-

зонансу досить висока. Наприклад, підбив терористами "Ісламської армії Адена-Аб'ян" французького супертанкера "Лімбург" у 2002 р. в Аденській затоці спровокував короткострокове порушення міжнародного судноплавного бізнесу, збільшення на 48 центів ціни за барель сирої нафти, потрібний страховий збір для суден, що заходять в Аден, тобто в результаті все це призвело до 93 % зниження товарообігу. Таким чином, Ємен втратив приблизно 4 млн дол. на місяць, крім того, виникла загроза небувалої екологічної катастрофи.

Привабливість водних об'єктів для терористів також підтверджується тим, що для проведення терористичних актів на них у терористичних організаціях, наприклад в "Аль-Каїді", існують спеціальні структури. Так, за наявною інформацією, члени індонезійської мережі "Джемаа Ісламія" реєструвалися на комерційні курси підводного плавання, які надають курортні компанії. Члени місцевих сил безпеки вважають, що головна мета цього навчання полягала в тому, щоб підготувати підводні напади на газо- та нафтопроводи недалеко від берега Мінданао. Цей факт показує, що зростання комерційних підприємств, які спеціалізуються на морських спортивних змаганнях і навчанні користуванню спеціалізованим устаткуванням, надає терористам можливість здобувати необхідні знання і навички та використовувати їх зі злочинною метою.

Терористичні організації давно використовували піратство та морську контрабанду, однак в останні роки вони почали створювати власні військові флоти та здійснювати теракти не тільки на суші й у повітрі, але й на морі. Морський тероризм є серйозною загрозою безпеці мореплавання, зневажає загальновизнаний принцип волі морів. Як і піратство, він є злочином міжнародного характеру. Часто акти піратства здійснюються на замовлення з метою впливу економічні або політичні процеси держав, які проводять морську діяльність

на водних акваторіях. Сучасний масштаб дій піратів і способи реалізації злочинних задумів (застосування зброї, захоплення заручників, убивства) дозволяють говорити про те, що піратство набуває терористичної спрямованості. На думку деяких закордонних експертів, воно стає інструментом транснаціонального тероризму. Тому до тероризму на морі слід підходити як до проблеми, органічно пов'язаної з піратством.

Піратство і тероризм, як відомо, перетинаються в двох ключових сферах. По-перше, в юридичній: пірати і терористи як недержавні кримінальні формування об'єднуються і створюють екстериторіальні союзи. По-друге, у фінансовій сфері, коли пірати фінансують терористів (відомо, наприклад, що пірати фінансують ісламістські терористичні організації в Сомалі й Індонезії). Піратство і тероризм переслідують різні цілі, в той же час використовують схожі методи, однаково порушують принцип свободи у відкритих водах і його важливий елемент – свободу мореплавання, створюють загрозу безпеці людського життя на морі, перешкоджають розвитку і здійсненню господарської діяльності, що є причиною політичної та соціальної нестабільності. У піратства і тероризму є схожі риси організаційних структур і розвідувальних методів одержання необхідної інформації. Різниця між ними полягає тільки у меті, яку вони переслідують:

- для піратів головне – збагачення, нажива; вони уникають афішування своїх дій і вдаються до психологічного інструментарію для реалізації своїх вимог, а до силових методів впливу – в останню чергу;

- метою терористів є залякування влади для реалізації, як правило, політичних вимог (створення нестабільної обстановки, прагнення показати і розрекламувати себе, завдати моральної чи матеріальної шкоди противнику, залякати його). Морські терористи, як правило, прагнуть до афішування своїх силових дій.

З часом межі між цими явищами стали розмитими. Використовуючи піратську тактику, терористи прагнуть поширити свій джихад і на морські рубежі. У Сомалі, наприклад, між піратами і терористичними організаціями утворилися міцні зв'язки.

Сьогодні піратство розглядається міжнародними морськими організаціями як складова частина тероризму. Охорона морських шляхів перетворюється в пріоритетний напрямок діяльності правоохоронних органів прибережних держав, у першу чергу країн, які контролюють основні канали і протоки.

Найбільш імовірними об'єктами атаки з боку терористів вважаються Суецький і Панамський канали, Малакська, Сінгапурська та Аденська протоки, а піратські напади класифікуються як реальна підготовка або прикриття підготовки до проведення масштабних терористичних актів. Такі висновки впливають з наступного:

- піратство перетворилося в головну загрозу для судноплавства в приливних зонах і каналах, що затрудняє функціонування системи світової торгівлі;
- при нападі на судна не можна відразу визначити мету, яку переслідують нападники;
- не виключено, що терористичні організації використовують піратські напади для рішення матеріальних проблем.

Усупереч існуючій думці, що пірати діють тільки з метою наживи, більшість із них і підковані ідеологічно, як терористи, і мають довгострокові політичні плани. Багато терористичних організацій прагнуть забезпечити собі можливість діяти на морі з метою подальшого поширення тероризму.

Не можуть не турбувати повідомлення про те, що на суші в піратонебезпечних районах досить активно діють різні терористичні організації: у Сомалі – радикальне ісламістське угруповання "Аш-Шабаб" ("Рух молодих моджахедів"), що має тісні зв'язки з міжнародною терористичною організацією

"Аль-Каїда"; у Ємені на північній стороні Аденської затоки зростає вплив самої "Аль-Каїди", яка взяла під свій контроль міста-порти Ель-Мукала, Еш-Шихр, місто Ахвар; у Нігерії – екстремістське угруповання "Боко харам", яке, за даними офіційних джерел захопило на північному сході країни більше 20 населених пунктів і розвиває співробітництво із сомалійським угрупованням "Аш-Шабаб".

Піратство як джерело фінансування ісламських терористів у районі Африканського Рогу може призвести до виникнення там державних утворень терористичної спрямованості, які здійснюватимуть акти тероризму по усьому світі. Участь терористів у піратських рейдах дає можливість підтримання їх бойової форми та підготовки до наступних захоплень морських суден із терористичними цілями. Піратське середовище є сприятливим для вербування терористів.

Методи морського піратства використовують наступні терористичні організації: "Тигри звільнення Таміл-Ілама" (шріланкійські сепаратисти) – у 2005 році офіційно визнали свою поразку; "Рух за звільнення Ачеха" (Індонезія) – у 2005 році припинили озброєну боротьбу; "Ісламський визвольний фронт Моро" (ісламістська організація на півдні Філіппін); "Джемаа Ісламія" (ісламістська організація в Південно-Східній Азії); "Аль-Каїда", "Хезболла" та ін.

Бойовики готують удари на морі та з моря, викрадаючи моряків для того, щоб вони (за повідомленнями спецслужб) навчали терористів керувати суднами. "Першими цілями можуть виявитися судна, а потім – великі порти", – попереджає агентство "Aegis Defence Service" у Лондоні.

"Терористи-смертники можуть атакувати цивільні судна або захоплювати їх для того, щоб потім таранити ними танкери поблизу портів чи безпосередньо в портах", – такі прогнози робить Агентство "Aegis Defence Service".

Інші можливі цілі терористів – військові кораблі США й інших країн.

Так, 12 жовтня 2000 р. двоє терористів підірвали маленький катер, начинений вибухівкою (брандер), підійшовши до борта есмінця УРО ВМС США "Коул", що бункерувався в порту Аден. Сімнадцять військовослужбовців США загинули, 38 поранені (рис. 1.1). Відповідальність за вибух взяло на себе ісламське угруповання, пов'язане з "Аль-Каїдою".



Рис. 1.1. Пошкоджений терористами есмінець УРО "Коул"

За дев'ять місяців до підриву "Коула" смертники готувалися провести аналогічний теракт проти есмінця США "The Sullivans" (DDG-68) під час його заходу в Аден 3 січня 2000 року. Коли катер зі смертником уже вийшов на вихідну позицію, він несподівано нахилився і перекинувся, забравши на дно невдалого диверсанта – мабуть, терористи перевантажили вибухівкою утлий плавзасіб (а, може, купили ненадійний човен). Один із у пійманих лідерів "Аль-Каїди" повідомив слідчим, що його спільники розробляли плани щодо нанесення ударів по кораблях США за допомогою начинених вибухівкою швидкохідних катерів у водах Філіппін.

У травні 2006 р. біля берегів Сомалі відбувся справжній морський бій: пірати відкрили вогонь по військових кораблях військово-морських сил (ВМС) США. Ракетний крейсер "Кейп Сент-Джордж" і ракетний есмінець "Гонсалес" відповіли залпами ракетних установок. У результаті спецоперації було затримано 12 піратів, п'ять із них були поранених.

У 2016 р. 1 жовтня у Червоному морі єменські повстанці-хусити знищили протикорабельною ракетою американський катамаран HSV-2 "Swift", орендований урядом Об'єднаних Арабських Еміратів, який згорів і затонув. За інформацією зарубіжних джерел, катамаран використовувався для перекидання в Ємен військовослужбовців, що беруть участь у війні проти заколотників, а також для доставки гуманітарної допомоги й евакуації з Ємену поранених цивільних осіб.

У 2016 р. 10 жовтня есмінець УРО ВМС США DDG-87 "Мейсон" піддався ракетному обстрілу під час перебування в нейтральних водах біля берегів Ємену. В результаті атаки корабель і екіпаж не постраждали. За заявою представників США, по американському есмінцю "Мейсон" єменськими бойовиками були випущені дві протикорабельні ракети C-802 (експортна назва китайських YJ-82) з інтервалом приблизно 60 хв. Обидві ракети впали в море, не діставшись до есмінця.

Також турецька розвідка стверджувала, що терористичне угруповання "Ісламська держава" готували атаки на кораблі військово-морського флоту (ВМФ) Росії, які проходять через протоку Босфор.

За даними газети "Haberturk", терористи планували обстріляти ракетами або з довгоствольної зброї бойові кораблі і судна забезпечення Чорноморського флоту (РФ) у 146 точках протоки (у найвужчих місцях).

Міністр оборони Сінгапуру під час візиту в Індію також підкреслював необхідність посилення безпеки мореплавства від можливих атак терористів. Він оприлюднив інформацію про наявність у терористів планів здійснення терактів у регіоні, а також, у зв'язку з цим, вказав на необхідність посилення заходів безпеки як на суднах, так і в портах регіону.

Події недавнього часу, що вказували на можливу підготовку терактів (за даними агентства "Aegis Defence Service" і газет "The Straits Times" і "Associated Press"):

- викрадення інструктора підводного плавання повстанцями "Абу Сайяф" на курорті Сабах (згодом його відпустили), який повідомив, що викрадачі змушували навчати їх підводному плаванню;

- при розслідуванні діяльності угруповання "Джемайя Ісламах" було з'ясовано факт наявності плану щодо нанесення удару, за типом теракту проти есмінця США "Коул", а також проти допоміжного корабля ВМС США під час його візиту в Сінгапур;

- згідно з наявними даними колишній глава "Аль-Каїди" в Південно-Східному Азійському (ПСА) регіоні готував сомалійського терориста-смертника для теракту, що планувався проти кораблів США в районі Сурабаї (Індонезія);

- у 2000 році бойовики групи "Кумрулан Муджахідін" (Малайзія) готували напад на автомобіль, що перевозив моряків

однією з автотрас Малайзії, але в останній момент скасували напад, очевидно через побоювання, що моряки можуть бути озброєні.

Відповідно до доповіді інформантства "World Net Daily", вважається, що "Аль-Каїда" придбала 15 суден для організації терактів. Ці судна вийшли з портів приписки регіону Африканського Рогу і деякі з них попрямували кудись в Азію. За інформацією агентства "Aegis Defence Service", Південно-Східна Азія стала вибухонебезпечною. З урахуванням загальної ситуації в регіоні імовірність терактів досить висока. Фахівці агентства "Aegis Defence Service" вважають, що викрадення танкера-хімовоза "Dewi Madrim" (у 2003 р.) поблизу узбережжя Суматри було нічим іншим, як тренуванням з керування судном для підготовки теракту на морях. Десять піратів, озброєних автоматами та ножами-мачете, піднялися на судно з борту швидкохідного катера. Взявши керування судном на себе, вони вели його близько години, після чого покинули, захопивши з собою капітана та старшого помічника. Про їхню долю досі нічого не відомо, ніяких вимог про викуп не було. Інші насторожуючі дані: група людей планувала брати уроки в інструктора підводного плавання в Куала-Лумпур, причому їх не цікавила така життєво важлива складова мистецтва плавання під водою, як декомпресія при підйомі з глибини. Крім того, відомо десять випадків викрадення буксирів, які можна використати для того, наприклад, щоб відвести танкер до такого порту, як порт Сінгапур. Агентство вважає, що однією з цілей терористів може стати Малаккська протока, один із найжвавіших водних шляхів у світі. Розташований у Куала-Лумпур відділ Міжнародного морського Бюро (IMB) – Центр повідомлень про піратство (Piracy Reporting Centre), що відслідковує піратські напади, повідомляє, що в них немає даних про теракти, які готуються, однак цілком припустима

можливість використання піратами викрадених суден у якихось злочинних цілях. Експерти так говорять про можливі наслідки терактів у регіоні: "Кілька одночасних атак на судноплавні лінії в регіоні можуть перервати життєво важливі для економіки регіону й усього світу шляхи доставки товарів, що призведе до непередбачених наслідків".

У численних аналітичних статтях розписується й приблизний сценарій теракту. Спочатку – захоплення невеликого судна, потім проходження в порт світового рівня, наприклад Сінгапур, і викрадення там супертанкера з усіма наслідками, що випливають з цього. Його водотоннажність може досягати 400–500 тис. т, довжина – більше 400 м, ширина – біля 70 м. Через Малаккську протоку ходять саме такі танкери, найбільші у світі. Вони постачають нафту до Японії, Китаю, Кореї. Каналами типу Суецького або Панамського такі танкери не ходять, тому ніяких обмежень на розміри, крім техніко-економічних, не мають. Можна побудувати танкер водотоннажністю і в мільйон тонн, але це економічно не вигідно. Для терористів, втім, досить і 300-тисячника. Його можна захопити, наприклад, у японському або європейському порту, але ефект буде не той, оскільки може постраждати лише один порт і одна держава. Захоплення ж такого танкера в Сінгапурі – зовсім інша справа, тому що шкоду буде нанесено усій світовій економіці. Закриються Сінгапурська, а отже, і Малаккська протоки – одні з головних водних транспортних артерій світу. Без нафти залишаться Японія, Корея та Китай. Без товарів Азії – основного на сьогодні виробника – залишиться Європа. У порівнянні з цим теракт 11 вересня 2001 р. у Нью-Йорку – страшний, але для світової економіки не смертельний. Суто матеріально збиток був мінімальний – хмарочоси та ще кілька сотень компаній тимчасово дезорганізувалися. Несильно потрусило біржу, ніякі артерії, що живлять світову економіку, не

постраждали. Шкода була головним чином психологічного характеру. А тут можливий удар по одній з головних артерій економіки не однієї країни, а всього світу. Крім того Малакська протока пролягає між Малайзією, Індонезією та Сінгапуром, а Індонезія наприклад, – ісламська країна, де крім суто бандитського аспекту, присутній і політичний. І якщо постійно відслідковувати повідомлення про піратські напади, то складається враження, що подібні акти підтримуються тут на державному рівні, не говорячи вже про населення. Прибережні селища та порти усіяно підтримують піратів, частково через страх, але більше через те, що ті приносять прибуток місцевому населенню матеріально та діляться видобутком. Не можна виключати й ситуацію із захопленням або пошкодженням судна з небезпечними хімічними або радіоактивними речовинами. Тим більше, що спроба захоплення хімічного танкера вже була, але, на щастя, не вдалася.

За даними найбільшого страхового фонду "Lloyds of London", "Аль-Каїда" сформувала військову флотилію чисельністю 16–19 кораблів вантажного класу. Більшість суден екстермісти придбали в 2002–2003 рр. через маклерську судову контору в Салоніках (Греція), близько третини з них – куплені у піратів Індонезійського архіпелагу. Прес-служба "Lloyds" стверджує, що кораблі флотилії розосереджені в невеликих гаванях і острівних укриттях Індійського океану. Вони різнотипні, але в основному це суховантажні судна, водотоннажністю 200–300 т, тобто належать до класу малих суден, що дозволяє їм уникнути контролю з боку ІМО та інших регіональних і міжнародних організацій.

За інформацією, яку опубліковано в журналі "Джейнс ней-ви інтернешнл", судна флотилії "Аль-Каїди" після придбання були негайно перефарбовані та перейменовані. Вони пройшли ремонт та переустаткування, на багатьох знесені палубні

надбудови, щоб зробити силует невпізнаним. На бортах ці кораблі можуть мати скорострільні автоматичні гармати, крупнокаліберні кулемети, переносні зенітні й протитанкові комплекси. За бойовим застосуванням вони розподіляються на ударні та брандерні. Останні призначені для дій на кораблях-камікадзе. На більшості суден флотилії є по 2-4 швидкохідних катери, частина з них використовується смертниками як вибуховий таран і може містити до трьох тонн вибухівки.

Крім того, флотилія "Аль-Каїди" складається з двох загонів. Один із них базується на стоянці в районі Африканського Рогу (Північно-Східна Африка) і орієнтований на дії в західній частині Індійського океану. Другий загін ховається серед численних островів Індонезійського архіпелагу й націлений на операції проти суден, які проходять Малаккською протокою. І той, і інший регіони Індійського океану є найбільш інтенсивними зонами судноплавства. Саме тут особливо активно оперують піратські угруповання. Саме той факт, що вони чинять свої розбійні напади практично безкарно, підтверджує реальну можливість дій флотилії "Аль-Каїди" та колосальні труднощі виявлення її кораблів, які можуть успішно маскуватися під піратські і переховуватися серед них. Адже в принципі навіть набагато більші кораблі в такій насиченій суднами акваторії, як Індійський океан, можуть бути не запозиціоновані, тобто випасти із системи супутникового навігаційного контролю. Що ж стосується суден малих класів, то вони такому контролю практично недоступні. Визначити дислокацію флоту ісламських терористів, їх маршрути та об'єкти нападів можливо тільки за допомогою розгалуженої агентурної мережі. За останніми даними розвідслужби американських ВМС, у декількох портових пунктах екваторіальних країн Західної Африки приховуються кораблі атлантичного загону "Аль-Каїди". Він складається з 2-4 брандерів і призначений для атаки найбільших портів східного узбережжя США.

Найбільшу кількість терактів на морі скоїло угруповання "Тигри звільнення Таміл Ілама". "Тамільські Тигри" були найсерйознішою терористичною організацією кінця ХХ ст., як визнаний лідер серед азіатських терористичних організацій вона створила практично найбільший у світі недержавний флот.

За даними західних засобів масової інформації, "Тамільські Тигри" знищили від третини до половини патрульних кораблів і катерів, а також ракетних і артилерійських катерів ВМС Шрі-Ланки. Члени угруповання потопили найбільший бойовий корабель ВМС Шрі-Ланки "Сагаравардана" і захопили його командира. В операції брали участь катери (у тому числі, зі смертниками). При атаці вони застосовували тактику "вовчої зграї". "Тамільські Тигри" успішно провели численні операції у північних водах, а також намагалися знищити вантажний транспорт, що перевозив ізраїльські винищувачі "Кфїр" до порту Коломбо, однак транспорт почав розвантаження на день раніше наміченого плану, і операція смертників зірвалася.

У травні 2009 р. владі Шрі-Ланки вдалося розгромити бойові загони терористичної організації "Тигри звільнення Таміл Іламу" і взяти під контроль усю територію країни.

У найближчому майбутньому міжнародний тероризм може перейти до масштабних операцій проти вантажних, пасажирських суден, військових кораблів, портів і суднобудівних верфей. Аналіз сучасної динаміки і тенденцій міжнародного тероризму в цілому, його численних специфічних аспектів дозволяють виділити наступні категорії існуючих загроз морському транспорту:

- захоплення, викрадення судна або контроль силою або шляхом будь-якої іншої форми залякування;
- здійснення акту насильства проти будь-якої особи на борту судна (території порту), якщо цей акт може загрожувати

ти безпеці плавання даного судна (безпеці порту);

- руйнування судна, нанесення безпосередньо йому чи вантажу пошкоджень, які можуть загрожувати безпечному плаванню даного судна або безпеці порту;

- здійснення дій з метою розташування на борту судна (у тому числі того, що перебуває на території порту) пристроїв, які можуть зруйнувати, нанести безпосередньо судну або його вантажу шкоди, що загрожує або може загрожувати безпечному плаванню даного судна чи безпеці порту;

- використання кораблів і суден суб'єктами міжнародного тероризму як непрямого об'єкта терористичної діяльності;

- використання морського транспорту фігурантами транснаціональної організованої злочинності як засобу реалізації незаконної діяльності;

- руйнування морського навігаційного устаткування або нанесення серйозної шкоди, створення перешкод для експлуатації, якщо такий акт може загрожувати безпеці плавання суден;

- руйнування портових споруд чи нанесення їм серйозних пошкоджень, які загрожують або можуть загрожувати безпеці плавання суден чи безпеці порту;

- повідомлення свідомо неправдивих відомостей, які можуть створити загрозу безпеці плавання суден або безпеці порту.

Суб'єкти міжнародного тероризму також активно використовують морський транспорт за його прямим призначенням. Морський транспорт є найбільш зручним засобом для таємного транзитного перевезення (за легалізованими чи підробленими документами) на значну відстань. При цьому судну та пасажирам не загрожує небезпека; загроза існує для території третіх країн, що є об'єктом проекції терористичної діяльності. Не виключається також перевезення морськими

суднами оперативної документації, пропагандистських матеріалів, зброї, боєприпасів, вибухових, радіоактивних і отруйних речовин. Іншим аспектом є використання морських суден як транспортних засобів для доставки терористів і заручників у певну географічну точку вже після здійснення теракту.

Морський транспорт об'єктивно є сферою інтересів фігурантів кримінальної діяльності різних напрямків: маршрутизація та нелегальна міграція; незаконний обіг наркотичних речовин; нелегальний грошовий трансферт; контрабанда зброї, боєприпасів, культурних цінностей та творів мистецтва тощо. Неможливо ігнорувати той факт, що істотна частина операцій і переміщень суб'єктів організованої злочинності регулярними рейсами пасажирських суден здійснюється під прикриттям звичайних пасажирських і вантажних потоків. Крім терористичних актів, здійснюваних на морі міжнародними терористичними організаціями, що переслідують в основному політичні цілі, і піратства, можливі аналогічні акти, сплановані та здійснені конкурентами проти суден великих судноплавних компаній і зазначених вище об'єктів із суто економічними цілями, спрямованими на усунення конкурентів з ринку відповідних послуг. У зв'язку з постійно виникаючою у світі конкуренцією загроза ведення конкурентної боротьби неадекватними методами, у тому числі терористичними, буде зростати. Тому необхідно вести аналітичну та профілактичну роботу й у цьому напрямку.

1.2. Зародження морського піратства

Слово "піратство" було відоме людству уже приблизно в IV–III ст. до н. е. Воно тісно пов'язане з такими поняттями, як грабіж, вбивство, видобуток. Більшість дослідників схиляються до думки, що слово "піратство" утворилося від давньо-

грецького "reĩgai" – робити напад. Ним уже користувалися такі письменники стародавності, як Полібій і Плутарх. Його можна тлумачити порізно: "намагатися опанувати чим-небудь, нападати на що-небудь", "намагатися захопити (або штурмувати)", "робити замах або напад на кораблях". Піратство зародилося одночасно з розвитком морської торгівлі та початком воєн на морі. Найраніші згадки про нього містяться в критських, грецьких і римських міфах і епосі. Чіткого розмежування між поняттями купець, пірат або моряк у той час не було, у законах VI ст. до н. е. ці професії розглядалися як рівноправні. Так, у римських юридичних збірниках – дігестах – зафіксований закон, який приписують грецькому законодавцеві Солону, де перераховані три рівноправні професії: моряки, пірати та купці.

Починаючи приблизно з 3000 р. до н. е. і до кінця античності, у Середземному морі з'являлися і зникали могутні піратські держави, найбільш відомі серед них держави Міноса, Полікрата і Секста Помпея. Піратство ввійшло в побут деяких дрібних грецьких племен, які навіть вважали його почесним промислом. З часом піратство в басейні Середземного моря досягло таких масштабів, що могло позначатися з міццю Риму в період його розквіту в епоху Помпея, Цезаря та Августа. Діяли пірати в Тихому океані уздовж Китайського узбережжя, серед островів Південно-Китайського моря, а трохи пізніше фінікійські пірати розбійничали в Середземному морі. В IX ст. н. е. у Північній Атлантиці піратство було поширене серед вікінгів. З падінням Римської імперії занепадала й морська торгівля, а разом з нею і піратство. Так тривало недовго, тому що в середині століття торгівля відродилася, а разом з нею відновився і морський розбій. Таким чином, необхідною передумовою існування піратства був розвиток мореплавства та торгівлі на морі.

Різні піратські угруповання виникали практично на всіх морях із жвавими торговельними шляхами. Нападаючи на торговельні судна, пірати залишалися безкарними, тому що найчастіше підтримувалися главами держав, які заохочували напади на торговельні флоти своїх конкурентів, нагороджуючи піратів вищими військовими званнями. Уже в ті часи монархи об'єднували зусилля для боротьби з піратством. У XV ст. англійський король Генріх V вирішив покласти кінець руйнівним війнам і уклав із Францією та Іспанією договір, який зобов'язував договірні сторони не використовувати послуги корсарів і діяти спільно в боротьбі з піратством. З метою підкріпити ці договірні зобов'язання король Генріх видав закони, що передбачали суворе покарання за морський розбій. Протягом тисячоліть було визнано, що знищити піратство, незважаючи на зусилля урядів багатьох країн, украй важко.

У ході Великих географічних відкриттів піратство вийшло на простори Світового океану. В цю епоху (XV–XVII ст.) існувало два головних райони морського піратства:

1. Карибське море, яке не випадково називали флібустьєрським (з середини XVI ст.).

2. Індійський океан і південні моря.

У різні часи та у різних регіонах люди, які займалися піратством, називалися по-різному.

Тевкри – близькосхідні пірати в XV–XI ст. до н. е.

Долопійці (Dolopians) – давньогрецькі пірати, також відомі як сірійці. У другій половині VI ст. до н. е. проживали на острові Скірос. Основний регіон їхніх дій – Егейське море. Приблизно в 478 р. до н. е. пограбовані та продані долопійцями в рабство грецькі купці попросили допомоги в Симона, командуючого афінським флотом. У 476 р. солдати Симона висадилися на Скірос і захопили острів, продавши самих скірійців у рабство.

Морські клефти (Греція), або **зайдуки** (Болгарія) – так називали піратів у період турецького ярма (XIII–XIV ст.), напали в основному на турецькі кораблі.

Ушкуйники (від давньорус. "ушкуй" – використовуване на Русі парусно-гребне судно XI–XV ст.) – новгородські річкові пірати XIV ст., що промишляли всією Волгою аж до Астрахані. Розгарбування ними Костроми призвело до того, що місто було перенесено на нинішнє місце.

Вітальєри (від лат. "Viktualien" – їстівні припаси) і **лікедейлери** (від нім. gleichen – ділити на рівні частини) – так називали піратів Північного та Балтійського морів у XIV–XV ст.

Печелінги, або флекселінги – так у Європі та в Новому Світі називали голландських каперів. Назва пішла від основного порту їхнього базування – Флісінген. Термін цей з'явився у середині 1570 років, коли досвідчені та витривалі голландські моряки, які називали себе "морськими шахраями", почали завойовувати більшу славу по усьому світі, а маленька Голландія стала однією з лідируючих морських країн.

Берберські (берберійські, варварійські) **пірати** – пірати Північної Африки (Варварія – стародавня назва Північної Африки на захід від Єгипту). Курсували на шебеках й інших швидкохідних суднах до середини XIX ст. у водах Середземного моря, але з'являлися й в інших морях. Крім нападів на торговельні судна, робили також рейди на прибережні землі для захоплення рабів. Базувалися в портах Алжиру і Марокко, найчастіше будучи їхніми реальними правителями. Створювали значні проблеми для ведення середземноморської торгівлі. Тривалий час із ними боровся Мальтійський орден. Одним із найвідоміших берберійських піратів був Хайр ад-Дін Барбаросса – вельможа і завойовник, правитель Алжиру.

Корсари – слово з'явилося на початку XIV ст. і походило від італ. "корса" і фр. "ла корса" (гонитва). Корсарами в Європі

спочатку називали варварійських піратів, в основному мусульман, які грабували судна у Середземному морі. Вони здійснювали набіги на іспанське узбережжя, захоплювали християн і продавали їх у рабство. У воєнний час корсар одержував від влади своєї (або іншої) країни *каперське посвідчення (корсарський патент)* на право грабежу ворожої власності, а у мирний час міг використовувати так звану *репресальну грамоту*, що давала право на отримання відшкодування за нанесений йому збиток з боку підданих іншої держави. Корсарський корабель споряджався арматором (частково судовласником), який, як правило, і купував у влади корсарський патент або репресальну грамоту. Корсари фактично були каперами держав Північної Африки.

Капер – приватна особа (або корабель), що одержав від держави ліцензію (грамоту, патент, посвідчення, доручення) на захоплення та знищення суден ворожих і нейтральних країн в обмін на обіцянку ділитися з наймачем. Слово "капер" походить від голланд. *keren* або нім. *kapern* – захоплювати. Одним із найвідоміших каперів був сер Френсіс Дрейк (1540–1596 рр.). Про престижність цієї "професії" говорить хоча б той факт, що Дрейк був другим командуючим офіцером англійського флоту в знаменитій битві з іспанською "Непереможною Армадою" (1588 р.). У країнах романської мовної групи поняттю "капер" відповідає корсар, а в англومовних країнах – приватир.

Приватир (від англ. *privateer*) – це англійська назва капера чи корсара. Перше задокументоване вживання слова "приватир" відноситься до 1664 року.

Флібустьєри – морські розбійники XVII ст., які грабували головним чином іспанські судна і колонії в Америці. Слово утворилося від голландського "*vrijbuit*" (англійською *freebooter*) – "вільний добувач". Французькі пірати, які влаш-

тувалися в першій половині XVII ст. на Антильських островах, трансформували цей термін у "flibustier". Флібустьєр майже мав особливу дозвільну грамоту. Вона називалася *комісією* (commission), або *каперським посвідченням* (letters of marque). Відсутність комісії робило флібустьєра звичайним піратом, тому флібустьєри завжди прагнули її роздобути. Грамота видавалася, як правило, під час війни. В ній вказувалося, на які судна та колонії має право нападати її власник і в якому порту здобувати свої трофеї. Губернатори англійських і французьких островів Вест-Індії, чиї колонії не одержували достатньої військової допомоги від метрополій, за гроші видавали такі папери будь-якому капітанові. Флібустьєри, які представляли багатонаціональні співтовариства ізгоїв, вихідців з різних соціальних груп, дотримувалися своїх власних законів і звичаїв. Перед походом вони укладали між собою особливу угоду (англійською *agreement*, французькою *chasse-partie* (*шасс-парті*, чи *мисливський договір*)), у якій передбачалися умови поділу майбутнього видобутку та правила компенсації за отримані рани й каліцтва (такий собі страховий поліс). На Тортюзі або в Петі-Гоаві (на Гаїті) вони віддавали французькому губернаторові 10 % з видобутку, на Ямайці (в 1658-1671 рр.) – 1/10 частину на користь верховного лорда – адмірала Англії та 1/15 частину – на користь короля. Нерідко капітани флібустьєрів мали кілька комісій від різних націй. Хоча основним об'єктом їхніх набігів були іспанські судна та поселення в Новому Світі, часто під час воєн між Англією, Францією та Голландією вони залучалися колоніальною адміністрацією до походів проти ворожих держав. У такому випадку англійські флібустьєри іноді нападали на французів і голландців, а наприклад французькі – на англійців і голландців.

Буканьєри (від англ. buccaneer) – англійська назва флібустьєрів (у другій половині XVII ст.), а пізніше – синонім

пірата, що оперує у водах Америки. Одним із найбільш знаменитих буканьєрів був Генрі Морган (1635–1688 рр.). Він заробив купу грошей, повернувся в рідну Британію і навіть отримав лицарський титул.

Однак незважаючи на різні назви сутність піратів не змінювалася. Згодом поняття "флібустьєри", "капери" і "корсари" злилися – під ними стали розумітися узаконені пірати. Вступ до лав піратського братерства супроводжувався клятвою на Біблії, прийняттям уставу тощо. Піратські устава, відрізняючись у деталях, завжди чітко визначали частку кожного в загальному видобутку. За спробу приховати частину награбованого пірат міг позбавитися життя. З іншого боку, за отримання в бою каліцтва йому передбачалася компенсація, тим більша, чим важче поранення. Боягузтво каралося смертю. У поході заборонялися пияцтво та азартні ігри. Усілякі сутички повинні були вирішуватися на березі. За непокору капітанові пірат втрачав своє право на частину видобутку. Влада піратського капітана опиралася винятково на його авторитет, підтверджувати який йому доводилося в численних боях.

За всіх часів пірати відрізнялися хорошою морською вичкою, вправністю та зухвалістю. Головні елементи піратської тактики: раптовість нападу, швидкість і нещадний абсордажний бій. Озброєння піратських кораблів було легше, ніж військових. Менше осідання при значній парусності істотно поліпшувало їхню ходкість. Вогнева міць кораблів мала другорядне значення, тому що від зустрічі з військовими кораблями пірати, як правило, ухилялися, користуючись перевагою у швидкості. Переслідування суден пірати звичайно вели з навітряного боку, щоб утруднити їхнє маневрування, або тим же курсом з корми, щоб ухилитися від бортових залпів і мати можливість відразу пошкодити кермо "купця", позбавляючи

його можливості маневрувати. При зближенні пірати намагалися в першу чергу пошкодити вогнем своїх гармат рангоут переслідуваного судна та позбавити його ходу. Палубні гармати робили поворотними, стріляли вони картеччю.

Період XVI–XVII ст. вважається "золотим століттям" піратства. І вгасання "класичних піратів", і відродження "нового піратства" пов'язані з глобальними технологічними, економічними та політичними процесами. "Золота ера" морського піратства формально завершилася в 1856 р. після підписання у Парижі договору про закінчення Кримської війни. Було підписано Паризьку декларацію до мирного договору про закінчення Кримської війни, до якої приєдналися практично всі морські держави. У цій декларації зафіксовано заборону каперства.

Автор дослідження "Тактика й техніка піратів" Бенерсон Літлл зазначає, що пірати "класичної епохи" протрималися так довго, тому що змогли створити децентралізовану систему керування, здатну здійснювати складні воєнні операції. Вони об'єднували людей різного походження, професій і класів однією метою. Завдяки цьому пірати могли довгий час успішно протистояти об'єднаним силам багатьох держав. Літлл називає низку фундаментальних причин занепаду піратства. Зокрема, розміри та швидкість торговельних суден значно виросли, і пірати стали програвати погоні за ними. Через бурхливий розвиток колоніальних імперій істотно виросла їхня військова присутність у піратських районах, а також і кількість патрульних кораблів. У результаті цього піратський промисел став більш ризикованим заняттям, і головне, пірати втратили безпечні бази. Розвиток колоній привів до зростання чисельності населення й одночасно до посилення владного контролю. У результаті пірати втратили можливості успішно ховатися у важкодоступних місцях, збувати видобуток і рекрутувати

новобранців. Крім того, якщо споконвічно країни світу мирилися з присутністю піратів і навіть іноді використовували їх у своїх інтересах, то поступово піратство стало сприйматися як абсолютне зло. Без можливостей співробітництва з владою пірати втратили тили і були знищені. До початку XIX ст. склалася чітка думка, що піратство є міжнародним злочином, а кожний пірат – ворогом роду людського. Однак у середині XX і на початку XXI ст. почала спостерігатися нова хвиля морського піратства, що можна визнати одним з напрямків світового тероризму. Цьому передували масові акти державного піратства, які здійснювалися військовими кораблями кайзерівської Німеччини, яка оголосила необмежену підводну війну в період Першої світової війни.

У новітній час піратство, природно, вже не мало такого розмаху. Однак до категорії піратства можна віднести напади в 1936–1939 рр. німецьких та італійських підводних човнів у Середземному морі на радянські торговельні судна, які прямували в республіканську Іспанію ("тактика вовчої зграї"). І в роки Другої світової війни субмарини країн осі нападали на британські морські конвої, що здійснювали переходи з військовою та гуманітарною допомогою в Мурманськ і Архангельськ. Остаточного викорінити піратство не вдалося й донині, хоча тепер воно носить локальний характер.

З урахуванням того, що у світі багато бідних людей, приклад щасливих сомалійських піратів може стати досить привабливим взірцем для наслідування. До Сомалі потягнулися громадяни з інших держав. Так, серед 29 піратів, затриманих російськими військовими моряками з корабля "Адмірал Пантелєєв", 12 були громадянами Пакистану, 11 – Сомалі, 6 – Ірану. Є загроза, що "епідемія піратства" пошириться на інші райони даного регіону або інші зручні для цього злочинного про-

мислу частини Світового океану. Наприклад, деякі експерти вважають, що Ємен, розташований на протилежних Сомалі берегах Червоного моря та Аденської затоки, найближчим часом може стати новим осередком піратського свавілля.

Разом зі зростанням кількості актів насильства з боку піратів відзначається й посилення їхньої жорстокості. Зріс ступінь організованості піратських нападів. Піратство стало розгалуженою злочинною структурою, боротьба з якою вийшла на міжнародний рівень. Ці акції з боку піратів викликали серйозний політичний резонанс у світі та дестабілізували економічні процеси. Необхідно зазначити, що жодна із зацікавлених країн не змогла самостійно провести операцію з припинення злочинних дій піратів. Завжди їхнє політичне керівництво йшло на поступки, і злочинці одержували необхідний викуп в обмін на звільнення судна та заручників. При цьому злочинці мали можливість безперешкодно зникнути. Аналізуючи тактичні особливості злочинних дій піратів, необхідно зазначити, що всі їхні успішні атаки призводять до захоплення заручників, чисельність яких залежить від кількості людей, що перебувають на борту. Проблема протидії злочинним діям полягає в тому, що пірати нападають зненацька і діють дуже швидко з "суден-баз", які важко відрізнити від звичайних суден. У зв'язку із цим члени екіпажів не завжди встигають вчасно помітити злочинців і вчинити опір. Крім того, команди суден не мають засобів ефективної протидії добре озброєним бандам.

Військові кораблі, якщо вони здійснюють супровід, здатні знищити або відігнати морських бандитів тільки до того моменту, коли вони піднімуться на борт судна, тобто можуть тільки запобігти захопленню. Після захоплення вже йдеться про вжиття заходів щодо звільнення судна, а для цього необхідні спеціально підготовлені сили, засоби та умови для їхнього застосування.

Піратські дії полягають не тільки у захопленні або викраденні судна, але й супроводжуються захопленням або втриманням людей як заручників. Ці дії можна кваліфікувати як примусові з метою спонукання до чогось держави, організації або громадянина. У той же час захоплення судна та заручників визнається злочином терористичного характеру. Що стосується спрямованості чинених дій з метою впливу на ухвалення рішення органами влади або міжнародних організацій, то в сучасних умовах злочинці не завжди повідомляють їм мету своїх дій, хоча окремі діяння є не що інше, як терористичні акти. Можна припустити, що впливати на державу та її органи можна без безпосереднього пред'явлення вимог. З урахуванням же зростання масштабів піратства у випадках, якщо піратські дії щодо захоплення суден та інших об'єктів на акваторії відбуваються із застосуванням зброї, демонстративно створюють серйозну загрозу інтересам суспільної та державної безпеки, їх доцільно розглядати як терористичні. Це повинно відбиватися й на ході проведення заходів щодо припинення таких актів.

Таким чином, сучасні тенденції розвитку зовнішньої та внутрішньої політичної й економічної обстановки визначають актуальність питання забезпечення безпеки суден при здійсненні ними морської діяльності України у Світовому океані. Суспільну небезпеку злочинів терористичного характеру на водних акваторіях сьогодні можна оцінити як високу, що визначається можливістю появи великих людських жертв і важких екологічних наслідків, а також завданням значних збитків відповідній державі в політичній сфері. Враховуючи це, очевидно є необхідність вживання додаткових заходів щодо забезпечення безпеки об'єктів водного транспортного комплексу та акваторій, у тому числі завдяки удосконалюванню системи підготовки спеціальних сил і засобів, а також подальшому поліпшенню організаційно-управлінської

структури державних органів для припинення терористичних та інших злочинних актів на водних акваторіях. Для створення силового впливу на злочинців, які захопили об'єкт на акваторії, зі складу організованого органами забезпечення безпеки угруповання сил можуть також бути використані спеціальні підрозділи силових структур України, діяльність яких і порядок застосування ними зброї врегульовані міжнародним морським законодавством.

Висока суспільна небезпека піратства обумовлюється тим, що воно завдає серйозного матеріального збитку і підриває принцип волі та безпеки судноплавства у відкритому морі, дезорганізує рух морських і річкових транспортних засобів, має стійку тенденцію до зростання. Піратство позбавляє людей життя та негативно впливає на розвиток торговельних зв'язків. Загальне подорожчання морських перевезень через загрозу нападів негативно позначається на економічних показниках виробничої діяльності. Особливо ця проблема загострилася з початку 80 років XX ст. і стала найбільш актуальним питанням у сфері використання морів, що розглядається державами, у тому числі й у рамках міжнародних організацій. Тривожне зростання піратства у Світовому океані привело до створення в жовтні 1992 р. у рамках Міжнародного Морського Бюро (ММБ) Центра повідомлень про піратство розташованого в Малайзії.

1.3. Перспективи піратської діяльності та основні напрямки протидії

Експерти британського Королівського інституту міжнародних досліджень заявили, що пірати щорічно завдають збитків світовій економіці на 7–12 млрд дол. США на рік (за іншими даними до 40 млрд дол.). Сюди входять і витрати на посилення захисту й охорони суден, і величезні витрати на їх страхування, а також на вимушене спрямування вантажів довгими

і дорожчими маршрутами наприклад довкола Африки замість Червоного моря і Суецького каналу. При цьому не можна забувати про те, що 80 % міжнародних вантажоперевезень здійснюється саме морськими шляхом. Основна частина цих коштів витрачається на утримання адміністративного апарату ММО, регіонального форуму країн АСЕАН, країн Південно-Китайського моря, Азіатсько-Тихоокеанської ради із співробітництва в сфері безпеки (АТРСБ) та інших чиновних структур.

Обсяг коштів, виділених на утримання адміністративного апарату – більше 1 млрд дол. на рік. Кошти, що залишилися, дробляться на малоефективні, але гучні акції – саміти, асамблеї, засідання та конференції, де нескінченно обговорюють створення міжнародних трибуналів, допомогу Сомалі, фінансування в'язниць Кенії та Сейшел, збір підписів під петицією моряків та ін. Причому витрати світового антипіратського руху не включають ті 150 млн дол., які становлять втрати судновласників і вантажовласників.

Середньорічні суми викупу, яких вимагають пірати, також зросли і становлять близько 60 млн дол.

На основі статистики та фактографічного матеріалу всіх учасників піратської війни можна розділити на дві категорії: учасники, який завдано збитки і ті, хто має від цього вигоду. До першої відносять судновласників, вантажовласників і екіпажі суден. Друга ж включає:

- міжнародні та регіональні структури, що оголосили себе координаторами антипіратського руху;

- страхові компанії, обсяг доходів – більше 150 млн дол. на рік;

- приватні військові компанії, обсяг доходів – 70 млн дол. на рік;

- піратські співтовариства, обсяг доходів – 60 млн дол. на рік.

Як видно з наведених цифр, пірати за обсягами доходів займають останнє місце. Очевидно, що викорінювання піратства вигідно функціонерам від світового співтовариства. Отже, виходить, що піратство як явище буде розвиватися якісно, кількісно та територіально. Аналіз сформованої практики протидії піратству дозволив виділити та оцінити основні її напрямки за критеріями ефективності з погляду судновласника:

1. Конференції, саміти, симпозіуми, петиції, законотворчі ініціативи та ратифіковані правові норми. Оскільки піратство прогресує, зрозуміло що такі заходи поки не є стримуючим чинником, а тому й розраховувати на їхню середньострокову перспективу не доводиться. Судновласник, який ризикує екіпажем, вантажем і судном, не буде чекати формування міжнародного трибуналу, будівництва нових в'язниць і роззброювання піратських об'єднань.

2. Військово-морські сили коаліції, що присутні у зоні Африканського Рогу, безумовно, заважають піратам захоплювати судна у коридорі довжиною 550 миль, але не вирішують головного завдання – забезпечення безпеки судноплавства. Та й з практичного боку в цей час скористатися військово-морським "дахом" важко. Для того щоб потрапити до складу каравану, що конвоюється воєнним кораблем, необхідний збіг за часом і маршрутом, а це, з урахуванням змушених простоїв, дуже дорогі послуги.

3. Озброєна охорона. Перший досвід використання озброєної охорони на борту комерційних суден показав її досить високу ефективність. Разом з тим, виявилися й проблемні питання. Відсутність правової бази, що відповідає вимогам міжнародних конвенцій, спричиняє невизначеність прав і зобов'язань, а найголовніше – відповідальності в договірних відносинах "судновласник – озброєна охорона". Так, наприклад, застосування автоматичної крупнокаліберної зброї та гра-

натометів спричиняє високу ймовірність смертельних випадків, серйозних ушкоджень, а можливо – знищення судна та вантажу. Таким чином, вогнева протидія піратським атакам з борту танкера чи газове́за в принципі не має сенсу. Краще полон і викуп, ніж загибель у пожежі та розлив нафтопродуктів на третину океану. Озброєна охорона, яка захищає судно з борту, просто не здатна запобігти обстрілам піратського гранатомета по танкеру з нафтою. Очевидно й те, що приватна військова компанія, яка послала на борт бойову групу, не має можливості відшкодувати збиток від знищення судна, вантажу й загибелі екіпажу у випадку такої катастрофи. Крім цього, ряд експертів обґрунтовано вважають, що широке застосування зброї з борту комерційних суден, при відбитті піратських атак призведе до використання нападаючою стороною більш важких вогневих засобів – зенітних ракетних комплексів, артилерійських установок, залпових і автоматичних гранатометів, мінометів тощо. Варто враховувати, також, що більшість держав забороняє збройним суднам заходити у свої територіальні води. Це викликає необхідність зміни озброєної охорони в міжнародних водах, що збільшує вартість використання її послуг (простій у точці ранде́ву або зміна маршруту). Є й інші проблеми озброєної охорони, однак її не можна не враховувати як засіб захисту комерційних суден, особливо тихохідних з низьким бортом та екологічно безпечним вантажем.

4. Самооборона комерційних суден. Узагальнений досвід самозахисту дозволив виділити уже виправдані тактичні прийоми, а також ефективні не бойові засоби. Активне маневрування судна, застосування гідронапірних систем, піротехніки, дровових загороджень і навіть пивних пляшок дозволяє в ряді випадків відбитися від піратів. Але хоч відвага моряків і викликає повагу, вона не може вважатися засобом самооборони.

1.4. Сучасне піратство. Небезпечні для судноплавства райони

Незважаючи на зусилля, міжнародного морського співтовариства, у тому числі й на рівні ООН, істотного прогресу в рішенні проблеми морського піратства досягти поки не вдалося. Можливо тому, що Міжнародне морське законодавство, показує, що піратство зазіхає на безпеку суден, які здійснюють морські або річкові перевезення, і є злочином міжнародного характеру, відповідальність за яке передбачена Конвенцією 1988 р. про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (Римська Конвенція), Конвенцією ООН 1982 р. з морського права, Женевською конвенцією 1958 р. про відкрите море. Тобто місцем дії Міжнародного морського законодавства є тільки відкрите море.

Масштаби сучасного піратства вражають, причому це лише верхівка айсберга – про більшість нападів морських розбійників світовому загалу зовсім не повідомляється. Сьогодні акти піратства та збройного пограбування суден відбуваються в основному в наступних регіонах світу (рис. 1.2):

1. У Південно-Східній Азії та Південно-Китайському морі (Малаккська протока, Індонезія, Філіппіни, Таїланд).
2. У Західній Африці (Нігерія, Сенегал, Ангола, Гана).
3. У Індійському океані, Східній Африці (Індія, Шрі-Ланка, Бангладеш, Сомалі, Танзанія).
4. У Південній Америці й Карибському морі (Бразилія, Колумбія, Венесуела, Еквадор, Нікарагуа, Гайана).

Піратство останніх років проявляло себе в районах Сомалі (сомалійське піратство), Гвінейської затоки (нігерійське піратство) і в деяких районах Азії (азіатське піратство). Поодинокі випадки зустрічалися і в інших регіонах світу (райони Африки, Південна Америка).



Рис. 1.2. Географія піратських нападів у 2016 р. на основі даних Міжнародного Морського Бюро

Шлях через Суецький канал, через Аденську затоку є головним шляхом проходження суден, що прямують з Азії до Європи та Східного узбережжя США. Ці судноплавні маршрути відповідають за 1/10 частину світової торгівлі. Цей район є одним із найголовніших морських судноплавних шляхів світу, де нафтові танкери та інші торговельні судна перевозять вантаж на мільярди доларів. Вищезазначена водна акваторія становить більше 1,1 млн квадратних миль (2,5 млн км²), дорівнює за розміром приблизно чотирьом Техасам або Середземному та Червоному морям разом. Довжина узбережжя Сомалі приблизно дорівнює довжині всього Східного узбережжя США. Сомалійські пірати атакують усі типи суден, у тому числі й ті, що рухаються з великою швидкістю. Якщо в 2008 р. більшість нападів відбувалася у водах Аденської затоки, то з 2009 р. пірати діяли уздовж усього східного узбережжя Сомалі (рис. 1.3).

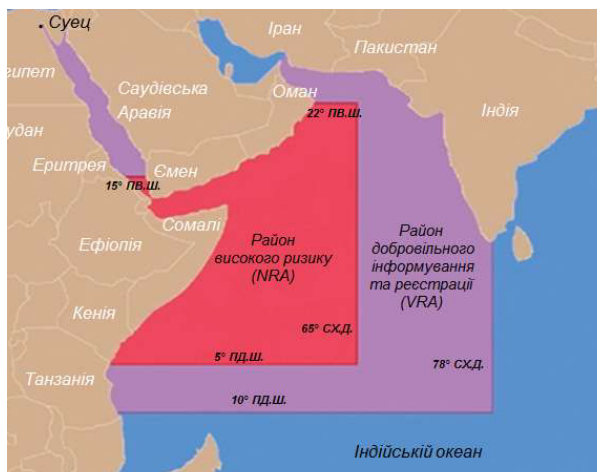


Рис. 1.3. Район високого ризику нападів піратів у Східній Африці

Друге найнебезпечніше місце – узбережжя Нігерії (рис. 1.4). Складно визначити в даний час ступінь загрози, яку представляє собою для моряків плавання в Гвінейській затоці, оскільки за словами глави Міжнародного морського бюро приблизно про 70 % піратських інцидентів у цьому регіоні не повідомляється і складно оцінити економічні та людські втрати від морського піратства.

Піратство поширене й у ряді інших неблагополучних країн (Індія, Танзанія, Бангладеш), однак тут пірати частіше нападають лише на судна, що стоять на якорі. Велика кількість морських злочинів відбувається і в Азії, переважно в Індонезії, Таїланді, на Філіппінах, у Малайзії та Бірмі. Тут в останні роки здійснюється приблизно половина від усіх зареєстрованих піратських нападів у світі. І найнебезпечніший у світі води в цьому плані – води Індонезії, особливо у зв'язку з тим, що ВМС Індонезії не має можливості боротися з піратством. Конкретно на нафтові танкери більшість нападів відбувається

в Малаккській протоці, що відокремлює Малайзію від індонезійського острова Суматра, а також у протоці між архіпелагом Ріау й Сінгапуром (рис. 1.5).



Рис. 1.4. Район високого ризику нападів піратів у Західній Африці



Рис. 1.5. Район нападів піратів у Південно-Китайському морі

Малаккська протока – одна з основних водних транспортних артерій світу. Її довжина становить близько 1000 км (приблизно 600 миль), три держави виходять на протоку – Малайзія, Сінгапур та Індонезія. Більше половини всього світового судноплавства проходить через цю протоку, у тому числі входять і дві третини світових перевезень нафти та зрідженого природного газу призначенням на Японію, Китай і Південну Корею. Ця протока представляє досить жваві морські шляхи, на яких курсують супертанкери. Припускається, що архіпелаг Ріау, у краших традиціях класичного піратства, використовується як оперативна база. Останній сплеск хвилі злочинів на морі в цьому регіоні пов'язують із азіатською кризою 1997 р., внаслідок якої на вулиці опинилися юрби безробітних, а також з політичною нестабільністю в Індонезії.

Пірати з Південно-Східної Азії, що "працюють" у Малаккській протоці, відрізняються особливою жорстокістю. У територіальних водах Індонезії піратством займаються професійні банди. Не гребують піратством і партизани-сепаратисти, а також моряки й рибалки, що втратили роботу. Пірати активно залучені до контрабандисткої діяльності.

Трапляється, що судна воліють обійти Індонезію з півдня і Сінгапур з його найбільшим портом у світі, що знаходиться на півдорозі з Близького Сходу до Північної Азії, через це втрачають великі кошти. Такий шлях обходиться дорожче й транспортувальникам, але не так, як втрата вантажу. Тому Сінгапур вкладає величезні ресурси на підтримку порядку в своїх водах силами добре оснащеної та тренованої берегової служби. Характерно, що у відносно благополучних азіатських країнах, таких як Японія, Південна Корея, Тайвань і Сінгапур, де закон працює, а берегова охорона професійно тренована та відносно добре оплачується, випадків піратства значно менше.

Пірати Карибського моря займаються грабежем уже кілька століть. Але це не єдине і не основне джерело доходу сучасних піратів – наркоторгівля приносить їм ще більше вигоди. Також корупція серед державних чиновників сприяє процвітанню незаконного бізнесу. Карибські пірати не менш небезпечні, ніж сомалійські та азіатські – вони не зневажають пограбуванням магазинів на суші і вбивством свідків. Карибське море, як втім і весь Американський континент, відповідно до відомої доктрини Монро, – це зона стратегічних інтересів США. Тому поставлений на широку ногу піратський промисел у цьому районі не має шансу на існування. Хоча окремі піратські вилазки мають місце й біля берегів Південної Америки.

Приблизно до 2012 р. піратські напади найбільш активно відбувалися біля берегів Сомалійського регіону Пунтленд. Сплеск морського розбою в цьому районі світу став однією з найбільш тривожних і обговорюваних тем. За даними Міжнародного морського бюро, за останні кілька років у прибережних водах Сомалі зафіксовано близько 700 нападів піратів на торговельні судна. Інформація про деякі з таких захоплень обійшла весь світ. Обмежимося лише трьома прикладами, які показують, що сомалійські пірати стали нападати вже не тільки на порівняно невеликі, але й на дуже великі судна. Так, наприкінці вересня 2008 р. пірати захопили великий український суховантажник "Фаїна", що прямував до Кенії з 33 танками Т-72, стрілецьким озброєнням і боєприпасами на борту (рис. 1.6). Що стосується судна "Фаїна", то, як стверджували ЗМІ, воно перевозило зброю, заколотникам у Південному Судані, тобто грубо порушувало норми міжнародного права. Пірати запросили за нього викуп у 35 млн дол., потім знизили цю суму до 20 млн і зрештою в лютому 2009 р. відпустили судно з екіпажем за 3,2 млн дол.



Рис. 1.6. Танки Т-72 у корпусі суховантажного судна "Фаїна"

Через місяць сомалійським піратам удалося скоїти найбільший акт піратства за всю історію світового мореплавання. Йдеться про захоплення саудівського танкера "Sirius Star" водотоннажністю 318 тис. т з вантажем у 274 тис. т сирової нафти (рис. 1.7). Спочатку пірати зажадали за нього викуп в 25 млн дол., але в січні 2009 р. звільнили судно за 3 млн дол.



Рис. 1.7. Супертанкер "Sirius Star"

У листопаді 2009 р. сомалійські пірати захопили супертанкер "Маран Центаурус" (рис. 1.8), що прямував з Перської затоки до США під прапором Греції з 250 тис. т нафти. Вартість цього вантажу було оцінено в 140–150 млн дол., та й самого танкера з подвійним дном – не менш ніж у 50–60 млн дол. Викуп – біля 7 млн дол. Отже, не дивно, що тільки в 2008 р. сомалійським піратам удалося одержати за звільнення 22 судна, за різними оцінками, від 40 до 150 млн дол. Це дозволило їм придбати більш сучасні засоби для захоплення великих морських "Маран Центаурус" суден.



Рис. 1.8. Супертанкер "Маран Центаурус"

Спочатку сомалійське піратство не виглядало серйозною проблемою, як мінімум до 2005 року, коли берегова охорона Сомалі, найнята для охорони тайського рибальського судна "Sirichainava 12", не захопила його, вимагаючи 800 тис. дол. викупу. Хоча ця спроба не вдалася, ідею було підхоплено. В 2006 р. відбулося від 10 до 20 атак піратів. У наступному році кількість атак подвоїлося, викуп збільшився до 1,5 млн дол. Пірати реінвестували отримані гроші у свої кораблі та команди. Уже в 2008 р. відбулося 111 атак та 31 захоплення.

Уперше було захоплено нафтовий супертанкер "Sirius Star", що, нарешті, привернуло до себе увагу і військових, і аналітиків, які спеціалізуються на тероризмі. Довгий час сомалійські пірати здійснювали свій "бізнес" у прибережних водах Індійського океану – в основному в Аденській затоці між північною частиною Сомалі і Єменом. Але з кінця 2008 р. вони значно розширили область своїх атак, поширивши її на південну частину Червоного моря, Аравійське море і найголовніше на більш віддалені частини Індійського океану.

Пірати почали захоплювати судна на відстані до 500 морських миль (900 км) від берега. Наприклад, уже згадуваний танкер "Sirius Star" вони захопили в 450 милях від берегів Кенії та Танзанії, в акваторії Сейшельських островів, куди й пізніше навідувалися не раз.

У жовтні 2009 р. піратами було захоплено китайський суховантажник вперше на сході від 60-го меридіану, тобто в зоні, що вважалася недосяжною для піратів. Таке розширення зони їхньої дії пояснюється тим, що піратські швидкохідні катери стали нападати вже не з сомалійського берегу, а зі спеціально створених плавучих баз. Із цих баз вони тепер нападають на танкери, суховантажники, контейнеровози та навіть великі пасажирські лайнери. В основному пірати захоплюють судна заради викупу. У 2011 р. сомалійські пірати, чекаючи викупу, втримували у полоні близько 480 моряків і 28 суден. У 2009 році середній термін полону становив 3–6 тижнів, у 2010 він різко зріс у середньому до 4–6 місяців.

Викупи за судна постійно збільшуються. Якщо в 2009 р. вони в середньому становили 1,5–2,0 млн дол., то за підсумками 2010 р. вже йдеться про 3–4 млн дол. Дорогим стало звільнення супертанкера "Samho Dream" з повним вантажем сирової нафти (рис. 1.9). За нього за непідтвердженими даними було виплачено 9,5 млн дол. Також відомо, що 7 квітня

2011 року організація Intertanko (організація незалежних власників танкерів) виплатила 13,5 млн дол. США, щоб викупити танкер "Irene SL" (перевозив 1,8 млн барелів нафти) та його екіпаж у кількості 25 чол. Пірати не зацікавилися вантажем нафти, ціна якого складала 200 млн дол. Вони використовували танкер як бойовий корабель, підходили на ньому до інших суден і розстрілювали моряків зверху, користуючись більшою висотою корпусу танкера. Команда танкера провела в полоні 58 днів.



Рис. 1.9. Супертанкер "Samho Dream"

У травні 2012 року пірати викрали танкер "Smymni" з мільйонном барелів нафти. За заявою лідера бандитів, вони отримали викуп у 9,5 млн дол.

У середньому пірати одержують викуп у 4 млн дол. за судно, а витрачають на операцію 300 тис. дол., з них 180 тис. ідуть на хабарі.

Зовсім немає даних, чому так різко зросли як терміни переговорів, так і суми викупів (до 2010 року суспільство знало якщо не все, то багато чого як про хід переговорів, так і про викупи). Дотепер у жодній країні немає організованого на офіційному рівні статистичного обліку актів піратства. Існує відділ ІМВ Міжнародна торговельна палата в Лондоні, що фіксує дані щодо морського піратства, якщо такі випадки стають відомими. Звіти ІМВ публікуються щотижня та узагаль-

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

нюються через певний час. Уявлення про масштаби сучасного піратства суспільство також має завдяки статистиці, яку веде ІМО та зокрема її спеціалізований центр з піратства, що знаходиться в Куала-Лумпур (Малайзія). За даними цих організацій, у 1960–1970 рр. відбувалися напади піратів на прибережні міста і селища на Філіппінах, Шрі-Ланці, Малайзії. У деяких випадках пірати вбивали або захоплювали в заручники місцевих поліцейських і навіть військові формування, розквартировані в місті.

Активність морських піратів і результативність їх дій у зазначених регіонах в різні роки була неоднаковою. За статистичними даними Міжнародного Морського Бюро та Міжнародної торгової палати, рівень піратства і озброєного розбою найвищим у світі був у 2003 і 2010 роках – тоді ММБ зареєструвало понад 445 нападів на судна (табл. 1.1).

Таблиця.1.1. Загальна статистика морського піратства і розбою в світі на основі даних ІМО

Рік	Напади на судна				Захоплення суден			
	Усього в світі	Район Сомалі	Гвінейськ а затока	Азія	Усього в світі	Район Сомалі	Гвінейськ а затока	Азія
2008	293	111	40	42	49	31	5	–
2009	406	217	37	56	49	47	1	1
2010	445	219	28	94	53	49	2	2
2011	439	237	42	69	45	28	10	4
2012	297	75	58	81	28	14	10	4
2013	264	15	51	92	12	2	7	3
2014	245	11	41	124	21	0	8	11
2015	246	0	14	187	15	0	2	13
2016	221	35	62	68	7	0	5	2

Міжнародне морське Бюро опублікувало доповідь за статистикою піратських нападів за дев'ять місяців 2017 року. Всього було зафіксовано 121 акт піратства і озброєних пограбувань. На борт 92 суден піратам вдалося піднятися, 13 суден було обстріляно, 11 спроб нападів закінчилися для піратів невдачею, п'ять суден було захоплено, 80 моряків потрапили в заручники, троє отримали поранення, двоє були вбиті.

У третьому кварталі було захоплено одне судно – тайландський танкер-продуктовоз у Малайзії, проте малайський військовий флот швидко відбив судно, десять нападників були затримані, пішли під суд і вже отримали терміни. За цей же період не було жодного піратського нападу біля берегів Сомалі.

У Нігерії було скоєно 20 нападів, при цьому в 16 випадках пірати використовували вогнепальну зброю. З 49 моряків, які були викрадені в 2017 р. у світі в цілому, 39 потрапили в руки нігерійських піратів (усього було 7 подібних інцидентів). Решта були викрадені під час нападу на судна в 60 милях від узбережжя Нігерії.

Кількість піратських нападів у Венесуелі зросла до 11, в той час як роком раніше за цей же період їх було всього три. Причому в 2017 році у всіх випадках піратам, озброєним вогнепальною і холодною зброєю, вдалося піднятися на борт суден. Майже всі інциденти сталися при перебуванні суден на якірних стоянках.

Починаючи з 2013 року, сомалійські пірати поступилися лідируючою позицією за кількістю скоєних нападів і захоплень суден своїм нігерійським "колегам", а в 2015 році і в першій половині 2016 року сомалійці взагалі ніяк не відзначилися (пірати лише намагалися отримати викуп за раніше захоплені судна). У жовтні 2016 р. вони відпустили одну з останніх партій заручників: 26 моряків з Китаю, Камбоджі, В'єтнаму і Тайваню, які провели чотири роки в полоні. Офіційно про

викуп не повідомляється, але, судячи з усього, його сума була мінімальною – в межах покриття витрат за чотирирічне утримання і охорону полонених.

Уважають, що значний внесок у знищення піратського промислу внесла династія шейхів Аль-Нахайян з ОАЕ. Через напади на танкери вона втрачала великі гроші, і шейхи найняли творця ПВК "Blackwater/Xe Services/Academi", колишнього агента ЦРУ Еріка Прінса для усунення проблеми. На кошти шейхів був створений спецзагін морської поліції (Puntland Maritime Police Force) чисельністю приблизно в тисячу чоловік, до якого увійшли професійні найманці з ПАР і Колумбії, а також фахівці у війні з партизанами. Для загону закупили катери, легкі літаки і вертольоти для боротьби з наземними цілями. Спецзагін за два роки захопив провінцію Пунтленд з її півтора мільйонним населенням. Усі піратські бази були знищені (рис. 1.10).



Рис. 1.10. Приватна армія Puntland Maritime Police Force

Нігерійці ж дали найвищий результат по нападам на судна і захопленням в 2012 році. У 2015 році вони відзначилися

вельми скромними показниками: здійснивши 14 нападів, вони захопили 2 судна. Однак експерти з питань протидії піратству вже не перший рік помічають, що повідомляється далеко не про всі випадки нігерійського піратства й озброєного розбою.

Кількість піратських захоплень суден в Азії, включаючи Індонезію, в той же період часу налічувало не більше 4 випадків за рік (але 11 випадків у 2014 році і 13 – у 2015 р.), а разом із випадками збройного розбою і грабежу в територіальних водах цей показник поступово піднявся до 187 у 2015 році.

Порівнюючи показники першої половини 2016 року з аналогічним періодом минулих років, Міжнародне морське бюро констатує в своєму звіті від 25 липня 2016 р.: "Статистичні показники піратства і озброєного розбою на морі опустилися до найнижчого рівня з 1995 року". У першій половині 2016 року в світі відбулося 98 інцидентів, пов'язаних з морським піратством і розбоєм, у той час як за той же період 2015 року їх було зареєстровано 134. У першій половині 2016 року морські розбійники висадилися на борт 72 судів, здійснили 5 захоплень і ще 12 спроб нападу на морські судна. В заручники на борту суден були взяті 64 члени екіпажу в порівнянні з 250 за той же період минулого року.

Також ІМВ повідомляє, що активність морських піратів у всьому світі в третьому кварталі 2016 р. знизилася до рекордно низького рівня за останні 20 років. Також зазначено, що за три квартали 2016 р. у всьому світі у відкритому морі зафіксовано 141 напад на судна. Це на 25 % менше, ніж за цей період у 2015 році.

Таке зниження кількісних показників піратства в світі є обнадійливою новиною, і як вже було зазначено вище, сталося воно не випадково, а завдяки вжитим заходам, зокрема триваючому стримуванню сомалійських піратів і поліпшен-

ню ситуації за минулий рік у районі Індонезії. Знизилися атаки сомалійських піратів в Аденській затоці, але в той же час збільшилася кількість нападів на судна в Гвінейській затоці.

В Азії напади на судна в більшості випадків відбуваються в територіальних водах і тому розглядаються як озброєний розбій. Приблизно 40 % усіх нападів відбувається на якірних стоянках і біля причалів, а близько 60 % – на судна, що проходять. Більшість нападів відбувається з метою дрібних крадіжок, правда в 2014–2015 рр. у Південно-Китайському морі відбувся ряд захоплень танкерів піратами і збройними розбійниками суден з метою крадіжки вантажу нафтопродуктів (у 2015 р. було скоєно шість таких захоплень).

Спалах нападів з швидкохідних катерів і рибальських суден збройними піратами на невеликі танкери в Малакській протоці в районі, що межує з індонезійською провінцією Асах, знову викликав низку попереджень із боку ІМВ і базованого в Куала-Лумпур Центра з відстеження піратства про можливі наслідки цих нападів, а саме якщо атаки будуть тривати, екологічна катастрофа неминуча. У більшості випадків напади здійснюються повстанцями Асах, які в такий спосіб – у тому числі й викраденнями членів екіпажу для одержання викупу – обзаводяться засобами для продовження партизанської війни. За цією ж схемою почали розвиватися події й у Сомалі, що викликало серйозну заклопотаність експертів ІМВ. Були спроби захопити танкер-газовоз, танкер-химовоз і наливний танкер. Відома також історія з захопленням навантаженого мазутом танкера "Penrider" у 12 милях від порту Кланг, і трьома заручниками – членами екіпажу. За цих заручників зажадали викуп у розмірі 100 000 дол., викуп – точна його сума залишилася невідомою – було виплачено, заручників звільнили. За повідомленням екіпажу танкера нападники були одягнені у форму військового зразка та озброєні автоматами

АК-47 і гвинтівками М-16. Однак ця статистика враховує лише напади, про які офіційно повідомляли судновласники. Багато дослідників зазначають, що де-факто в подібні звіти потрапляє не більше 10–20 % інцидентів, пов'язаних з піратами. Причина полягає в тому, що власники суден і вантажів часто воліють прямо домовитися з піратами та виплатити їм відступні. Це пояснюється наступними причинами:

- у них немає впевненості в тому, що влада зможе більш ефективно вирішити цю проблему (з урахуванням того, що операційна вартість плавання одного судна з вантажем становить 10 тис. дол. і більше, швидше й дешевше домовитися з піратами);

- повідомлення про захоплення піратами судна автоматично приводить до зростання вартості страховок: за оцінками консалтингової фірми "BGN Risk", пірати Сомалі збільшили вартість страховки для судна з 500 дол. у 2007 р. до 20 тис. дол. у 2008 р. Крім того, страховики та контрагенти можуть зажадати оснащення суден більш сучасними двигунами, системами пасивного захисту та ін.;

- постраждала компанія-судновласник здобуває негативний імідж, і клієнти побоюються вести з нею справи;

- багато судновласників бояться заявляти в поліцію про напад піратів, побоюючись злочинців, корумпованих чиновників і поліцейських прибережних країн.

Статистика піратських нападів біля берегів Сомалі свідчить про те, що поки інтенсивність атак досить низька.

Інциденти, що відбуваються, як правило, безкровні. Цим здебільшого пояснюється небажання міжнародного співтовариства вживати надзвичайні заходи в боротьбі з піратством. Незважаючи на голосний резонанс кожного інциденту, судноплавство у водах цього регіону продовжує залишатися дуже жвавим.

Сомалійське піратство до теперішнього часу вдалося нейтралізувати, але ніхто не має впевненості в довготривалості цього успіху оскільки причини піратства в цьому районі не усунуто. Тому, піратство як явище в районі Сомалі непереможне, від нього поки вдалося лише захиститися, і ситуація там тендітна, потенціал місцевих піратів залишається все ще високим. Так сказав директор ММБ Мукундан у доповіді про піратство в світі в 2015 році: "Один успішний напад сомалійських піратів може зіпсувати все, що було зроблено, і відродити цю злочинну діяльність". А уже 14 березня 2017 р. сомалійські пірати захопили танкер "Aris 13", який прямував з Джібуті під прапором Коморських островів; 24 березня 2017 р. захопили велике риболовецьке судно, щоб використовувати його як мобільну базу для рейдів у районі Африканського рогу, майже всіх членів екіпажу вони відпустили, взявши в заручники тільки кока, капітана і механіка. Третього квітня 2017 р. захопили індійське вантажне судно "Al Kausar", однак після погроз з боку берегової охорони Пунтленда відпустили без викупу. Ці акти стали нагадуванням, що проблема піратства, яка є загрозою одному з найжвавіших торгових шляхів планети, залишається актуальною, незважаючи на всі зусилля провідних держав.

У районі Гвінейської затоки небезпека піратства і озброєного розбою в 2016 році залишалася незмінною, незважаючи на загальне поліпшення ситуації в світі. Більше того, статистика викрадення людей показала зростання: за перші шість місяців було зареєстровано сім випадків, пов'язаних із викраденням моряків (з десяти випадків, що відбулися в світі). В районі Нігерії було викрадено 24 члена екіпажів (у першій половині 2015 року, для порівняння, викрадених моряків було 10) від загального числа 44. Помічено, що нині в Гвінейській затоці викрадення людей відбувається частіше заради отри-

мання викупу, ніж захоплення танкерів з метою крадіжки їх вантажів.

Напади нігерійських розбійників відбуваються часто з особливою жорстокістю: в 2016 році 8 суден зазнали обстрілу (з 9 по всьому світу). Міжнародне Морське Бюро вважає, що чимало нападів судновласники взагалі замовчують.

Міжнародне Морське Бюро в своєму звіті за 2015 рік зробило такий висновок: "Морське піратство і озброєний розбій по відношенню до суден біля берегів Нігерії стали більшою проблемою, ніж сомалійське піратство". Змін на краще в рішенні цієї проблеми завдяки діям влади країни в найближчі кілька років чекати не варто. Це означає, що район залишиться піратським, і його небезпека може тільки зрости.

У прибережних і особливо портових водах ряду інших азіатських країн зменшення кількості розбійних нападів на судна в останні кілька років не відбулося. Це не може не викликати занепокоєння: в 2015 р., наприклад, у територіальних водах В'єтнаму було зареєстровано 6 випадків і 27 спроб нападів, у Індії – 3 випадки і 10 спроб, у Бангладешу – 10 випадків, на Філіппінах – 7, у Сінгапурі – 3 і т. д.

В Азіатському регіоні міжнародний судноплавний шлях співтовариства також виділяє умовний район високого ризику – в Південно-Східній Азії, який охоплює Малаккську і Сінгапурську протоки, північні райони індонезійських акваторій і західну частину Південно-Китайського моря.

Усі відомі акти піратства можна розділити на такі основні групи: I група – акти нападів, які відбулися благополучно для піратів і II група – акти піратства, які незважаючи на наявність зброї в піратів і відсутність її у членів екіпажів було відбито завдяки пильності моряків, їхній психологічній підготовці (рис. 1.11).

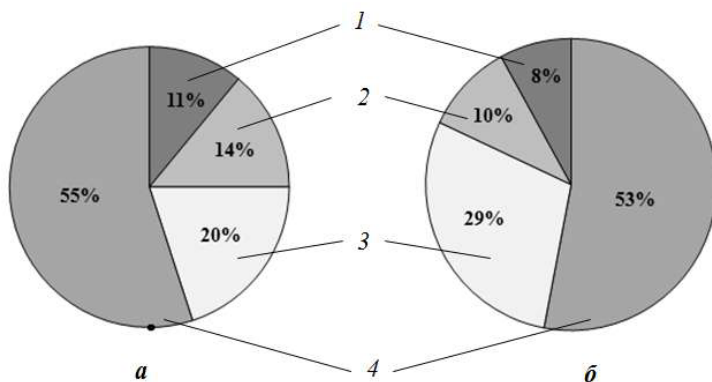


Рис. 1.11. Методи відбиття піратських атак в Аденській затоці (а) та у відкритому океані (б):

1 – з допомогою охорони на борту; 2 – за допомогою військових кораблів; 3 – завдяки захвату; 4 – своїми силами

I група має чотори підгрупи:

- напади на варту в порту судна з метою захоплення судових кас, особистих речей екіпажу;
- напади з метою розкрадання вантажу та судового майна;
- викрадення самого судна, у тому числі разом з екіпажем;
- напади, що супроводжуються захопленням членів екіпажу з метою одержання викупу.

II група має три підгрупи:

- напади, відбиті за допомогою сил, викликаних екіпажами своєчасними сигналами тривоги або засобами зв'язку, коли піратам удалося зникнути;
- напади, відбиті зусиллями екіпажів;
- напади, відбиті екіпажами, піратів затримано та передано владі.

Як правило, у всіх випадках пірати добре озброєні, мають у своєму розпорядженні швидкохідні транспортні засо-

би. Акти піратства часто супроводжуються насильством і людськими жертвами. Для ілюстрації наведемо короткі приклади з кожної підгрупи представленої класифікації.

У 3,5 милях до півдня від фарватерного буя, на рейді Котону (Бенін) п'ять піратів, озброєних вогнепальною зброєю і ножами, пробралися на борт балкера і, взявши в заручники вахтового та члена екіпажу, у каюті капітана забрали судову касу і його речі, два паспорти. Коли екіпаж спробував зупинити піратів, вони відкрили вогонь, після чого зникли на своєму човні, що їх чекав. Другого помічника капітана та боцмана з пораненнями ніг, відправили до лікарні. За повідомленням капітана, спроби проникнути на судно відбувалися майже щодня.

Поблизу Індонезії збройні пірати, що переслідували на катері траулер, відкрили вогонь з вогнепальної зброї. Капітан траулера отримав смертельне поранення і помер на місці. Траулер був узятий на абордаж, бандити викрали вантаж і майно екіпажу.

Поблизу узбережжя провінції Кьен Чіанг (В'єтнам) троє бандитів відкрили вогонь по двох рибальських суднах з автоматичної зброї. Членів обох екіпажів (18 чол.) змусили вистрибнути за борт. Одна людина одержала серйозне поранення. Бандити зникли в напрямку Таїланду, увівши судно з усім спорядженням. Кілька годин потому малайзійське судно, що проходило поруч, підбрало 15 людей, троє потонули.

У Пулау Джерайджак (Малаккська протока) 12 бандитів зблизилися з траулерами, що ловили рибу, під приводом закупівлі свіжої риби. Після чого п'ятеро бандитів, озброєних гвинтівками М-16, пройшли на борт трьох траулерів, взяли в заручники капітанів і 9 рибалок. Потім змусили одного з капітанів зв'язатися з компанією і вимагали викуп близько 132 тис. дол. Вкрали суднове устаткування, документи і забрали улов. Взявши заручників, пішли в Асех, де їх побили.

Заручників звільнили після того, як компанія заплатила частину викупу. Там же чотирьох членів екіпажу раніше захопленого танкера-продуктовоза було застрелено після того, як власник танкера не заплатив обумовлений викуп.

На річці Пуссур, Монгла (Бангладеш) 10 бандитів на невеликих рибальських човнах спробували взяти на бордаж танкер-хімовоз. Капітан збільшив швидкість і підняв екіпаж по тривозі. Бандити продовжували переслідувати судно, однак спроб піднятися на борт не робили. Капітан по радіо запросив допомогу, через 30 хв прибула берегова охорона, яка супроводжувала судно до причалу.

На захід від острова Санта Лусія (Карибське море) швидкохідний катер підійшов до борта балкера й запросив допомогу. Відповіді на питання, яку саме допомогу, не надійшло. Потім катер продовжував переслідування, бандити спробували піднятися на борт. На судні включили палубні вогні та завели пожежні шланги. Атакуючі відступили.

На західному узбережжі Індії декілька злочинців із трьох човнів пробралися на танкер-хімовоз, що рухався за допомогою буксира. Капітан танкера зв'язався з Центром по боротьбі з піратством у Куала-Лумпур, який, у свою чергу, сповістив індійську владу. Індійська влада задіяла гелікоптер, який зміг вичислити, а пізніше і затримати один із трьох човнів. Усе поцуплене майно було повернуто.

Неусвідомленість загрози світового піратства може означати призупинення розвитку мореплавства, а відповідно, поставити під удар світову торгівлю в цілому. Розвиток піратства в одному регіоні може підштовхнути до зростання рівня піратства в іншому. Саме тому боротьба з морським піратством повинна носити глобальний характер з метою знищення піратства в цілому, а не придушення його осередків у конкретних регіонах.

1.5. Причини та мотиви піратської діяльності. Образ сучасного пірата

У колишні часи найтяжкі умови морської служби та мізерна платня спонукали моряків займатися піратством, оскільки воно давало шанс швидко розбагатіти. Після завершення будь-якої європейської війни військові кораблі залишалися без справи, і багато моряків, щоб не вмерти з голоду, йшли туди, де не задавали зайвих питань і розраховували на частку в загальному видобутку. Часто при захопленні торговельного судна пірати пропонували його команді приєднатися до них. Особливо цінувалися "корабельні віртуози" – штурмани, каноніри, лікарі і щоб їх заохотити, обіцянками не обмежувались. Корабель ставав піратським з різних причин. Іноді капер, не дочекавшись "законного" призу, ставав піратом, оскільки награвоване становило платню офіцерів і команди. Нерідко іскри невдоволення спалахували на торговельному судні, де вже було два-три природних бунтарів. Якщо невдоволення досягало критичної точки і зачинщикам вдавалося підбити команду на бунт, заколотники захоплювали вахтового офіцера, а капітана замикали в його каюті. За лічені хвилини все було закінчено: тих, хто відмовлявся приєднатися до піратів, вбивали на місці або викидали за борт, хоча в рідкісних випадках офіцерам або членам команди, яких поважали, могли дозволити відпливти на шлюпці. Потім команда вибирала собі нового капітана. Що б не говорили, в основі піратства лежить бідність. До речі, як одне з виправдань піратства сомалійцями: іноземні судна безкоштовно користуються територіальними водами Сомалі, а народ не отримує нічого.

У прибережних районах одним із джерел доходів здавна було рибальство. Але після 1991 р. держава вже не могла контролювати багаті тунцем прибережні води. Цим скористалися "ділові люди" з Європи і Азії, які стали направляти до бе-

регів Сомалі свої судна для незаконного лову. Тоді місцеві рибалки почали самі боротися з тим, вимагаючи за браконьєрство "податок" за завданий збиток.

Потім сомалійці почало нападати на судна з продовольством для своєї країни. Так і виникли з 2000 р. перші піратські банди, які з часом розрослися і перетворилися на грізну силу. Найбільш сприятлива для піратів ситуація складається в Пунтленді. Саме на узбережжі цієї невизнаної держави було розташовано найбільше число "піратських гнізд" (рис. 1.12).



Рис. 1.12. Схема зони піратських баз у прибережних водах Сомалі

Багато захоплених піратів заявляють, що вони лише бідні рибалки і борються з іноземними суднами, що займаються незаконним рибальством і скиданням токсичних відходів у водах Сомалі. Але фактично дії піратів переслідують одну

мету – швидке збагачення. Серед піратів зовсім мало рибалок, а напади вже давно здійснюються поза межами територіальних вод і навіть економічної зони Сомалі на відстані сотень миль, до того ж багато іноземців. Те що почалося як законна боротьба проти іноземних експлуататорів, перетворилося на звичайний кримінальний бізнес. Але цей піар триває й найчастіше знаходить розуміння в населення сусідніх країн, особливо з урахуванням того, що незаконний вилов риби у водах Сомалі триває. При цьому деякі сомалійські польові командири видають "ліцензії" іноземним компаніям на нелегальну ловлю риби. Жителі Сомалі вважають, що піратство почалося у відповідь на незаконний вилов риби, скидання токсичних відходів західними суднами поблизу узбережжя Сомалі. Вони вказують на два напрямки піратства:

- перший представляє собою вимогу "податку" за незаконний вилов риби іноземними траулерами та суднами. Сомалійці вважають, що ці дії іноземних суден спричинили всі теперішні проблеми;

- другим напрямком піратства є полювання на судна. Коли жителі Сомалі відчули наслідки скорочення морських ресурсів, забруднення вод, бідність по всій країні, рибалки стали піратами, що полюють на судна тих країн, які скидали відходи та виловлювали рибу біля їхніх берегів.

Таким чином, феномен Сомалі можна пояснити наступними факторами.

Діяльності сомалійських піратів сприяє територіальне розташування, оскільки їхня країна виходить до одного із найживавіших морських шляхів. Дійсно, щорічно більш ніж 200 тис. суден проходить найкоротшим маршрутом між Європою, Азією та Африкою – через Суецький канал, Червоне море й Аденську затоку. В обох напрямках щорічно транспортується більше 700 млн т вантажів, у тому числі 30 % споживаних

Європою нафти та газу, 50 % світових сухих вантажів і 30 % контейнерів. У цих водах щодня перебуває приблизно 20 супертанкерів. Через небезпеку піратських атак данські, норвезькі, грецькі та інші судновласники тепер спрямовують десятки своїх танкерів і суховантажів в обхід Сомалі, більш довгим шляхом навколо мису Доброї Надії. Але в кожному такому випадку час перебування суден на шляху збільшується на 12–15 діб, а кожний зайвий день коштує 20–30 тис. дол. Отже, збільшуються і експлуатаційні витрати, і суми страхування суден та їхніх вантажів, вартість якого починаючи з 2007–2008 рр. піднялася в 10 разів. У результаті собівартість морських перевезень збільшилася на 25–40 %. Слід враховувати також і збиток судновласників від тривалого простою захоплених піратами суден. Він оцінюється десятками мільйонів доларів. Усе це негативно позначається на світовій економіці, особливо в період її кризи.

Сприяє розвитку піратства в Самалі і нестабільна політична ситуація в країні, що склалася після падіння диктаторського режиму в 1991 році. У цей час у ролі єдиної законної влади в країні міжнародне співтовариство визнає Федеральний уряд, однак він контролює лише райони столиці Сомалі – Могадішо. Інші частини території Сомалі перебувають поза контролем уряду. Так, у районах на півдні та північному сході правлять місцеві клани і радикальні ісламістські рухи, у тому числі пов'язані з "Аль-Каїдою" (рис. 1.13). Крім того, нестабільна політична ситуація в країні призвела до розвалу всієї інфраструктури. Більша частина населення живе за межею бідності, і для багатьох людей участь у піратських набігах – це єдиний спосіб вижити.

Стосовно образу сучасного пірата слід зазначити, що більшість із піратів – молоді люди, які не можуть знайти хорошу роботу. Можливість вв'язатися в "цікаву пригоду" та швидко

"заробити" при цьому великі гроші штовхає молодь до лав "джентльменів удачі". Морські розбійники в основному рекрутуються з прошарків сомалійського суспільства – колишніх рибалок, відмінно знаючих прибережні води, і колишніх бойовиків, що вміють поводитися зі зброєю, користуватися телефоном, Інтернетом, GPRS (рис 1.14). Звичайно, на шлях піратської діяльності постійно стають і бідні дилетанти.

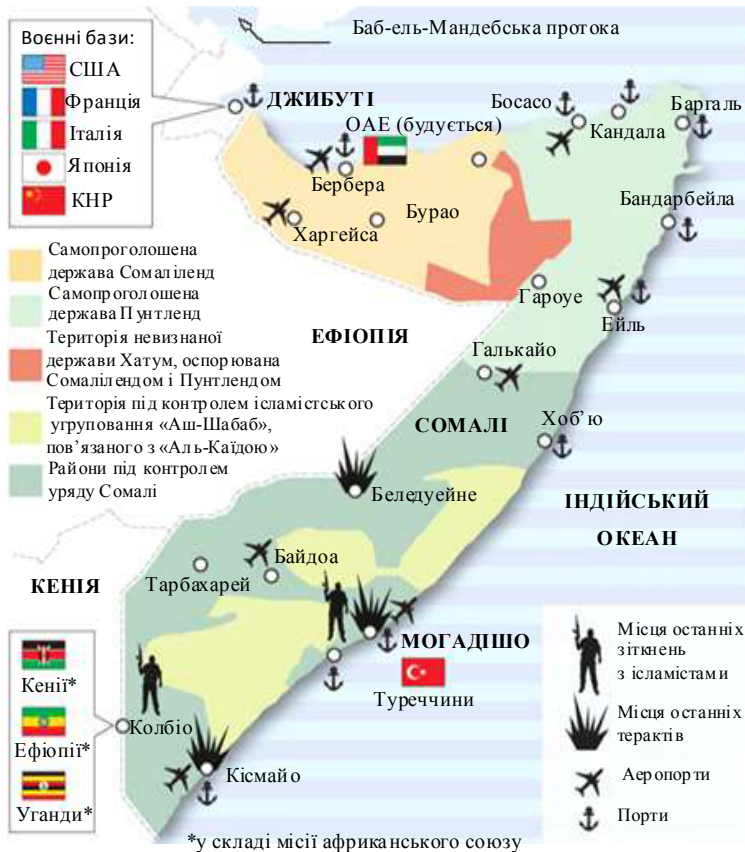


Рис. 1.13. Територія, що раніше належала Сомалі

За наявним даними, серед піратів немає вихідців із Сомаліленду – дефакто незалежної держави на півночі Сомалійського півострова. У Сомаліленді панує мир та відносно благополуччя порівнянно з іншими частинами колишньої єдиної держави Сомалі з 1991 р., тому "професія" пірата популярністю тут не користується.



Рис 1.14. Типові представники морських розбійників

Більшість піратів – вихідці з кланів маджертан і хавїє з Пунтленду – буферної квазідержави на північному сході Сомалійського півострова. Сомалійські пірати намагаються не проливати крові людей з захоплених суден, поведяться з ними людяно. І це при тому, що низький рівень медичного обслуговування привчив їх спокійно ставитися до перспективи власної передчасної смерті або смерті близьких. Ті хто побували в Сомалі, говорять, що у звичайному житті сомалійці можуть бути мирними громадянами, мати звичайну професію, а у вільний час промишляти піратством. Сьогодні у Сомалі діє приблизно 160 піратських угруповань.

Міжнародне Морське Бюро ідентифікувало чотири основних піратських угруповання, що діють на торгових маршрутах, які зв'язують Червоне та Середземне моря і Суецький канал: 1) "Вартові сомалійських вод" ("Сомалійська морська піхота",

"Пірати-моряки"), яким керує польовий командир Абді Мохамед Афвейн. Ця група побудована за принципом армії: в ній є флотський адмірал, віце-адмірал і навіть керівник фінансових операцій; 2) "Національна добровольча берегова охорона", очолювана Мохаммедом Гараада (спеціалізується на перехопленні дрібних суден у південній частині Аденської затоки і в районі Кісмау); 3) "Група Марка" (за однойменною назвою портового містечка), очолювана шейхом Юсуфом Моххамедом Саїдом; 4) "Група Пунтленд" ("Сомалійські рибалки"). Останні дві складаються в основному зі звичайних рибалок і слабо організовані.

Часто невеликі піратські команди є складовою частиною організованих синдикатів, які володіють невеликим флотом і куди в різних портах світу набирають команди з безробітних матросів, які до певного часу нічого не підозрюють. Пірати добре організовані, мають розподіл ролей у матеріально-технічному та фінансовому забезпеченні нападів, у поведінці при одержанні викупу і його легалізації, включаючи своїх представників у засобах масової інформації та професійних посередників на переговорах про викуп. Вони мають свою розвідку, і практично не "прочісують" на вдачу океанські простори в пошуку видобутку, бо найчастіше знають, яке судно, з яким вантажем і куди прямує. Причому в піратський "бізнес", як правило, втягуються місцеві польові командири та структури влади. Впевненості піратам, безумовно, надає той факт, що команди захоплених суден, як правило, не чинять ніякого опору, оскільки морські розбійники діють блискавично: зненацька атакують судно, активно обстрілюють його з гранатометів і автоматичної зброї, в тому числі кулеметів. До того ж, навіть у випадках, коли піратів вдається захопити, їх незабаром відпускають. Багато експертів вважають, що представники місцевих владних структур і поліції покривають піратів, тому що ті діляться з ними своїм видобутком.

Піратство і морський розбій біля берегів Нігерії так чи інакше пов'язані з нафтовидобутком у дельті річки Нігер, де розташовані відносно невеликі і розрізнені нафтові родовища. Нападу піддаються десятки танкерів під час перебування їх на якірних стоянках, під час дрейфу або перевантаження нафти і нафтопродуктів, а також під час проходження цієї області або Гвінейської затоки.

Влада намагається боротися з піратством і озброєним розбоєм, але впоратися з цим вони не в змозі, бо слабо контролює ситуацію. На Мангрових островах дельти річки Нігер існує широка інфраструктура з обслуговування піратського і розбійного бізнесу: верфі, де будують баржі для перевезення краденої нафти, житлові бази, нафтові термінали і причали. Нафтоносна дельта річки Нігер перетворилася в зону дії бандитських угруповань. Вони промишляють крадіжками нафти і розбійними нападами на судна. Між собою угруповання теж воюють, а ось із поліцією і суднами берегової охорони вважають за краще не зв'язуватися, намагаючись загубитися в незліченних протоках і відсидітися на болотистих Мангрових островах. Крайня бідність і незайнятість місцевого населення сприяють процвітанню морського розбою.

У Нігерії найвищий рівень корупції, слабо розвинені промисловість та інфраструктура, панує етнічне та релігійне протистояння, не вирішено проблеми бандитизму, і як наслідок відцентрові тенденції, за оцінками експертів, поступово перетворюють Нігерію в "царство хаосу".

Тобто зараз піратство – це в основному добре налагоджений злочинний бізнес, де піратам, які беруть участь у нападах і ризикують життям у морі, дістається тільки незначна частина отриманого викупу. Левова ж частка його належить організаторам, фінансистам і посередникам.

Після отримання викупу за судно частка кожного пірата становить 30–75 тис. дол. США, бонус у кілька тисяч доларів іде першому пірату, який видерся на борт.

За даними ряду джерел, більша частка від викупу (80...90 %) іде на політичне прикриття: хабарі чиновникам, політикам, релігійним лідерам і представникам місцевих злочинних угруповань, щоб ті сприяли і не заважали злочинному бізнесу.

Отримати свою частку від викупу непросто. Навіть не зустрічаючи особливого опору з боку екіпажів, пірати гинули від зміни погоди або зірвавшись з високого борту під час штурму судна. Переговори з судновласниками йшли довго – в кращому випадку кілька місяців, іноді і до року. Весь цей час піратський екіпаж жив на трофеї, а інвестор вичитав з його частки вартість проживання і утримання бранців. У підсумку реальний гонорар рядового пірата падав до 10...20 тис. дол., хоча для Сомалі із середнім річним доходом в 300...500 дол. і ці гроші були величезними.

1.6. Технічне забезпечення та озброєння піратів.

Тактика дій

Групи, що нападають на судна, можна умовно розділити на три категорії:

1. Нечисленні групи (до 5 чол.), озброєні ножами та пістолетами, – звичайні злочинці. Напад триває приблизно 30...60 хвилин. Проявляють агресію тільки при спробі їхнього затримання. Мета цих груп – викрадення суднового майна й постачання, починаючи зі швартовних кінців і закінчуючи майном членів екіпажу та антикорозійних протекторів, які зрізають із корпусів суден, коли вони перебувають у баласті на стоянці в порту або на рейді. Грабують суднову касу та пасажирів, перевантажують на свої катери та човни частину вантажу. Нападають на судна в гавані або у відкритому морі, використовуючи фактор раптовості. Працюють на малих шлюпках, достатніх для того, щоб доставити кілька людей до

борті та відвести, наприклад, один-два швартовних кінця. Загальна чисельність – від 8...10 тисяч людей по всьому світі.

2. Банди (до 30 чол.). Морські банди утворюють цілі угруповання, які пов'язані з різними галузями кримінального бізнесу, в тому числі з торгівлею зброєю і перевезенням іммігрантів. Озброєні вони крупнокаліберними кулеметами, автоматами та гранатометами. Як засоби доставки найчастіше використовують великі рибальські судна. Іноді ці судна мають потужні двигуни і швидкість до 15...20 вузлів. Мета цих груп – захват судна і вантажу. Такі напади призводять до великої кількості жертв з боку екіпажів суден. Бували випадки навіть повного знищення екіпажу судна в районах Південно-Східної Азії. Іноді забирають судно і вантаж. Уважається, що такого роду пірати особливо численні в Південно-Східній Азії, деякі з них входять до складу китайських "тріад". Загальна чисельність – близько 300 тис. чол. по всьому світі.

3. Міжнародні організовані групи – високопрофесійні, відмінно екіпіровані та добре озброєні, володіють достовірною та своєчасною інформацією про об'єкт нападу. Мета – захоплення особливо цінних об'єктів (танкерів, суховантажних суден, контейнеровозів, іноді приватних яхт). Захоплюють судна з особливо цінним вантажем (сьогодні це нафта та нафтопродукти). Найчастіше грабують танкери, суховантажники, контейнеровози, іноді нападають на приватні яхти. Вони прекрасно знають схему протидії своїм нападам і діють за принципом доцільності та достатності, тобто не роблячи зайвого шуму. Ці напади добре сплановані і, якщо акт не вдався, то група швидко відходить, пам'ятаючи про те, що з судна вже пішло повідомлення до найближчого антипіратського центру.

Третя група складається з представників напіввійськових організацій, що іноді мають який-небудь офіційний статус: найчастіше це збройні формування, якими керують польові

командири, що бідують у постійних доходах, для підтримки власної влади і контролю якої-небудь території – саме такого роду структури становлять більшість піратів Сомалі та Індонезії. Іноді вони навіть мімікують, використовуючи патрульні катери, що реально належать або нагадують судна митних служб або ВМС відповідних держав.

Останнім часом почастишали випадки захоплення заручників з метою отримання за них викупу чи перетворення у рабів, особливо біля узбережжя Сомалі та Малайзії. Цим займаються інші дві категорії піратів. У регіоні Південно-Східної Азії також не є рідкістю захоплення суден з метою продажу самого судна і його вантажу, особливо якщо цей вантаж цінний. Трапляються також цільові напади на судна для вилучення точно відомого вантажу. Найчастіше це контейнери з цінними товарами.

За методами дій пірати діляться на два типи – "індонезійський" та "сомалійський". Перший тип поширений перш за все в водах Південно-Східної Азії, має на меті полювання за цінним вантажем. Люди в цьому випадку є прикрою перешкодою і часто знищуються. Другий тип поширений, як зрозуміло з назви, в основному в африканських водах, основна мета – захоплення заручників для отримання викупу.

За повідомленнями, нападники мають зазвичай маски, сучасну зброю регулярної армії, іноді обмундировані у військову форму (рис. 1.15). "Соціальний склад" сучасних піратів дуже різноманітний – від азійської мафії та різного роду злочинців до рибалок, які промишляють браконьерством, іноді берегової охорони, відповідальної за безпеку суден.

Ще кілька років тому як плавзасоби піратами в основному використовувалися моторні човни. Причому мотори були підвісні, з ручним керуванням, судячи з фотографій, двотактні та малопотужні – максимум до 50 кінських сил. На таких моторах і човнах великої швидкості не розвинути, особливо при

хвилюванні моря більше двох балів. Пального для моторів на човнах такого розміру вистачало, щоб піти від берега не далі ніж на 20 км і потім повернутися (рис. 1.16).



Рис. 1.15. Амуніція сучасних піратів

Основну зброю піратів складали ножі, мачете та револьвери. Однак вони були інформовані, що на торговельних суднах зброя відсутня.

Пірати також знали, що судно зупиниться і давити їхні човни не буде, а якщо ж їх піймають, то потім доставлять

додому і передадуть родичам. Тому пірати і ставили рекорди дальності своїх походів, показуючи чудеса навігації та кораблеводіння.



Рис. 1.16. Атакування піратами торговельного судна

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Сьогодні значні доходи, одержувані піратами від викупу за судна, їхні екіпажі та вантажі, дозволяють їм здобувати швидкісні човни та катери, зброю, засоби зв'язку, що робить їхні напади ще більш ефективними (рис. 1.17).



Рис 1.17. Стадія захоплення піратами судна

Отримані від піратства гроші проривають уведене ООН ембарго на поставки зброї в Сомалі. Поліпшуються озброєння і тактика дій піратів. Дані розвідки руйнують стереотипи про них.

Сучасні пірати – це добре підготовлені професіонали, які використовують краще навігаційне та комунікаційне устаткування, включаючи супутникові телефони. Часто вони мають тісні зв'язки зі злочинними регіональними угрупованнями. Є припущення, що серед піратів, є колишні військові Сомалі, які прекрасно володіють тактикою ведення морського бою. Сьогодні пірати почали нападати на судна, використовуючи плавучі бази. Вони, як правило, виходять у море на суднах-матках водотоннажністю від 100 т і більше (рис 1.18).



Рис. 1.18. Піратські судна-базы

Ці судна-бази є або каботажними суднами місцевого будівництва – "доу", поширені по всьому узбережжю Індійського океану від Аравії до Занзібара, або переробленими "трофейними" рибальськими траулерами чи захопленими яхтами (у складі піратських флотилій помічено як мінімум одну). Повідомляється і про підозрілі судна, які, як вважається, є базами піратів – це траулери виробництва РФ під назвою "Бурум Оушн" і "Арена" (або "Афіна"). Такі судна мають на палубі кілька швидкохідних човнів, призначених для абордажних команд, а часом буксирують за собою по декілька рибальських суден, які не можна розмістити на борту.

Для труднощів ідентифікації піратського судна нерідко використовується знімний такелаж, що маскує його під риболовецьку шхуну, буксир або комерційне судно іншого класу. Ці плавбази діють переважно в океанських районах на відстані до 450–500 миль від східного узбережжя Сомалі, а також в Аденській затоці. Зазвичай, пірати використовують 3–4 судна-"матки", що перевозять на борту моторні човни. Такі судна можуть ходити під прапором будь-якої держави, і виявити їх – надзвичайно важко. Також пірати використовують відкриті човни завдовжки 10...12 метрів зі стаціонарним двигуном. Човен може тягнути на буксирі невелику шлюпку, так звану "Скіф", з підвісним двигуном, з якої пірати атакують судна. Крім того, у піратів є доступ до сотень рибальських човнів, які виходять у море. Пірати можуть видавати свої човни за рибальські вдень, а вночі атакувати торговельні судна. Пірати часто працюють у командах, з одним або більшою кількістю човнів як дозор, попереджаючи інших про появу великого незброєного торговельного судна, що прямує в їхню сторону. У кожному з човнів можуть перебувати 4–5 піратів, зброя, як правило автомати АК-47, АКМС, кулемети РПК и М60, рушниці М-16, СІS SAR-80, пістолети Токарева (ТТ-30),

гранатомети РПГ-7, загнуті гаки ("кішки"), бамбукові (алюмінієві) штурмові драбини (до 8 метрів завдовжки), необхідні для того, щоб пірати змогли потрапити на борт великого судна (рис. 1.19).



Рис. 1.19. Піратське оснащення

Також на деяких човнах можна зустріти 12,7 мілімітровий кулемет "Тип 54" (китайська копія ДШК), ПЗРК "Stinger" (зона ураження якого становить 500-4750 м по дальності і 3500 м по висоті).

Є інформація, що нігерійські пірати у своєму арсеналі мають вибухівку яку вони вміють закладати і підривати нею, наприклад, цитадель, різні професійні інструменти типу відрізної машинки, щось на зразок гідравлічних кусачок і т. д., щоб можна було зламати будь-які двері. Також в їх розпорядженні тепер катер охорони "UTAI 8", який вони не так давно викрали (до речі, цей катер броньований і розвиває швидкість до 25 вузлів). У піратів з'явилися магнітні міни, тобто вони можуть просто підійти до судна, приліпити на борт магнітну міну та потім уже по радіостанції вийти на зв'язок з капітаном і диктувати йому свої умови: "Або ви зараз зупиняєтесь і ми піднімаємося на борт, або зараз ваше судно вибухне і потоне".

Розбійники вибирають об'єктами атаки наступні види суден:

1. В основному низькобортні судна, оскільки, по-перше, на невисокий борт простіше піднятися, а по-друге, такі судна, як правило, мають гіршу маневреність і менший хід.

2. Тихохідні судна невеликих і середніх розмірів, водотоннажністю 4–20 тис. т, з екіпажем 18–20 чоловік.

3. Великі судна, що нехтують елементарною обережністю.

Пірати діють стрімко та швидко – штурм займає до 15 хв. Як правило, нападники використовують не більше двох-трьох спроб захоплення, після чого намагаються ретируватися.

Звичайне судно атакують два чи більше човнів на швидкості до 25 вузлів. Як правило, вони заходять з корми. Їхня тактика проста – вогнем з автоматів (рідше – гранатометів) налякати екіпаж, і перш за все капітана, перешкодити екіпажу відбивати напад, змусити команду сховатися в надбудові, після

чого швидкохідні катери йдуть на абордаж. Човнами вони прагнуть підійти впритул до борту, щоб була можливість щонайменше 1–2 піратам піднятися наверх, часто вони роблять це за допомогою довгих штурмових драбин. Можливий і інший варіант. Наприклад, човен, що йде перед судном, починає робити небезпечні маневри, чим відволікає капітана і членів екіпажу, а в цей час ззаду з боків підходять абордажні команди на човнах і швидко піднімаються на судно.

Піднявшись на борт, пірати, звичайно, захоплюють місток, щоб взяти судно під свій контроль. Після цього вони вимагають зупинити його або сповільнити хід, щоб на борт піднялися інші учасники нападу.

Далі дії піратів можливі за кількома варіантами. Іноді вони висаджуються на судно, очищають корабельний сейф і гаманці команди, після чого ховаються. Звичайний улов, одержуваний у результаті подібної операції, становить приблизно 20 тис. дол. Коли пірати закінчують пограбування судна, вони найчастіше йдуть без проблем, тому що екіпаж зазвичай перебуває в одній із кают під арештом. Пірати можуть вибрати, у чії територіальні води тікати, оскільки, як вказувалося раніше, деякі мешканці прибережних сіл і містечок усіляко їм допомагають.

Інший тип атаки передбачає викрадання не тільки грошей, але й вантажів. У деяких випадках пірати перевантажують товари на свої судна, іноді ця операція вимагає швартування в піратській гавані; інколи захоплене судно переводять в який-небудь порт, де у піратів є відповідні зв'язки. Там вантаж продається місцевим покупцям. Прибутковість подібних операцій набагато вища, вартість вантажів, що розпродаються за демпінговими цінами, може досягати кількох сотень тисяч доларів.

Ще один варіант, коли пірати затримують судно з вантажем, беруть його екіпаж і пасажирів у заручники, змушують

зайти в один з найближчих портів, на свою базу, після чого починаються переговори про викуп. Змушують капітана привести судно на якірну стоянку поблизу риболовецьких сіл Сомалі. Там на борт піднімається велика кількість озброєних людей, які встановлюють нагляд за членами екіпажу і судном до моменту сплати викупу. Розміри викупу також варіюються і не розголошуються, однак є відомості, що він може досягати декількох мільйонів доларів. Інколи частину екіпажу захопленого судна відправляють на берег і утримують там у полоні. Захоплені моряки є людськими щитами для піратів, забезпечуючи відносний захист від атак озброєних сил.

Ще один із методів нападу був поширений у 1990 роки, однак у результаті жорсткості міжнародних правил реєстрації суден останнім часом про подібні події не повідомлялося. Суть методу полягає в наступному: пірати захоплювали судно, після чого убивали його команду, підробляли відповідні документи та реєстрували судно заново (до кінця 1990 років тимчасову реєстрацію, що дозволяла судну ходити під панамським або гондураським прапором, можна було отримати без особливих проблем у будь-якому консульстві Панам чи Гондурасу). Далі судно або продавалося або, одержавши замовлення на перевезення якого-небудь цінного вантажу, безвісти зникало. Це зазвичай відбувалося за наступною схемою. Пірати знаходили продавця товару або судового агента з акредитивом, термін дії якого майже минув (це трапляється дуже часто, коли є дефіцит вільного тоннажу). Потім пропонували сервіс "свого" судна, яке вони викрали, перефарбували, перейменували та перереєстрували. Тимчасовий реєстраційний сертифікат, отриманий шляхом омани та підкупу посадових осіб, забезпечував судну нове життя. Судно завантажувалося, і відправник одержував коносамент. Потім пірати відправлялися в інший порт, а не в той, який зазначений у коносаменті. Там

вони розвантажували судно своєму партнерові по кримінальному бізнесі чи покупцеві, який нічого не підозрював, і знову змінювали тимчасову реєстрацію. Цей тип піратів може грабувати вантажі на 200 млн дол. на рік. Часто пірати реєструють судна під прапором країн третього світу чи економічно слабкорозвинених країн і зазвичай вони беруть вантаж, який легко розміщати, але за яким важко стежити (ліс, метал, мінерали). Більшість піратів цього типу є професійними злодіями.

Серед піратів існують різні спеціалізації: розвідка, група захоплення, охорона на суші, ті, хто ведуть переговори. Розвідку, як правило, добре налагоджено. Пірати заздалегідь знають, яке судно й з яким вантажем повинне пройти біля їхніх берегів і чим на ньому можна пожитися. І цікавлять їх уже не стільки вантажі та суднова каса, скільки викуп, який вони вимагають за звільнення захопленого судна. Пірати викрадають екіпаж і вимагають викуп від судновласників, як правило у розумних межах, порядку 30–40 тис. дол., тобто ту суму, яку судновласники можуть собі дозволити. Звичайно, судновласники платять, і екіпаж відпускають цілим й неушкодженим, але потерпілі, як правило, не повідомляють про викрадення та вимагання, побоюючись помсти піратів, які в результаті викупу і "заробляють" від 20 до 100 млн дол. на рік.

Відмітною особливістю сучасного піратства є те, що найчастіше, фактично в 72 % випадків, напади на судна відбуваються під час їхнього знаходження в територіальних водах або в акваторії порту. На цьому факті ґрунтуються підозри, що портові службовці, морська охорона і патрульна служба часто пов'язані зі злочинним бізнесом. Нинішня піратська мафія має своїх інформаторів у більшості портів світу від Ріо-де-Жанейро до Джакарти й Сінгапуру, від яких одержує електронну інформацію про рух суден і їх вантажі. Пірати знають як склад флоту того чи іншого судновласника, так і район його пла-

вання, тому цілком природні страхи судновласників, тому що їхній бізнес носить постійний характер, і у випадку помсти з боку піратів вони можуть понести великі збитки або взагалі розоритися.

Таким чином, сьогодні про піратів відомо таке:

- озброєні автоматичною зброєю, гранатометами та навіть переносними зенітними ракетними комплексами;

- екіповані всіма необхідними засобами для абордажу будь-якого судна, а також досить ефективними засобами навігації та зв'язку, що дозволяють орієнтуватися і взаємодіяти одне з одним на значній відстані від берега;

- використовують малорозмірні високошвидкісні моторні човни й катери, які іноді досить важко відрізнити від спортивних або рибальських суден;

- усе частіше застосовують тактику "зграї" для більшої ефективності нападів (коли на судно, що рухається за певним маршрутом, нападають декілька піратських човнів);

- напади здійснюють найчастіше в перші години світанку та в останні години світлого періоду дня при здійсненні переходу в територіальних або міжнародних водах, а також вночі чи в густому тумані під час стоянки суден на рейді чи на якорі. Іноді вони нападають і вночі, коли на вахті стоїть мінімальне число моряків, і швидкість суден нижча звичайного. Великі судна автоматизовані, тому вночі єдиними членами екіпажу на вахті будуть люди на містку. До того ж радіолокатори практично не в змозі виявити пластмасові або дерев'яні човни загарбників;

- активно використовують труднощі судноплавства у вузьких звивистих протоках, а також в акваторіях, засіяних дрібними розкиданими острівцями (як тільки судно сповільнює хід, а вся увага екіпажу на вахті зосереджується на дотриманні правил судноплавства в складних умовах, з темряви на великій швидкості й з різних боків нападають 2–5 швидкісних

човнів або катерів, які стрімко беруть чергову "жертву" на абордаж);

– використовуючи невеликі судна як плаваючі бази (судна-матки), здійснюють напади не тільки в Аденській затоці та у прибережній смузі, але й на відстані понад 600 миль від найближчого берега (все частіше відзначаються напади в північно-західній частині Індійського океану, північніше Сейшельських островів, у Баб-ель-Мандебській протоці та у південній частині Червоного моря);

– частіше нападають на тихохідні судна невеликих і середніх розмірів, водотоннажністю 4–20 тис. т, з екіпажем 18–20 чол, а також на великі судна, що зневажають елементарною обережністю (звичайно, при виборі чергової жертви пірати особливо не перебирають і діють за принципом "бери те, що погано лежить" – цей принцип варто мати на увазі судовласникам і штурманам при плануванні рейсів найбільш уразливих з піратської точки зору суден).

Джон Барнетт у книзі "Небезпечні води: сучасне піратство і терор у відкритому морі" підкреслює, що сучасні пірати також з'явилися як один із результатів еволюції людства. Розвиток технологій дозволив їм одержати у своє розпорядження швидкохідні катери, потужну зброю та засоби зв'язку, що уможливило зменшення чисельності екіпажів. У результаті краху колоніальних імперій і появи великої кількості територій, якими ніхто не керує, пірати отримали у своє розпорядження людські ресурси, бази, берегову інфраструктуру, можливості придбання зброї і техніки та ін. Крім того, змінився й склад піратів. Якщо в минулому переважну більшість екіпажів становили зовсім молоді люди, найчастіше підлітки, а піратське життя було дуже недовгим (оцінка Девіда Кордінглі, висвітлена у його книзі "Під чорним прапором: романтика та реалії життя серед піратів"), то нині це люди в розквіті сил, розбій-

ницька кар'єра яка може тривати десятиліттями. Пірати не діють самостійно: здебільшого вони входять до складу кримінальних (іноді терористичних) синдикатів і напіввійськових угруповань, що забезпечують їм прикриття.

У ХХІ ст. пірати знаходяться в ідеальному положенні, оскільки на відміну від минулих століть торговельні та пасажирські судна донині практично беззахисні. Їхні екіпажі не мають зброї, у найкращому випадку у капітана є пістолет. Зменшилася й кількість екіпажу: якщо в 1950-і роки середньостатистичним танкером керувала команда з 40–50 чол., то нині – 15–20. Крім того, незважаючи на те, що існують сучасні технології, які дозволяють відбивати напади піратів за допомогою нелетальної зброї, подібні інновації дуже дорогі, і більшість судновласників їх не запроваджує. Іноді команди намагаються відбивати напади за допомогою водометів, але ризик дуже великий – пірати часто відповідають на це вогнем із кулеметів і гранатометів. Багато судновласників особливо інструктують капітанів, рекомендуючи їм не чинити опору піратам, адже піратський абордаж може закінчитися загибеллю всіх членів екіпажу та знищенням судна. Англійське морське бюро, що узагальнило досвід боротьби з піратами за сотні років, теж рекомендує "не проявляти зайвого героїзму". Можна маневрувати, посилати сигнал SOS, збивати загарбників напором води з пожежних рукавів, але не застосовувати зброю (на цивільних судах її взагалі бути не повинно). Крім того, зменшила кількість сил, покликаних протидіяти піратству. У світі не існує організацій, що спеціалізуються на вирішенні цієї проблеми. Військові флоти мають інше призначення – вони відповідають за оборону держави і можуть бути залучені до дій проти піратів лише у виняткових випадках. Проте, показово, що новий сплеск активності піратів був відзначений у середині 1990 років. Однією із причин цього

називають закінчення Холодної війни. Радянські військові кораблі, які курсували в Атлантиці, Тихому та Індійському океанах, своєю присутністю відлякуючи потенційних морських грабіжників, повернулися на бази. У свою чергу, присутність колишніх супротивників радянських ВМФ (флотів США, Великобританії та інших країн) значно зменшилася. Наприклад, в Індійському океані в 1998 році перебувало наполовину менше військових кораблів США, ніж у 1991 році. Багато держав, які формально контролюють ситуацію у своїх територіальних водах, не в змозі це робити. Яскравим прикладом є Сомалі, де повністю відсутній військово-морський флот. Тому у водах Сомалі пірати можуть почувати себе в цілковитій безпеці. У кожному разі, боротьба з піратами для сучасних військових моряків є вкрай складним завданням, насамперед у політичному плані. Військові не навчені проводити подібні операції. Крім того, завжди існує високий ризик помилки: можна легко поплутати мирний рибацький човен з піратським судном і обстріляти його. Політичні наслідки цього будуть вкрай неприємними. Ще більш складно здійснювати операції зі звільнення захоплених піратами суден і їхніх екіпажів.

1.7. Тенденції подальшого розвитку піратства

Крім розбою, пірати активно залучені в операції по перевезенню контрабанди, наркотиків, зброї, рабів і співпрацюють зі злочинними співтовариствами. Теоретично можливо припустити, що в найближчому майбутньому пірати та кримінальні структури будуть мати не лише надводні, а й підводні сили. Спроби зробити це вже фіксували. На початку 1990 років спецслужбами США було зірвано угоду з продажу російських підводних човнів "крихіток" латиноамериканським злочинним угрупованням. Так, колумбійські наркоторговці на-

прикінці 1990 років намагалися побудувати підводний човен – спецслужби випадково виявили ангар, де будувалася субмарина.

Кількість нападів на танкери зросла на 22 %, що викликає особливу тривогу, оскільки танкер з небезпечним вантажем на борту тимчасово виявляється в руках некваліфікованих, безвідповідальних і аморальних людей.

Аналіз стану подій відзначає ще одну тенденцію, що чітко намітилася, – збільшення скоординованих нападів. Підвищення організованості дій піратських формувань пов'язане з тенденцією до централізації системи керування піратською діяльністю в районі Африканського Рогу. З недавнього часу пірати почали вживати тактику захоплення суден без збройного штурму, а саме шляхом примусу капітана до добровільного передання піратам судна та екіпажу погрожуючи розправою над захопленими заручниками, що перебувають на борту "судна-матки". Аналогічні дії застосовуються при наближенні військового корабля до "судна-матки" з метою блокування його підходів до цивільного судна. Пірати, що перебувають на "суднах-матках", використовуючи канали міжнародного радіозв'язку, погрожують розправитися із захопленим екіпажем "судна-матки" і тим самим змушують командира військового корабля відмовитися від активних дій щодо захисту цивільного судна та атаки "судна-матки". Загальна кількість суден-маток стрімко зростає, а в міжнародних антипіратських сил, які діють у районі Африканського Рогу, немає можливості провести комплекс заходів щодо їхнього знешкодження, тому що на теперішній момент у міжнародній практиці не вироблено прийнятний спосіб звільнення захоплених на "судах-матках" заручників без загрози їхньому життю.

Можна відзначити також зростання агресивності піратів при штурмі суден і вдосконалювання технічної оснащеності

їхніх угруповань, про що свідчить, наприклад, використання піратами системи автоматичної ідентифікації суден (АІС), установлюваної на захоплених суднах, і радіолокаторів на швидкохідних катерах, які спускаються за необхідністю з борта "судна-матки". Ці технічні засоби дозволяють піратам відслідковувати обстановку на морі, полегшують пошук і вибір суден для нападу. Останнім часом до складу піратських груп включаються перекладачі, які досконало володіють іноземними мовами, з метою більш результативного переконання екіпажів цивільних суден до здачі піратам.

Що стосується району Малаккської протоки та островів Індонезійського архіпелагу, то тут проблема піратства вже не є настільки гострою, як на початку 2000 років. Спільними діями Індонезії, Малайзії, Сінгапуру та Таїланду її ситуацію було покращено: кількість актів піратства з 2004 року скоротилася вполовину. У районі Африканського Рогу ситуація принципово інша. Сомалі на відміну від зазначених чотирьох азіатських держав не має дієздатного уряду та адекватної правоохоронної і судової систем. Тому й існують численні проблеми у протидії піратству в цьому регіоні. До того ж сучасні засоби пересування та комунікації сприяють придбанню піратством зовсім інших масштабів. Пірати постійно втримують у заручниках і судна, і значну кількість людей. Особливу тривогу викликають піратські напади на судна, що доставляють міжнародну гуманітарну допомогу країнам Східної Африки, у тому числі й Сомалі, куди 90 % допомоги надходить морем. У гуманітарному плані ООН оцінює ситуацію в Сомалі як найважчу у світі: сьогодні більше третини населення Сомалі потребує продовольчої допомоги, середня тривалість життя в країні становить 47 років. Треба зауважити, що істотне зростання загрози піратства в Індійському океані призвело до різкого (іноді більш ніж у 10 разів) збільшення страхових та-

рифів, причому в усьому світі, а не тільки на маршрутах океана. Деякі перевізники вибирають більш довгий і дорогий маршрут, не через Суецький канал, а навколо Африки повз мису Доброї Надії. Цей маршрут на 8–10 діб (майже в 2 рази) довший, а щодо денної затримки, то вона обходиться до 40 тис. дол.

Питання для самоконтролю

1. Причини та мотиви піратської діяльності.
 2. Назвіть основну відмінність морського розбою і піратства від тероризму на морі.
 3. Категорії групи піратства.
 4. Технічне забезпечення, озброєння піратів.
 5. Тактика дій піратів.
 6. Небезпечні для судноплавства райони.
 7. Характеристика терористичних організацій.
 8. Категорії існуючих загроз морському транспорту.
 9. Причини зародження сомалійського та нігерійського піратства.
 10. Основні напрямки протидії піратству.
 11. Найбільш небезпечні регіони світу з точки зору актів піратства.
 12. Тенденції подальшого існування піратства.
-

Глава 2. УЧАСТЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У БОРОТЬБИ З ПІРАТСТВОМ НА МОРІ

2.1. Міжнародна правова база боротьби з піратством на морі

Піратство як один із найдавніших видів злочинів, що становить проблему для всіх держав, виникло одночасно із судноплаванням. З тих самих часів піратів було оголошено "ворогами роду людського" і їх "повинен був повісити перший, у руках кого вони опиняться". Ще в 1926 році Комітет експертів Ліги Націй дійшов висновку про те, що питання піратства важливе й "повинне фігурувати серед питань міжнародного права, позитивне розв'язання яких за допомогою міжнародних угод є необхідним і актуальним найвищою мірою".

Сьогодні проблемою боротьби з піратством на міжнародному рівні займається ряд спеціалізованих міжнародних організацій та заходів: Міжнародна морська організація; Міжнародне морське бюро; Міжнародна судноплавна федерація; Міжнародний комітет боротьби проти піратства; Агентство по боротьбі з піратством у Південно-Китайському морі (Таїланд); Аналітичний центр з проблеми піратства (раніше – Регіональний центр по боротьбі з озброєними пограбуваннями і піратством) – Куала-Лумпур (Малайзія); симпозиум країн

Південно-Китайського моря; Азіатсько-Тихоокеанська рада зі співробітництва в сфері безпеки регіонального форуму АСЕАН; регіональний форум країн АСЕАН; морський центр безпеки (MSCHOA – Maritime Security Centre – Horn of Africa). Роль єдиного координаційного центру по боротьбі з піратством у Сомалі виконує контактна група щодо піратства біля узбережжя Сомалі (до її складу входять представники 24 держав, у т. ч. Росії, США, Китаю, Великобританії, а також ООН, Євросоюзу, Світового банку, Африканського союзу, організації "Ісламська конференція").

Останнім часом боротьба із загрозою піратства активізувалася, причому на трьох напрямках – юридичному, воєнному та економічному. Юридичний напрямок обґрунтований тим, що світове співтовариство та провідні держави не залишають без уваги питання безпеки морського судноплавства, зокрема проблеми загрози піратства, тероризму, контрабанди наркотиків і зброї.

Міжнародно-правове регулювання боротьби з піратством на універсальному рівні засноване на положеннях трьох конвенцій: Женевської конвенції про відкрите море 1958 р. (ст. 15–21); Конвенції ООН з морського права 1982 р. (ст. 101–107); Римської конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р. (основна спрямованість конвенції – боротьба з тероризмом на морі). Базовими документами, прийнятими міжнародною спільнотою з метою протидії піратським нападам на торговельні судна, є такі: Конвенція СОЛАС-74/78; Кодекс практики розслідування актів піратства та озброєних пограбувань проти суден 2001 р.; (А 924 (22)), прийнятий на 22-й Асамблеї ІМО 19–28 листопада 2001 р., Міжнародний кодекс з безпеки суден і портових споруд в портах, прийнятий на Конференції з безпеки на морі в грудні 2002 р. і ряд інших документів. Про-

блема піратства постійно розглядається міжнародними організаціями різного рівня, аж до Ради безпеки ООН. Приймаються рішення, підписуються договори, конвенції, публікуються різноманітні документи, розробляються циркуляри, регламенти і т. ін. Пильну увагу питанням, пов'язаним із протидією тероризму на морі, приділяє ІМО (Міжнародна морська організація – International Maritime Organization). Була заснована 17 березня 1948 р. як Міжурядова морська консультативна організація (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, ІМСО). Почавши функціонувати в 1959 році, ІМСО відповідала за підвищення надійності та безпеки судноплавства в галузі міжнародної торгівлі й запобігання забруднення моря з суден. У 1982 р. ІМСО перейменована в Міжнародну морську організацію.

Приділяючи особливу увагу питанням навчання, ІМО в 1983 році створила в Мальмі (Швеція) Всесвітній морський університет, який забезпечує підвищення кваліфікації керівників, викладачів та інших фахівців вищої ланки в галузі судноплавства, в 1989 році заснувала Міжнародний інститут морського права ІМО (Валетта, Мальта), який здійснює підготовку юристів в галузі міжнародного морського права, а в 1989 році заснувала Міжнародну морську академію (Трієст, Італія), де організовує спеціалізовані короткострокові курси з різних морських дисциплін. Під час проведення ІМО своєї першої Асамблеї в 1959 році у її складі було менше 40 держав-членів. Сьогодні їхня кількість становить 172, при цьому більше 98 % світового торговельного флоту (за водотоннажністю) дотримується основних конвенцій про міжнародні морські перевезення, котрі розроблені ІМО. Прийняття морського законодавства є основним завданням цієї організації. Було прийнято близько 40 конвенцій і протоколів, більшість з яких обновляються відповідно до змін, що відбуваються у світових

морських перевезеннях, а також більш ніж 1000 кодексів і рекомендацій, що стосуються безпеки на морі, запобігання забруднення й інших відповідних проблем. До завдань ІМО щодо підвищення безпеки морського судноплавства та запобігання забруднення моря суднами додалися питання морської безпеки. Починаючи з Конвенції ООН 1958 р. про відкрите море (Женевська конвенція), у якій було наведено визначення термінів і рекомендації щодо боротьби з піратством (статті 14–21), ООН та ІМО приділяють усе більшу увагу створенню системи, що йому протидіє.

Одним з основних міжнародних нормативних актів у сфері безпеки мореплавання є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС 74, SOLAS 1974), прийнята в рамках ІМО. Спочатку СОЛАС 74 було спрямовано на організаційне і технічне оснащення суден, яке забезпечує їх безпеку. Пізніше з'явилися заходи по боротьбі з піратством, що передбачають міжнародне співробітництво і взаємодію. У зв'язку з особливою увагою до стандартів, що висуваються до екіпажів, у 1978 р. під егідою ІМО прийнята Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ-78, STCW 1978). З найважливіших ключових документів можна виділити Конвенцію ООН з морського права 1982 року (набула чинності з 16 листопада 1994 року), яка підтвердила фундаментальні принципи і норми Конвенції про відкрите море. У ст. 101–107, 110–111 майже дослівно відтворюється зміст норм Конвенції про відкрите море (ст. 15–23). У ст. 100 Конвенції ООН з морського права 1982 року держави зобов'язуються співпрацювати для безкомпромісного припинення піратства: "Усі держави співпрацюють у максимально можливому ступені для припинення піратства у відкритому морі або в будь-якому іншому місці за межами юрисдикції будь-якої держави". Відповідності до

ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 року до актів піратства належать:

а) будь-який неправомірний акт насильства, захоплення або будь-який грабіж, вчинений в особистих цілях екіпажем або приватним судном чи літальним апаратом і спрямований:

– проти іншого судна у відкритому морі чи проти осіб або майна, що перебувають на його борту;

– проти будь-якого судна, осіб або майна в місці поза юрисдикцією будь-якої держави;

б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна, виконаний зі знанням обставин, у силу яких судно є піратським;

в) будь-яке діяння, що є підбурюванням або свідомим сприянням здійсненню дій, передбачених наведеними вище підпунктами.

Піратські дії, обумовлені в статті 101, коли вони відбуваються військовим кораблем або державним судном, екіпаж якого підняв заколот і захопив контроль над цим кораблем або судном, прирівнюються до дій, чиненим приватновласницьким судном. Після декількох інцидентів з морськими суднами, найрезонанішим з яких був інцидент з італійським пасажирським судном "Achille Lauro" у 1983 році (як відомо, під час цього теракту палестинці вбили й викинули за борт одного з пасажирів, прикутого до інвалідного крісла, решта пасажирів були звільнені в ході антитерористичної операції, проведеної американською групою спецназу "Дельта"), під егідою ІМО було розроблено та прийнято Римську конвенцію 1988 року "По боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства" (SUA 1988) і протокол 1988 року "Про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі" (SUA PROT1988).

Цю Конвенцію було ратифіковано Україною в 1993 році. У 1995 році відбувся повний перегляд Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року: була прийнята Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (Конвенція ПДНВ–78/95) – International Convention on Standards of Training, Certification Watchkeeping for Seafarers (STCW–78/95). У 2002 році затверджені виправлення до Міжнародної конвенції СОЛАС, у яку включено новий розділ глави XI (XI–2 "Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі"), а також виправлення до діючої глави V "Безпека мореплавства", що визначили нові, більш стислі терміни оснащення суден апаратурою автоматичної ідентифікаційної системи. У грудні 2002 року ІМО прийняла Міжнародний кодекс щодо охорони суден і портових засобів (кодекс ОСПЗ), який пропонує дотримання нових заходів, спрямованих на захист судноплавства від терористичних актів. Прийнятий відповідно до виправлень до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС) кодекс набув сили 1 липня 2004 року.

Оскільки повноваження Міжнародної морської організації не поширюються на берегові промислові організації, тобто морські порти знаходяться поза компетенцією ІМО, то для забезпечення посилення охорони морських портів знадобилися зусилля двох міжнародних організацій – ІМО і МОП (Міжнародна організація праці). Спільна робоча група ІМО/МОП у 2004 р. підготувала Кодекс правил з охорони в портах (Кодекс ІМО/МОП), який доповнює положення Кодексу ОСПЗ щодо охорони більш широких районів порту. Виходячи з прийнятих в останні роки рішень і рекомендацій на найвищому міжнародному рівні, ІМО, по суті, запроваджує в життя політику стримування, відлякування піратів, запобігання їхнім нападам. У 2005 році ІМО прийняла виправлення до Кон-

венції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року (SUA 2005) і до відповідного Протоколу (SUA PROT 2005), і до ввів у дію також нові ширші положення про інспектування суден країною-учасницею, що не є державою, під прапором якої плаває дане судно, якщо існують розумні підстави підозрювати, що судно або особа, що перебуває на його борту, причетні або готуються до здійснення правопорушення відповідно до Конвенції.

Міжнародною морською організацією також був розроблений ряд резолюцій з метою попередження і припинення піратства і збройних пограбувань суден:

- резолюція А.584(14) – "Заходи по запобіганню незаконних актів, які загрожують безпеці суден, а також їх пасажирам та екіпажам" (20.11.1985 р.);

- резолюція А.922(22) – "Кодекс практики розслідування актів піратства і збройних пограбувань суден" (2001 р.);

- резолюція А.923(22) – "Заходи по запобіганню реєстрації суден-примар" (2001 р.).

У 2008 р. піратство в Аденській затоці представляло собою зростаючу загрозу міжнародним програмам надання гуманітарної допомоги і безпеки судноплавства. У зв'язку з цими подіями ООН приділяла достатньо уваги проблемі боротьби з піратством, особливо з піратством біля берегів Сомалі, зокрема Радою безпеки ООН з 2008 р. по теперішній час було прийнято 53 резолюції щодо піратства. У цих резолюціях можна виділити загальні риси: заклик держав до активізації і координації своїх зусиль з метою протидії піратству;

- співпраця держав одна з одною, з міжнародними організаціями та з Перехідним федеральним урядом (ПФУ) Сомалі (після вересня 2012 р. з владою Сомалі), у т. ч. в питанні встановлення підсудності актів піратства;

– надання суднам, які плавають під їх прапором, належні керівні вказівки і підготовку щодо шляхів уникнення району прибережних вод Сомалі і щодо прийомів захисту від піратів; надання допомоги Сомалі і сусіднім прибережним державам, а також технічне сприяння в цілях зміцнення потенціалу цих держав щодо забезпечення безпеки прибережних і морських районів.

Слід зазначити Резолюцію Ради безпеки ООН № 1816 від 2 червня 2008 року, яка вперше встановила, що держави, які співпрацюють з Перехідним федеральним урядом у боротьбі з піратством і озброєним розбоєм на морі біля узбережжя Сомалі, можуть:

а) входити в територіальні води Сомалі з метою припинення актів піратства та збройного пограбування на морі, так само як це дозволяється робити у відкритому морі щодо піратства відповідно до норм міжнародного права;

б) здійснювати в межах територіальних вод Сомалі всі необхідні заходи з метою припинення актів піратства та збройного пограбування, так само як це дозволяється робити у відкритому морі щодо піратства згідно з відповідними нормами міжнародного права.

Резолюція Ради Безпеки ООН № 1846 від 2 грудня 2008 р. фактично дублює текст резолюції № 1816 та продовжує термін дії її рекомендацій. Зазначені резолюції стали підставою для початку 13 грудня 2008 антипіратської операції ВМС ЄС під назвою "Аталанта".

Також 16 грудня 2008 була прийнята резолюція Ради Безпеки ООН № 1851, згідно з якою було надано дозвіл іноземним ВМС припиняти акти піратства не тільки в територіальних водах Сомалі, але і на сухопутній території та в повітряному просторі.

У Резолюції 1851 (2008 р.) і у всіх наступних резолюціях Рада Безпеки закликає усі держави конфісковувати у піратів

при їх затриманні катери, зброю тощо. Починаючи з Резолюції 1918 (2010 р.) і у всіх наступних, міститься заклик до всіх держав передбачити у своєму внутрішньодержавному праві кримінальну відповідальність за піратські дії.

У Резолюції 2015 (2011 р.) і в подальших резолюціях міститься прохання до ПФУ Сомалі прийняти звід законів про боротьбу з морським піратством. У 2014 р. Резолюцією 2184 (2014 р.) Рада Безпеки пролонгувала черговий раз дозволи встановлені всіма перерахованими раніше Резолюціями. Розглянувши резолюції Ради Безпеки ООН, можна прийти до висновку, що в основному всі вони несуть декларативний і рекомендаційний характер, дійсно важливим і серйозним кроком в боротьбі з піратством є дозволи, встановлені резолюціями 1816 (2008 р.), 1846 (2008 р.), 1897 (2009 р.), 1950 (2010 р.), 2077 (2012 р.), 2125 (2013 р.) та 2184 (2014 р.).

Починаючи з 1999 року, ІМО випустила ряд циркулярів та рекомендацій, адресованих урядам Договірних держав, морським адміністраціям, судноплавним компаніям, судновласникам, операторам, екіпажам і капітанам суден: циркуляр MSC.1/Circ.1332 "Про піратство та збройний розбій проти суден у водах біля узбережжя Сомалі"; циркуляр MSC.1/Circ.1333 "Рекомендації урядам стосовно запобігання та припинення актів піратства і збройних нападів на судна"; циркуляр MSC.1/Circ.1334 "Керівництво для власників суден, операторів суден, капітанів і екіпажів суден щодо запобігання та припинення актів піратства й озброєних нападів на судна"; циркуляр MSC.1/Circ.1335 "Про піратство та збройний розбій проти суден у водах біля узбережжя Сомалі; кращі методи управління практикою стримання піратства в Аденській затоці та біля узбережжя Сомалі, що розроблені галуззю"; циркуляр MSC.1/Circ.1337 "Про піратство та збройний розбій проти суден у водах біля узбережжя Сомалі; кращі методи

управління практикою стримання піратства біля узбережжя Сомалі та в Аравійському морі, що розроблені галуззю". У них від імені міжнародного морського співтовариства наведено загальні й конкретні рекомендації щодо безпечного транзиту суден через піратонебезпечні райони, і особливо через Аденську затоку, незалежно від наявності військових кораблів супроводу.

У циркулярах № 1332 (MSC.1/Circ.1332) та № 1335 (MSC.1/Circ.1335) пропонуються методи планування транзиту через Аденську затоку та регламентуються дії всіх сторін, відповідальних за маршрут судна. Органом планування та координації дій військових сил Євросоюзу в даному регіоні є "Центр морської безпеки – Африканський Пір" (The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)). Організація "Морські торговельні операції Великобританії" (UK Maritime Trade Operations (UKMTO)) у Дубаї є першим контактним пунктом для цивільних суден. З її допомогою повинна здійснюватися щоденна взаємодія між капітанами торговельних суден і командирами військово-морських сил. Організація здійснює постійний моніторинг проходження суден у регіоні, встановлює точну картину судноплавства, необхідну військовим. Циркуляром ІМО рекомендовані перевірені на практиці ефективні методи запобігання піратським нападам. Чітке їхнє виконання дозволить звести до мінімуму ймовірність захоплення судна й людей, що перебувають на його борту. Циркуляр № 1333 (MSC.1/Circ.1333), адресований Договірним урядам, рекомендує, наприклад, у найкоротший термін привести законодавчу базу держав у відповідність з міжнародними нормами. Він пропонує варіант типового договору про співробітництво та взаємодію між країнами на регіональному рівні з метою боротьби з піратством і збройними пограбуваннями суден і, до речі, закликає держави до розвитку такого

співробітництва. Циркуляр № 1334 (MSC.1/Circ.1334) наводить низку необхідних дій щодо раннього виявлення загарбників і також у рекомендаційній формі розповідає про заходи зменшення ризику захоплення або пом'якшення його наслідків, про логіку та психологію піратів і дії моряків у випадку захоплення й полону. Циркуляр 1337 (MSC.1/Circ.1337), окрім останнього чергового оновлення аналогічних рекомендацій, що містилися в циркулярах № 1332 і 1335, замінює ці два циркуляри і має дещо змінену назву, яка не міняє суті самих рекомендацій. Міжнародне судноплавне співтовариство прийняло універсальну назву цих рекомендацій, незалежно від порядкового номера їх редакції – "Найбільш ефективні методи захисту від піратства, що базується на території Сомалі" (НЕМП-4), або в англійській версії Best Management Practices (BMP). Ці рекомендації можна адаптувати для будь-якого піратонебезпечного району світу.

Серед рекомендацій слід виділити:

- рекомендації урядам щодо попередження та припинення піратства і збройних пограбувань суден (MSC/Circ.622/Rev.1, 1999 р.);
- директива для Центрів координації по рятуванню на морі (ЦКРМ) (MSC/Circ.967, 2000 р.);
- тимчасові процедури для ЦКРМ з отримання сигналів лиха (MSC/Circ.959, 2000 р.);
- настанова судовласникам, судноплавним компаніям, капітанам та екіпажам суден по запобіганню і припиненню піратства і збройних пограбувань морських суден (MSC/Circ.623/Rev.3, 2002 р.).

Для району Гвінейської затоки в 2013 р. ІМО розробила "Тимчасове керівництво по захисту від піратства в Гвінейській затоці" (MSC.1/Circ.3394), яке рекомендується застосовувати разом із раніше виданими ІМО "Передовою практикою уп-

равління" (MSC.1/Circ.1339), "Рекомендаціями урядам щодо запобігання і припинення піратства й озброєного розбою проти суден (MSC.1/Circ.1333) і "Рекомендаціями судновласникам і операторам суден, капітанам суден і екіпажам щодо запобігання та припинення актів піратства та збройного розбою проти суден" (MSC.1/Circ.1334).

Аналогічне керівництво для Азіатського регіону під назвою "Регулярне керівництво з протидії піратству та розбою по відношенню до суден в Азії" (Regional guide to counter piracy and armed against ships in asia) також було підготовлено в 2015 р. і рекомендується ІМО для використання.

Міжнародний морський комітет (Comitia Maritime International), створений у 1998 р., розробив модель національного законодавства по боротьбі з піратством і насильницькими злочинами на морі (Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence). У розробці цього документа взяли участь судноплавні міжнародні організації та клуби взаємного страхування. В основу нового законодавства лягли:

- законопроект "Регіональна угода щодо співробітництва в боротьбі з піратством і збройними пограбуваннями суден" (Draft regional Agreement on Cooperation in Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships);

- "Кодекс практики розслідування актів піратства та збройних пограбувань суден" (Code of Practice for the Investigation of the Crime of Piracy and Armed Robbery Against Ships) – резолюція А.1025(26).

На думку фахівців Міжнародного морського комітету, сьогодні виникла необхідність швидкого впровадження цього законодавства на рівні національних держав. Основною причиною тут є вкрай незначна кількість доведених до суду справ про піратські напади, у порівнянні з кількістю злочинів на морі. Це відбувається через те, що національні законодавства при-

бережних держав не мають статей, спрямованих проти піратства. Впровадження нового уніфікованого законодавства має допомогти рішенню цієї проблеми. Ще один документ було підписано у травні 2005 року з ініціативи уряду Японії – "Угода про регіональне співробітництво в боротьбі з піратством і збройними пограбуваннями суден в Азії" (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships).

Згодом цей документ підписали Республіка Корея, КНР, Індія, Шрі-Ланка та Бангладеш. Метою даної угоди було створення та функціонування Центру поширення інформації (Information Sharing Centre), що розташовується в Сінгапурі і є міжнародною організацією. Головне завдання центру – збирання, обробка та передання інформації про підготовку та здійснення актів піратства в регіоні країн-учасників угоди. Очолює центр виконавчий директор, а на постійній основі працюють 10–12 співробітників. У вересні 2005 р. у Квінсленді (Австралія) відбувся 14 щорічний форум судновласників Азії (Asian Ship Owners Forum). Одним з основних питань, розглянутих на форумі, було питання про боротьбу з піратством. Незадоволені ефективністю заходів з протидії піратам у водах Малайзії, Індонезії та Сінгапуру судновласники виступили із заявою про те, що ці держави повинні в найкоротші терміни реалізувати угоди про співробітництво в цій галузі, а у випадку неможливості усунути протиріччя – звернутися за міжнародною допомогою. Однак офіційні представники урядів Малайзії та Індонезії категорично відмовилися від будь-якої іноземної військової присутності в заливних зонах, за винятком ВМС прибережних держав, і виразили готовність прийняти допомогу щодо наступних основних напрямків:

- фінансування проведення спільних навчань ВМС Малайзії, Індонезії та Сінгапуру щодо патрулювання заливних зон;
- модернізації засобів навігації в протоках;

– підготовки кваліфікованих фахівців з боротьби проти піратства і тероризму.

У підсумковій декларації форуму зазначено, що введення в 2004 році спільного патрулювання заливних зон військово-морськими силами Сінгапуру, Малайзії та Індонезії виявилось неефективним і не привело до скорочення кількості інцидентів на морі.

Піратська криза в Сомалі висвітила слабкості в міжнародно-правовому регулюванні боротьби з піратством і анти-піратським законодавством багатьох країн. Поліпшити стан може положення про боротьбу з піратством, що зазначене в Конвенції ООН з морського права 1982 року та в Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року. Також може бути застосовано і Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності 2000 р. Разом з тим Конвенція 1988 року передбачає право, а не обов'язок держав установлювати юрисдикцію відносно актів піратства, здійснених іноземним громадянином або особою без громадянства. Статтею 105 Конвенції ООН з морського права 1982 року визначено, що у відкритому морі чи в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією будь-якої держави, кожна з країн може захопити піратське судно, заарештувати осіб, які перебувають на ньому, і захопити майно, яка перебуває на ньому. При цьому судові установи тієї держави, яка зробила це захоплення, можуть (але не зобов'язані) виносити постанови про накладення покарань і визначати, які заходи повинні бути прийняті відносно таких суден, літальних апаратів або майна, не порушуючи прав сумлінних третіх осіб. В умовах відсутності будь-якої дієздатної влади в Сомалі, передача піратів у руки сомалійців не має сенсу. Тому вся відповідальність за належне проведення слідчих дій і організацію судового переслідування покладається на ту

державу, чий корабель зробив захоплення піратів. Існуючий міжнародно-правовий режим боротьби з піратством розрахований на прибережні держави, здатні здійснювати антипіратські заходи та залучати піратів до кримінальної відповідальності. Однак у випадку застосування статті 105 Конвенції ООН з морського права виникають проблеми як процесуального характеру (встановлення особистості, здійснення перекладу на різні мови в ході перевірки, збирання доказів в основному в режимі одержання правової допомоги від інших держав тощо), так і економічного (транспортування підозрюваних, утримання затриманих і засуджених, повернення їх до держави громадянства після від'їзду, покарання та ін.). Наприклад, де взяти перекладача для обвинувачуваного сомалійця? Як забезпечити участь у слідчих діях і судових слуханнях моряків із захопленого піратами судна, коли вони постійно перебувають у плаванні? Скоріше за все, через це багато держав ухиляються від притягнення піратів до кримінальної відповідальності на своїй території (навіть якщо це дозволено їхнім законодавством) і прагнуть передати їх державам прибережної зони, які мають відповідні правові можливості. Поки в Східній Африці такою державою є Кенія, законодавство якої дозволяє притягувати до кримінальної відповідальності піратів – іноземних громадян за дії, вчинені у відкритому морі.

Великобританія, США і Євросоюз уклали з Кенією угоди про передачу їй захоплених піратів для покарання. Однак ці угоди зазнають критики з боку правозахисників і деяких юристів. За деякими даними, в Кенію передано більше 70 піратів і очікується, що найближчим часом їхня кількість перевалить за сотню. Це серйозне навантаження на правоохоронну та судову системи цієї країни. Схоже, що в Кенії та її партнерів з цих угод будуть серйозні проблеми щодо їхньої реалізації. Хоча останніми роками ситуація змінюється.

Однак проблема, що робити з захопленими піратами, для більшості країн поки не вирішена, і це додає піратам упевненості в їхній безкарності. Останнє призвело до того, що піратів, захоплених військовими кораблями, наприклад НАТО, Данії, Канади, доводилося відпускати. Нещодавно іспанці з великими "юридичними" труднощами передали Кенії 14 захоплених піратів. Не завжди вдається зібрати та процесуально закріпити докази. Наприклад, не так давно капітан французького фрегату зі складу сил Євросоюзу по боротьбі з піратством одержав наказ відпустити трьох підозрюваних. Їх було затримано на борту судна, що порохували плавучою базою піратів, однак на ньому не змогли виявити нічого, що доводило б його причетність до злочинного промислу. Але є й позитивний досвід. Так, перед американським судом за двома окремими справами про напад з'явилися 11 сомалійських піратів. У 2012 році в США було засуджено двох піратів Сомалі до довічного ув'язнення за вбивство чотирьох американських заручників після захоплення яхти "Quest" біля берегів Омана. Трьом іншим піратам загрожує страта. Ще один пірат засуджений до 25 років в'язниці за участь у захопленні судна суховантажу "Futura" з російським екіпажем. Суд у Нідерландах засудив двох піратів Сомалі до 7 років в'язниці. Їх визнали винними у викраденні південноафриканської пари, яку вони захопили на яхті. За цим може стояти позитивна тенденція. Однак подібні суди відрізняються великою складністю, тому що військові моряки, які беруть бандитів у полон, на відміну від співробітників правоохоронних органів не завжди здатні (та й не зобов'язані) збирати для суду речові докази та показання свідків. Хоча останнім часом вони доводять свою здатність навчитися цьому.

В Індії відбувся судовий процес, який закінчився засудженням до тюремного ув'язнення 14 індонезійських піратів.

Злочинці були засуджені кожний на 7 років каторги після того, як їх визнали винними за 11 пунктами обвинувачення за фактом викрадення японського суховантажу "Alondra Rainbow" поблизу Куала Танджонг (північна Суматра), 22 жовтня 1999 року. За повідомленням газети "Times of India", один з піратів помер під час слідства. Вирок було названо "проривом у справі боротьби з піратством" Міжнародним морським бюро, чий Центр по боротьбі з піратством, що знаходиться в Куала-Лумпур, зіграв головну роль у захопленні судна та піратів, відстеживши ситуацію й довівши її до відома берегової охорони Індії. Створений юридичний прецедент є "віхою в поширенні державної юрисдикції на міжнародні води". Індійська судова влада виявила мужність у цій справі, засудивши іноземних громадян за викрадення іноземного судна з іноземним же вантажем, у водах іншої країни. Є надія, що й інші країни підтримають її приклад. Китайський суд засудив викрадачів танкера "Siam Xanxai" до 10–15 років ув'язнення, після того, як їх було захоплено в китайських водах при спробі продати вантаж. Інша картина спостерігається в Індонезії, де викрадачів судна "Inabukwa" засудили до 2 і 4 років ув'язнення – такими термінами від розбою на морях не відучити. Названі судові процеси можуть послужити як хорошим уроком для піратів, так і позитивним прецедентом для інших країн. В даний час більше 1000 засуджених сомалійців знаходиться в 17 іноземних в'язницях, на Сейшелах вони складають 20 % всіх ув'язнених.

За ініціативою перехідного уряду Сомалі в 2010 році в Пунтленді відкрилася найбільша в світі в'язниця для піратів на 500 ув'язнених.

Оскільки законодавство багатьох держав не передбачає можливості залучення до кримінальної відповідальності іноземних громадян і осіб без громадянства за піратські злочини, здійснені поза межами цих держав, то виникає питання

про запровадження карного переслідування з використанням механізмів міжнародного правосуддя. Найбільш оперативним за часом варіантом створення механізму міжнародного правосуддя відносно актів піратства є прийняття резолюції Ради безпеки ООН, що заснувала міжнародний трибунал для переслідування піратів (подібно до того, як у 1993 і 1994 р. були створені міжнародні трибунали в Югославії та Руанді). Це може бути і регіональний трибунал з підтримкою ООН (за прикладом трибуналів по Сьєрра-Леоне та Камбоджі) і місцеперебуванням у Кенії або в іншій прибережній державі цього регіону. Інші можливі варіанти (наприклад, створення такого трибуналу угодою зацікавлених держав або включення піратства в юрисдикцію Міжнародного карного суду) зажадають рішення міжнародного договору, на що може піти кілька років. Крім того, у цих варіантів є й інші мінуси. Ініціатива створення міжнародного карного трибуналу щодо піратства повинна бути схвалена широким колом держав, у тому числі всіма постійними членами Ради Безпеки ООН (з метою політичної та фінансової підтримки).

Питання про консолідовану правову відповідь на піратське свавілля в районі Сомалі, у тому числі й про можливе створення міжнародного трибуналу по піратству, попередньо відпрацьовані керівництвом більш ніж 40 країн світу (у тому числі, Росії, Німеччини, Італії, Франції, Великобританії, Іспанії, Австрії, Португалії, Румунії, Польщі, Латвії, України, Швейцарії, Бразилії, Болгарії, Фінляндії, ПАР, Південної Кореї). Загальний підсумок попередніх консультацій: практично всіма співрозмовниками визнається необхідність консолідованої відповіді на піратські акти, заснованої на міжнародному праві та дотриманні загальновизнаних прав людини. При цьому багато минулих консультацій категоричні у своєму прагненні

забезпечити адекватну міжнародну й правоохоронну реакцію на такі акти. Що стосується конкретних підходів, у тому числі стосовно створення міжнародного трибуналу за піратства, то більшість партнерів усвідомлюють, що це питання в основному політичне і стосується компетенції зовнішньополітичних відомств. Вважається, що це питання повинне стати об'єктом серйозного розгляду на Раді Європи, а також в інших регіональних міжнародних організаціях, зокрема в Африканському об'єднанні, Організації американських держав, Лізі арабських держав, Асоціації країн Південно-Східної Азії.

Створення міжнародного антипіратського трибуналу не означає, що вихід із ситуації, що сформувалася тільки в створенні трибуналу. Світовому співтовариству необхідно протиставити піратству як новому глобальному виклику адекватну й консолідовану відповідь. Очевидно, що ця відповідь повинна представляти комплекс заходів як на національному, так і на міжнародному рівні, заходів, що спрямовані як на попередження актів піратства, так і на їхнє припинення та судове переслідування винних. Насамперед треба дати чітко зрозуміти тим, хто займається піратським промислом, що відповідальність невідворотна. Є загальна згода держав щодо створення цілісного й ефективного правового механізму відповідно до положень Конвенції ООН щодо морського права, який буде забезпечувати арешт та карне переслідування осіб, підозрюваних у здійсненні або у спробі здійснення актів піратства чи збройного розбою на морі. Але пошук відповідних шляхів реалізації цієї згоди в конкретних рішеннях триває.

У 2008 році США виступили з новою ініціативою, створивши так звану Контактну групу по боротьбі з піратством біля узбережжя Сомалі. Її мета – оперативно реагувати на піратські напади, які відбуваються в цьому районі практично щодня. Членами Контактної групи по боротьбі з піратством

є 28 країн, у тому числі Росія, Китай, США, держави Євро-союзу, представники Африканського об'єднання та ООН. Представник політичного департаменту Секретаріату ООН, виступаючи на четвертому засіданні Контактної групи по боротьбі з піратством біля узбережжя Сомалі, закликав міжнародне співтовариство доповнити регіональні заходи щодо боротьби з сомалійськими піратами. Також він закликав створити в рамках ООН робочу групу для розробки рекомендацій з викорінювання причин піратства в Сомалі. Він також підтримав ініціативу щодо створення міжнародного фонду для фінансування антипіратської діяльності, у тому числі на суші.

На засіданні в Лондоні виконкому Всесвітньої асоціації міжнародного права, що поєднує юристів-міжнародників з більшості країн світу, члени виконкому з 24 держав виявили цікавість до пошуків шляхів рішення проблеми сучасного піратства, і в ході обговорень було зазначено необхідність консолідованої міжнародної відповіді на цю проблему. Ця тема гідна розглядатися й на саміті "Групи восьми" в Італії. Росія, наприклад, як постійний член Ради Безпеки ООН і учасник "Групи восьми" – форуму найбільш розвинених держав, уже виробила свою позицію в рішенні цієї проблеми, що стала в один ряд з такими глобальними викликами кримінального характеру, як наркоагресія, тероризм, торгівля людьми, кіберзлочинність. Можна підтримати позицію, викладену в доповіді Генерального секретаря ООН щодо питання про піратство, яку було представлено Раді Безпеки. У ній ідеться про те, що боротьба з піратством вимагає комплексного підходу. Він полягає в дотриманні мирного процесу в Сомалі та наданні підтримки силам Африканського об'єднання, що виконує там миротворчі функції, і сомалійським силам безпеки. Крім того, необхідно приділяти увагу зміцненню сомалійської та регіональної служб берегової охорони. Очевидно, що піратським

нападам варто протиставити ефективні дії військово-морських сил зацікавлених держав. Однак такі дії не вирішують проблеми піратства в районі Африканського Рогу без стабілізації ситуації в Сомалі, де третина населення (2,5 млн чол.) перебуває на межі голоду й ще мільйон становлять внутрішні переселенці. Країна знаходиться на шляху повного розвалу на кілька частин; дві області Пунтленд і Сомаліленд уже фактично автономні. Назріла необхідність створення Міжурядової організації по боротьбі з морським піратством (МОБП). Це продиктовано сформованою суворою ситуацією у світі, схильністю морських суден до нападу з боку піратів, необхідністю забезпечення більш ефективного захисту суден. Цілями створення такої організації повинні бути:

- об'єднання зусиль міжнародного співтовариства з метою стримування та припинення піратства і збройного розбою, а також запобігання забрудненню навколишнього середовища;

- координація зусиль міжнародного співтовариства з метою позбавлення піратів ресурсів, а також забезпечення більш ефективного захисту суден;

- проведення єдиної політики держав, зацікавлених у забезпеченні безпеки, по боротьбі з піратством і збройним розбоєм на морі;

- забезпечення цілісності Аденської затоки, а також інших центрів можливого розвитку піратства, що мають стратегічну важливість і значення для міжнародного судноплавства та торгівлі.

Морський розбій не повинен залишатися безкарним – необхідно активізувати заходи щодо затримки та карного переслідування осіб, підозрюваних у морському піратстві, у першу чергу тих, хто організовують і фінансують піратські напади. При цьому слід забезпечити дотримання прав людини по

відношенню до підозрюваних, обвинувачуваних або підсудних у зв'язку з актами піратства, прав, закріплених у конституції, карно-процесуальному законі та низці міжнародних договорів. Важливо також виявляти й конфісковувати доходи, отримані від цього злочинного промислу. Крім того, необхідно суворо дотримуватися ембарго на поставки зброї в цей регіон на виконання відповідних резолюцій Ради Безпеки. Поки ж можна констатувати, що незважаючи на розгортання біля берегів Сомалі однієї з найбільших у сучасній історії військово-морських флотилій, фактично те, що спостерігається зараз, є паралічем міжнародної системи забезпечення безпеки, волі мореплавства та торгівлі в конкретному регіоні.

Таким чином, заходи, які приймаються міжнародною громадськістю щодо попередження морського піратства та боротьби з ним, необхідні й своєчасні.

2.2. Загальні відомості про основні конвенції та кодекси з питань протидії актам піратства

2.2.1. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі СОЛАС-74. Найбільш важливою з усіх міжнародних угод щодо безпеки торговельних суден є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі СОЛАС (англ. SOLAS, Safety of Life at Sea) у її послідовних формах. Уже кілька століть існують і розвиваються міжнародні морські перевезення. Однак до питання про необхідність створення єдиних міжнародних правил забезпечення безпеки морських суден міжнародне співтовариство вперше звернулося у квітні 1912 року, після загибелі "Титаніка" призвела до втрати більше 1500 людських життів. Через два роки на міжнародній конференції було схвалено першу Міжнародну конвенцію про порятункові заходи на морі (СОЛАС-14), у яку було включено

вимоги в частині навігації та конструкції суден. Проте через початок Першої світової війни СОЛАС–14 так і не набула чинності, і міжнародне співтовариство змушене було чекати до 1933 року, коли набула чинності конвенція СОЛАС–29. У 1948 році багато питань про забезпечення безпеки людського життя на морі було деталізовано, і конвенцію повністю переглянуто (СОЛАС–48). Однак головна проблема – відсутність міжнародного координуючого органу, що міг би здійснювати практичну роботу з детальної розробки вимог конвенції, так і залишилася невирішеною. Більше того, розходження в національних вимогах відносно забезпечення безпеки на морі та правил транспортування тих або інших вантажів викликали повну плутанину в бурхливо зростаючому обсязі перевезень морем (наприклад, вимоги до маркування та упакування небезпечних вантажів були свої в кожній країні і часом взаємовиключали одна одну).

Утворення ООН та її спеціалізованих комітетів і агентств створили благодатний ґрунт для початку функціонування у січні 1959 Міжурядової морської консультативної організації – Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO), сьогодні відомої як ІМО. Першим кроком цієї організації став перегляд вимог конвенції СОЛАС–48 і надання чинності в 1965 році Міжнародної конвенції СОЛАС–60. Вона була основним міжнародним інструментом з питань морської безпеки, і відповідно до нових досягнень в галузі безпеки до конвенції вводилися доповнення та зміни. Однак через складну процедуру прийняття нових змін до конвенції жодне з доповнень не набуло чинності. Жодне з виправлень до конвенції 1960 р. фактично не стало міжнародно визнаним. Виходячи з необхідності вдосконалення та зниження часу прийняття виправлень до конвенції, в 1974 р. було скликано Конференцію ІМО для прийняття нової міжнародної конвенції з безпе-

ки людського життя на морі, на якій було прийняті виправлення до Конвенції 1960 р. (СОЛАС–74), що набула чинності 25 травня 1980 р., а Україною прийнята 25 травня 1980 р. Конвенція передбачає, що договірні уряди зобов'язуються виконувати положення конвенції та додатка до неї, а також видавати закони, декрети, накази і правила та приймати всі інші заходи для повного здійснення положень Конвенції. Основна мета конвенції СОЛАС – висування обов'язкових мінімальних вимог до конструкції, устаткування та плавання суден, тобто стандартів, що забезпечують їхню безпеку.

Зміст СОЛАС:

Глава I. Загальні положення: частина А – застосування, визначення, виключення, вилучення; частина В – перевірки, огляди, контроль та ін.

Глава II-1. Конструкція – будова, розподіл на відсіки й остійність, механічні та електричні установки.

Глава II-2. Конструкція – протипожежний захист, виявлення та припинення пожежі.

Глава III. Рятувальні засоби і прилади.

Глава IV. Радіозв'язок.

Глава V. Безпека мореплавства.

Глава VI. Перевезення вантажів.

Глава VII. Перевезення небезпечних вантажів.

Глава VIII. Ядерні судна.

Глава IX. Керування безпечною експлуатацією суден.

Глава X. Про заходи безпеки для високошвидкісних суден.

Глава XI. Спеціальні заходи щодо підвищення безпеки на морі.

Глава XII. Додаткові заходи безпеки для навалочних суден.

У світлі трагічних подій 11 вересня 2001 року в США Генеральний секретар ІМО зібрав нараду з питання перегляду заходів, уже прийнятих ІМО для боротьби з актами насильства та злочинності на морі. Результатом цієї роботи з'явилося

затвердження на дипломатичній конференції ІМО (9–13 грудня 2002 року) виправлень до Конвенції СОЛАС і нового Кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ) – International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). Виправлення до існуючих правил МК СОЛАС–74 сприяли прискоренню виконання вимог щодо встановлення на судна автоматичних ідентифікаційних систем і ввели нові правила для включення до глави XI-1 питань, що стосуються суднових розпізнавальних номерів і необхідності мати на судні журнал безперервної реєстрації історії судна. Найбільш важливими виправленнями є нова глава XI-2 "Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі" МК СОЛАС–74 і Кодекс ОСПЗ.

Внесення виправлень у СОЛАС викликало необхідність у зміні нумерації глав: главу XI "Спеціальні заходи щодо посилення безпеки на морі" ("Special measures to enhance maritime safety") перенумеровано в главу XI-1 з тією ж назвою; уведена нова глава XI-2 з назвою "Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі" ("Special measures to enhance maritime security") і додаток до неї у вигляді Кодексу ОСПЗ, главою XI-2 МК СОЛАС–74 введені нові вимоги, що регламентують охорону суден і портових засобів з метою протидії незаконним актам, спрямованим проти безпеки мореплавання та перевезення морем захищених вантажів. Таким чином, морська безпека стала офіційно поділятися на дві сфери: "Maritime safety", пов'язану із запобіганням аварій і ліквідацією їхніх наслідків; "Maritime security", пов'язану із запобіганням незаконних актів, що загрожують безпеці суден. Зміни Конвенції СОЛАС набули чинності з 1.07.2004 року.

2.2.2. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ) – "International Ship and Port Facility Security Code" – (ISPS Code)

Конференція ІМО 12 грудня 2002 року схвалила виправлення до Міжнародної конвенції щодо охорони людського

життя на морі 1974 року (МК СОЛАС–74) – Кодекс з охорони суден і портових засобів. Кодекс ОСПЗ складається з двох частин: частина "А" носить обов'язковий характер, а частина "Б" – рекомендаційний. Рекомендації в частині "Б" слід враховувати при здійсненні положень розділу XI-2 МК СОЛАС–74 і частини "А" Кодексу ОСПЗ. Частина "А" встановлює вимоги до: декларації про охорону; захисту судна; оцінки вразливості судна; плану охорони судна; особи командного складу, відповідальної за охорону судна; тренування і навчання на судах; безпеки портових засобів; оцінки вразливості портових засобів; плану охорони портових засобів; посадової особи компанії, відповідальної за охорону; посадовій особі портового засобу, відповідальній за охорону; тренування і навчання на портових засобах; огляду та сертифікації; видачі й підтвердження свідчень. Також встановлює відповідальність Договірних урядів та обов'язки судноплавної компанії. У частині "Б" Кодексу ОСПЗ наводяться роз'яснення та рекомендації щодо організації виконання вимог частини "А" і глави XI-2 МК СОЛАС–74.

Таким чином, прийняті Міжнародною морською організацією у грудні 2002 р. нова глава XI-2 "Міжнародні конвенції з охорони людського життя на морі" 1974 року (МК СОЛАС–74) і Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів установили уніфіковані стандарти безпеки, обов'язкові для всіх учасників міжнародних морських перевезень вантажів і пасажирів.

Кабінет Міністрів України своєю Постановою від 12 травня 2007 р. № 722 "Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті" обов'язки і відповідальність за виконання вимог Кодексу ОСПЗ на Міністерство транспорту і зв'язку України, яке згідно з термінологією

Кодексу є "Призначеним органом". Цією ж Постановою визначено "Визнані організації", яким може бути передана частина повноважень: державне підприємство "Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України" і державне підприємство "Агентство морської безпеки". Наказом Мінтрансу від 10.02.2004 № 84 "Про затвердження форм міжнародних свідоцтв про охорону судна" доручено проводити перевірку суден на відповідність вимогам Кодексу ОСПЗ і видачу відповідних свідоцтв. Цим же наказом затверджено форми Міжнародного свідоцтва про охорону судна і Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна. Обов'язки Агенства морської безпеки визначені Наказом Мінтрансв'язку від 11.09.2007 № 802 "Про покладання обов'язків на визнану організацію у сфері охорони суден і портових засобів на морі".

2.2.3. *Міжнародна конвенція по стандартах підготовки та дипломування моряків і несення вахти (ПДНВ)*. Конвенція прийнята 7 липня 1978 р., отримала назву ПДНВ–78 (STCW–1978), набула чинності 28 квітня 1984 року, прийнята Україною 1 лютого 1996 році. Один із найважливіших факторів безпеки мореплавання – це компетентність суднових екіпажів, тому підготовці моряків міжнародні організації приділяють особливу увагу. З цієї метою ІМО розроблені обов'язкові мінімальні вимоги (стандарти) щодо підготовки та дипломування моряків і несення вахти. Конвенція ПДНВ–78 була першою конвенцією, що встановила базові вимоги до підготовки, сертифікації та несення вахти моряками на міжнародному рівні. До цього стандарти підготовки, сертифікації та несення вахти офіцерами і рядовими членами екіпажу встановлювалися кожним урядом індивідуально, звичайно без урахування сформованої практики в інших країнах. Як результат, стандарти та процедури широко варіювалися, навіть

у найбільш інтернаціональній із всіх галузей господарювання – судноплавстві. В 1995 році були прийняті значні зміни як до структури, так і до змісту конвенції ПДНВ. Якийсь час вона називалася ПДНВ 78/95, однак наступні зміни вносяться починаючи з 1997 року, тому незабаром було рекомендовано назвати конвенцію ПДНВ із виправленнями (STCW as amended), підкреслюючи, що зміни було внесено не тільки в 1995 році, але й пізніше. Виправлення до Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року (Конвенція ПДНВ–78) схвалено на дипломатичній конференції в Манілі (Філіппіни), що пройшла 21–25 червня 2010 року, вони набули чинності з 1 січня 2012 року. Прийняті зміни до Конвенції ПДНВ–78 одержали назву "Манільські поправки" ("The Manila amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978"). Фактично було прийнято текст Конвенції у новій редакції, 25 червня 2010 р. представниками сторін Конвенції було підписано Заключний акт Конференції, що схвалив текст виправлень.

В Україні "Манільські поправки" діють відповідно до статті 57 Конституції України з дня офіційної публікації. В національне законодавство України відповідно до "Манільських поправок" до Конвенції ПДНВ внесено ряд змін, зокрема:

– Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України видано наказ № 1411 від 09.12.2011 р. "Про впровадження системи стандартів якості у навчальних закладах, підпорядкованих Міністерству освіти і науки, молоді та спорту, які здійснюють підготовку кадрів для екіпажів морських суден".

– Інспекцією з підготовки та дипломування моряків видані накази:

"Про затвердження документів, що стосуються атестації радіофахівців" від 12.04.2010 р. № 65;

"Про порядок визнання стажу плавання на морських судах в особливих випадках" від 14.09.2010 р. № 175;

"Про затвердження Порядку формування, ведення і зберігання особових справ членів державних кваліфікаційних комісій" від 28.10.2010 р. № 218;

"Про порядок перевірки кваліфікаційних документів моряка в єдиний Державний реєстр документів моряків" від 04.11.2010 р. № 221;

"Про затвердження Положення про науково-методичну раду при Інспекції та її персонального складу" від 31.03.2011 р. № 27;

"Про затвердження Порядку складання іспитів працівниками суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на морському і річковому транспорті" від 20.05.2011 р. № 67;

"Про затвердження Програм оцінки компетентності осіб командного складу морських суден" від 27.05.2011 р. № 71;

"Про затвердження процедури проведення іспитів у державних кваліфікаційних комісіях" від 12.08.2011 р. № 112;

"Про настановах щодо методів і практики оцінки компетентності моряка в державних кваліфікаційних комісіях" від 02.11.2011 р. № 175;

"Про затвердження Інструкції про порядок перевірки в державних кваліфікаційних комісіях дійсності наданих моряком документів, що засвідчують їх кваліфікацію" від 07.11.2011 р. № 184.

Структура Конвенції включає вісім наступних глав:

1. Загальні положення – визначення, дипломи, контроль.
2. Капітан, палубна команда – мінімальні вимоги до несення вахти, компетенції капітана та палубних офіцерів і матросів.
3. Машинна команда – принципи несення вахти в машинному відділенні, мінімальні вимоги до кваліфікації суднових механіків.

4. Радіотехнічна служба – несення радіовахти, обслуговування радіоапаратури, мінімальні вимоги до компетенції радистів, а також до дипломування радіотелефонооператорів.

5. Вимоги відносно підготовки екіпажів певних типів суден, для танкерів.

6. Вимоги відносно функцій, пов'язаних з аварійними ситуаціями, охороною праці, медичним забезпеченням і виживанням. Особливо зазначається, що для одержання сертифіката фахівця з рятувальних засобів варто мати стаж роботи на судні не менше 12 місяців або спеціальну підготовку та стаж не менше 9 місяців.

7. Альтернативне дипломування.

8. Вимоги відносно вахти.

Конвенція ПДНВ має також 14 резолюцій, які містять спеціальні рекомендації з різних тем, а також статті. Їх зміст наступний:

- посилення заходів по боротьбі з шахрайством у сфері сертифікації моряків;

- перегляд вимог до режиму праці та відпочинку;

- нові вимоги щодо запобігання зловживання алкоголем та наркотиками;

- оновлені медичні стандарти стану здоров'я моряків;

- нові вимоги до сертифікації матросів;

- нові вимоги підготовки в сфері сучасних технологій (зокрема, щодо використання електронних карт та інформаційних систем – ECDIS);

- нові вимоги щодо підготовки в галузі захисту морського середовища, вироблення лідерських якостей і роботи в команді;

- нові вимоги щодо підготовки та сертифікації електриків і механіків;

- оновлені вимоги по компетенції для плавскладу, зайнятого на танкерах усіх типів, включаючи LNG-танкери;

- нові вимоги щодо підготовки в галузі безпеки, що включають курси реагування в разі нападу піратів;
- упровадження нових методів навчання, включаючи навчання через Інтернет;
- нове керівництво для плавскладу, працюючого в полярних водах;
- нове керівництво для плавскладу, що оперує системами динамічного позиціонування.

2.3. Антипіратські воєнно-морські операції Європейського союзу та НАТО

На другому (військовому) напрямку теж є деякі успіхи. Рада Безпеки ООН украй рідко обговорювала питання боротьби з міжнародним піратством. Однак в 2008 році вона прийняла резолюції № 1816, 1846, що дає дозвіл на воєнні дії проти піратів, які діють у районі Африканського Рогу. Крім цього, резолюції 1816, 1846 надали право державам, чії кораблі борються з піратами, входити в територіальні води Сомалі ("переслідувати по гарячих слідах") і боротися з морськими розбійниками так, як це дозволено робити в міжнародних водах (де-факто, у внутрішніх водах Сомалі їм дозволено застосовувати зброю). Це надзвичайно важливе нововведення. Справа в тому, що в міжнародному праві існує низка основних документів, які встановлюють що піратів, які перебувають поза територіальними водами своєї держави, має право затримувати та знищувати бойовий корабель будь-якої країни світу. Захоплені пірати можуть бути піддані суду не в себе на батьківщині, а в будь-якій іншій країні (наприклад, у державі, чії військові моряки захопили піратів, або в державі, чії громадяни постраждали від піратства). Однак входити в територіальні води держави, де ховаються пірати, військові кораблі інших країн не мають права. Відповідно до резолюції ООН № 1851 уперше в історії міжнародного морського права Рада

Безпеки ООН фактично надала право припиняти акти піратства іноземним військово-морським силам не тільки в територіальному морі Сомалі, але й на сухопутній території та у повітряному просторі. Це безпрецедентне рішення є абсолютно виправданим. Ґрунтуючись на даній резолюції ООН та інших міжнародних документах, військові кораблі США, Євросоюзу, Росії, Китаю, Індії та інших країн отримали свого роду "правовий карт-бланш" на перебування та ведення воєнних дій відносно піратів у районі Аденської затоки. Відповідно до цього рішення у березні 2012 р. ВМС Євросоюзу провели першу операцію проти баз піратів Сомалі на суші: військовослужбовці висадилися з гвинтокрила недалеко від портового міста Харадера та вивели зі строю п'ять катерів піратів. У цей же час вперше були нанесені точкові удари авіацією, розміщеною на кораблях європейських ВМС, по базах постачання піратів на території Сомалі.

Найбільш ефективними є, зрозуміло, організаційні заходи. До таких можна віднести два способи протидії піратам: по-перше, це патрулювання піратонебезпечних районів, яке повинне здійснюватися загонами військових кораблів (рис. 2.1); по-друге, конвоювання (супровід) торговельних суден військовими кораблями (рис. 2.2.).



Рис. 2.1. Патрулювання небезпечних зон кораблями ВМС



Рис. 2.2. Конвоювання суден

Патрулювання піратонебезпечного району представляє собою маневрування спеціально призначених бойових кораблів у відповідних районах або на маршрутах у встановленій готовності до застосування зброї. Завданням патрульних кораблів є контролювання окремого району та забезпечення безпеки судноплавства за допомогою спостереження за суднами, що проходять, виявлення підозрілих суден і плавзасобів, їх огляд і затримання в разі достатніх на те підстав. Патрульні кораблі повинні перебувати в постійній готовності до надання допомоги суднам, які зазнали піратського нападу.

Такий захід носить скоріше превентивний характер і, крім того, вимагає значних витрат. Тому необхідні об'єднані зусилля більшості військово-морських держав. Гарним прикладом цього є Європейський Союз, що почав прикладати зусилля з патрулювання вод, які примикають до Сомалі.

Конвоювання включає створення тимчасового формування з групи суден і бойових кораблів (конвою), що забезпечують їх безпеку. Для реалізації даного способу залучаються бойові кораблі ВМС Росії, Японії, Китаю, Кореї, Індії або об'єднаних військово-морських сил. Також на тривалий час підключалися кораблі Туреччини і Таїланду.

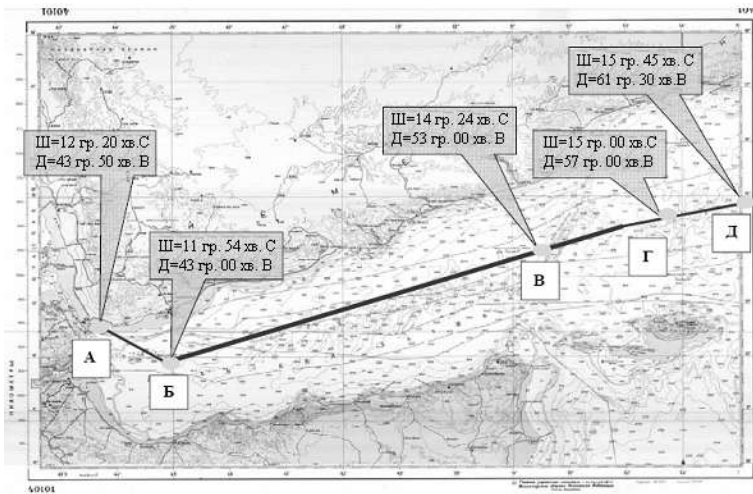
Країни-організатори конвоїв добре розуміють, що по-одиноці з піратами їм не впоратися, тому військові "кооперуються", взаємодіючи між собою. Зокрема, це наочно відбивається в так званому переданні караванів. (наприклад, на одній з ділянок цивільні судна супроводжують представники ВМФ Росії, у відповідній точці моряки "передають" караван китайським військовим, і навпаки).

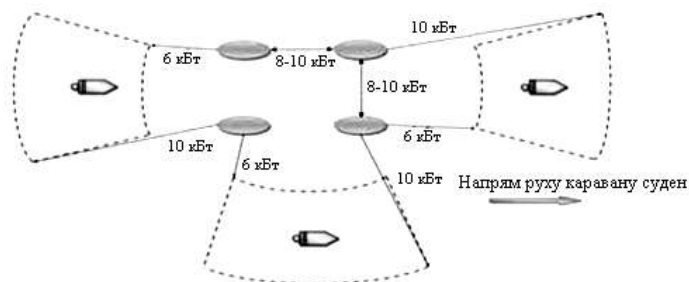
З'ясувалося, що світове судноплавство в умовах мирного часу не може ходити конвоями, це просто нереально – по перше, за експертними оцінками, для забезпечення конвоєм усіх наступних суден в Аденській затоці (близько 1,5–2 тис. у місяць) потрібно понад 50 військових кораблів, а їх 20–25 одиниць і по-друге, більшість суден працює за графіком, і якщо вони почнуть підлаштовуватися в конвої, то судновласники розоряться від позовів вантажоодержувачів. У реальності конвої проводяться раз на кілька днів (цим займаються кораблі однієї-двох країн) і ними користується мала частина суден. Послуги конвоювання безкоштовні. Очікування конвою в точці збору може становити 5–10 днів. Судна прибувають у певне місце й чекають військові кораблі супроводу й інші судна під охороною. Очікування призводить до перевитрати палива (силові установки повинні постійно працювати, якщо це рефрижератор – робота холодильних установок, якщо присутня течія – необхідно "підрулювання" судна і т. д.), збільшення зарплати екіпажу, оплати фрахту судна, і найголовніше – терміна доставки вантажу замовникові і загрози псування вантажу (швидкопсувні продукти). В середньому доба простою обходиться судновласнику від 2 до 5 тисяч доларів залежно від типу судна.

Слід зазначити і відсутність гарантії безпеки при проходженні в конвої. Бувають випадки, коли до супроводу конвоїв ставляться відповідально, розуміючи всю складність супроводу і можливі небезпеки: наприклад, з російського конвойного

корабля на судна під охороною висаджуються групи морської піхоти по 5–7 чоловік, які надійно забезпечують безпеку судна. Але це швидше виняток із правил. Кораблі західних держав не схильні до таких "щедрих жестів". Досить того, що конвой охороняє найчастіше один військовий корабель.

Російські кораблі, як втім і кораблі інших країн, наприклад ВМС Китаю і Індії, при супроводі суден використовують іншу тактику. На кінцевих ділянках міжнародного коридору безпеки руху суден формуються каравани для супроводу, на судно висаджуються озброєні групи супроводу, і під охороною військового корабля конвой рухається через усю Аденську затоку. Швидкість руху конвою визначається за швидкістю судна, що має найменші швидкісні можливості. Звичайно, з економічної точки зору такий спосіб супроводу, суден більш витратний, але при ньому гарантовано забезпечується безпека супроводу суден через піратонебезпечний район. Типова схема супроводження суден кораблями РФ наведена на рис. 2.3.





б

Рис. 2.3. Проходження в конвої:

а – національний план супроводу суден кораблями РФ; **б** – основні варіанти позиції корабля відносно каравану при конвоюванні

За весь час конвойної служби російських військових кораблів в Аденській затоці не захоплено жодного судна, взятого ними під свою охорону – а це вже показник ефективності.

Гарний досвід уже мають такі російські військові кораблі: сторожовий корабель "Безстрашний", великі протичовневі кораблі "Адмірал Виноградов" і "Адмірал Пантелєєв". Їм удалося попередити декілька піратських нападів. Крім того, у січні 2009 р. діями екіпажу корабля "Адмірал Виноградов" було зупинено два розбійних напади на нідерландський і гонконгський контейнеровози. У квітні 2009 р. силами великого протичовневого корабля "Адмірал Пантелєєв" відвернена спроба захоплення танкера "Булави Банк" (прапор Антигуа й Барбуда). У лютому 2010 р. у ході відбиття атаки на танкер "Арієлла" (прапор Антигуа й Барбуда) сторожовий корабель "Безстрашний" затримав сім піратів. Потім їх висадили в районі населеного пункту Хис і відпустили на волю. Показовою можна назвати затримку піратів кораблем "Адмірал Виноградов" у квітні 2010 року. Тоді у ході супроводу каравану суден було виявлено два судна під прапором Ємену, що буксирували за

собою три та чотири швидкохідні човни відповідно. На виклик по 16-му радіоканалі судна не відповідали, на вимоги зупинитися не реагували. У момент затримки була почата спроба відриву, люди з "судна-матки" почали пересаджуватися на швидкохідні човни. З вертольоту було видно, що з суден у воду викидалися речі, загорнені в зелене дрантя, які відразу тонули. Попереджувальним вогнем спробу відриву було зупинено. При здійсненні огляду дій виявлено, що на борту одного суден із назвою "Салія Ахмед" перебувало 18 членів екіпажу, на борту іншого ("Сабу Бендр") – 16 чоловік. На суднах виявлено 12 сталевих якорів-кішок, два GPS-навігатора, мобільні телефони, наркотичні засоби рослинного походження, канистри з бензином. У пам'яті мобільного телефону одного з членів екіпажу було виявлено фотографію заручника з представленою до горла шаблею. Зброї, боєприпасів на суднах знайдено не було. Аналіз інформації з вилучених засобів зв'язку та навігації показав, що дані плавзасоби перебували біля берегів Ємену, в портах Сомалі та у східній частині міжнародного транзитного коридору. Після проведення огляду плавзасобів усіх членів екіпажів пересаджено на судно "Салія Ахмед", їм залишили необхідні запаси води, продовольства, палива, а судно "Сабу Бендр" затопили артилерійським вогнем корабля.

Слід зазначити, що російський коридор безпеки за своєю довжиною значно перевищує як коридор безпеки багатонаціональних сил, так і коридори безпеки, де супроводжують судна кораблі держав, що ведуть боротьбу з піратством за національними планами (рис. 2.4).

У вересні 2011 р. країни, що виконують національні конвої, на нараді в Байхрейне домовилися про спільний графік усіх конвоїв для забезпечення участі в них більшого числа суден і створили робочу групу з координації конвоїв (РГКК).



Рис. 2.4. Маршрути конвоїв через Аденську затоку

Зрозумівши низьку ефективність конвоїв, військові взяли на озброєння нову тактику – вони ввели в Аденській затоці так званий коридор безпеки.

У серпні 2008 року в Аденській затоці було встановлено рекомендований коридор безпеки MSPA. Він проходив наскільки можливо далі від берегів Сомалі, частково в територіальних водах Ємену. Однак з'ясувалося, що відстань до сомалійського берега в будь-якому випадку мало, а уряд Ємену не раз висловлював невдоволення іноземною військовою присутністю в своїх водах. Тому 1 лютого 2009 р. коридор MSPA був закритий, замість нього відкритий коридор IRTC посередині Аденської затоки (рис. 2.5). У коридорі морської безпеки в Аденській затоці встановлювалася смуга двостороннього транзитного руху суден від точки "А" (альфа) в східному напрямку курсом 72° до точки "В" (браво) в західному напрямку курсом 252° .

Військові кораблі багатонаціональних сил (в основному, ЄС і НАТО) забезпечують охорону суден тільки в транзитному коридорі безпеки руху суден. Безперервного супроводу

цивільних суден по "коридору" військовими кораблями не проводиться, лінія розбита на кілька ділянок, на яких патрулюють військові кораблі, забезпечуючи охорону наступних суден від піратських нападів.



Рис. 2.5. Транзитний коридор морської безпеки IRTCV

Формування та супровід караванів суден у даному коридорі не обов'язкові, судна можуть рухатися самостійно. Однак судна, маючи намір слідувати "коридором безпеки", зобов'язані завчасно повідомити відповідні служби і надати розклад свого проходу. Зокрема, такою службою є "UK Maritime Trade Operations, Dubai", яка утворена в 2001 році і виконує функції координаційного центру в регіоні щодо запобігання піратським нападам. Установивши систему повідомлень і повідомлень з суден, ця служба здійснює контроль над рухом суден в Аденській затоці, а також тісно взаємодіє зі збройними силами країн, чії військові кораблі патрулюють регіон.

Після недавніх нападів (у 2017 р.) на торгові судна в Аденській затоці і протоці Баб-ель-Мандеб відповідні орга-

ни вирішили створити Транзитний коридор морської безпеки (Maritime Security Transit Corridor – MSTC), який буде складатися з міжнародно-рекомендованого транзитного коридору (IRTC), схеми поділу трафіку ВАРМ (TSS) і TSS на захід від Ханишських островів і двостороннього маршруту, що безпосередньо з'єднує IRTC і ВАРМ TSS, відповідно Комбінованими Морськими Силами (рис. 2.6). Метою цього коридору є надання рекомендованого маршруту руху торговим суднам, навколо якого морські сили можуть зосередити свою присутність і зусилля зі спостереження. Рекомендується, щоб усі судна використовували MSTC.

Стверджується, що дотримання коридором безпеки значно зменшує ризик захоплення, оскільки він патрулюється військовими кораблями.

Найбільш поширена тактика проходження затоки називається "груповий транзит". Суть її в тому, що всі торгові судна заздалегідь отримують інформацію про рух кожного і збираються в більш-менш компактні групи для переходу в темний час доби, оскільки саме тоді спостерігається найменша інтенсивність нападів піратів.

При проходженні груповим транзитом ні конвої, ні військові кораблі не супроводжують такі групи, але вони стежать за їх рухом, намагаються стояти в найбільш небезпечних точках маршруту та нести охорону в найнебезпечніший час доби – на світанку і на заході. Інформацію про конвої та групові транзити можна отримати на сайті морського центру безпеки Африканського союзу, де рекомендується зареєструватися кожному капітану.

Зрозуміло, що ні груповий транзит, ні навіть конвой не є гарантією безпеки. Судна розтягуються на десятки миль, і конвой не може відстежити наближення підозрілих човнів. Найчастіше він реагує на сигнал тривоги з будь-якого із суден

конвою. Основну роль у відбитті атаки відіграють гелікоптери – як правило, при появі гелікоптерів пірати припиняють атаку. Якщо умови дозволяють, гелікоптер веде переслідування човна, дає попереджувальні постріли і змушує його зупинитися, однак найчастіше військові задовольняються лише відбиттям атаки, і піратам вдається вислизнути.

Головним способом боротьби з піратами стала військова присутність в Аденській затоці та наскільки можливо в Індійському океані. Перша в історії Євросоюзу операція по боротьбі з піратством під кодовою назвою "Аталанта" біля узбережжя Сомалі почалася 8 (за деякими матеріалами – 13) грудня 2008 року, коли об'єднання кораблів країн ЄС у складі шести суден і трьох розвідувальних літаків прибуло в небезпечний район і прийняло вахту у військово-морських сил НАТО, які з жовтня патрулювали акваторію біля узбережжя Африканського союзу та здійснювали супровід суден (рис. 2.6).



Рис. 2.6. Супровід суден гвинтокрилом

Зону їхньої дії було розширено з 3,5 до 5 млн км² акваторії Індійського океану, тому тепер вона включає і Сейшельські острови. З початком операції "Аталанта", в якій брали участь військові кораблі та літаки Великобританії, Франції, Німеччини, Іспанії, Фінляндії та Італії, чотири кораблі НАТО не покинули небезпечні води.

Європейський Союз заявив, що продовжить термін операції "Аталанта" (EUNAVFOR Somalia Operation Atalanta) до кінця 2018 року, що має вберегти від нападів поставки гуманітарної допомоги ООН. Перша військово-морська операція НАТО по боротьбі з піратством біля берегів Сомалі і в Аденській затоці проводилася з жовтня по грудень 2008 р. і мала назву "Союзний (об'єднаний) постачальник" ("Allied Provider"), що займається супроводом конвоїв з гуманітарною допомогою Всесвітньої Продовольчої Програми ООН для Сомалі, а також бореться з місцевими піратами. До цієї ескадри входять кораблі Греції, Великобританії, Італії та Туреччини. Якщо попередня антипіратська морська операція НАТО називалася "Allied Provider", то з березня по серпень 2009 року проводилася операція "Об'єднаний захисник" ("Allied Protector"), і вже п'ять кораблів – ВМС США, Канади, Нідерландів, Португалії та Іспанії – патрулювали небезпечні води разом із колегами з Євросоюзу.

Поточна операція НАТО "Океанський щит", ("Ocean Shield") по боротьбі з сомалійським піратством в Аденській затоці і біля берегів Африканського союзу почалася в серпні 2009 року і ґрунтувалася на результатах двох перших проведених операцій у цьому регіоні ("Союзний (об'єднаний) постачальник" і "Об'єднаний захисник"). Операція "Океанський щит" була спрямована в першу чергу на ведення дій проти піратів на морі. Завершилася ця операція 24 листопада 2016 р.

Таким чином, у першій в історії ЄС військово-морській операції, котрі щорічно обходяться платникам податків

у 8 млн євро, брали участь близько 2000 військовослужбовців із 27 країн світу, біля 12 кораблів ЄС (ВМС Італії, Іспанії, Франції, Фінляндії й Великобританії), кораблі ВМФ Росії, восьмий загін кораблів ВМС Китаю, кораблі та літальні апарати ВМС і берегової охорони. Обов'язки держав-учасників різні: одні надають кораблі та гвинтокрили, другі – літаки, треті – забезпечують їхнє базування, ремонт і постачання. Деякі з учасників, що представляють невеликі країни, несуть службу на кораблях інших держав: наприклад, військові моряки з Естонії (загін із десяти чоловік) служили на німецьких кораблях (у 2013 р. Естонія завершила участь в антипіратській операції ЄС "Аталанта").

Оскільки для нашої держави проблема морського піратства має особливу актуальність, державні органи України вивчали питання залучення кораблів ВМС України в операції Євросоюзу. Так, 24 вересня 2013 р. в Аденську затоку був направлений фрегат "Гетьман Сагайдачний" з гелікоптером Ка-27 і оглядовою командою на борту. На участь корабля в операції Україна витратила 89 млн грн. (11,1 млн дол.) бюджетних коштів. Україна також планувала виділити один розвідувальний літаючий човен Бе-12. Група Центру спецоперацій "А" Служби безпеки України та військовослужбовці 801-го загону ВМС України (боротьба з підводними диверсійними силами та засобами) готувалася до виконання завдань по боротьбі з піратами в Аденській затоці на одному з кораблів військово-морських сил нашої держави. Однак 16 червня 2010 року Верховна Рада України не підтримала законодавчу основу антипіратської діяльності – проект закону України "Про внесення змін до Закону України "Про боротьбу з тероризмом" щодо проведення антитерористичної операції за межами території України. Проект закону викликає низку питань як щодо процедури використання таких сил, так і щодо порядку керівництва і координації їх діяльності.

Нині в районі Сомалі перебуває велике міжнародне угруповання бойових кораблів: дій подібного масштабу по боротьбі з піратами не здійснювалося з моменту утворення ООН. Тут з 2002 р. діє багатонаціональна оперативна група військово-морських сил "Об'єднана Цільова Група 150" ("Combined Task Force 150", CTF-150), що складається з 7–15-ти кораблів, наданих США, Великобританією, Канадою, Данією, Францією, Німеччиною та Пакистаном, періодично до неї приєднувалися кораблі Австралії, Італії, Нідерландів, Нової Зеландії, Португалії, Іспанії й Туреччини. Це угруповання було створено в 2001 році паралельно з початком операції в Афганістані, його основним завданням була боротьба з тероризмом, піратством і контрабандою в районі Аденської затоки, Червоного морів, Індійського океану. З січня 2009 року до нього приєдналася "Об'єднана Цільова Група 151 (CTF-151)". Мета – охорона судноплавства безпосередньо від піратів. Частина кораблів входить до об'єднань EU NAVFOR і НАТО, тобто це кораблі країн Євросоюзу та США. Менша частина діє сама по собі. Це кораблі Індії, Ірану, Китаю, Кореї, Малайзії, Росії, Японії й інших країн, точна кількість як країн, так і кораблів невідома.

За оцінками дослідницького центру "Brookings Institution", де-факто, у період після закінчення Другої світової війни міжнародне співтовариство вкрай рідко задіявало подібні військово-морські сили, і вперше в історії ця армада призначена не для війни, а для проведення антипіратських операцій. Головними завданнями ВМС у районі залишаються збереження життя, суден і вантажів, попередження та припинення морського розбою, контроль рибальства. Спочатку координація дій кораблів була недостатньою. Незважаючи на це, тільки військово-морським силам Євросоюзу за шість місяців 2009 р. удалося запобігти більше 100 нападів на судна, затримати 52 пірата, нейтралізувати 4 піратські плавучі бази, здійснити супровід 23 конвоїв з гуманітарною допомогою для

Сомалі. Основними способами дій кораблів і літальних апаратів є патрулювання небезпечних районів для виявлення та оповіщення про піратів, перехоплення підозрілих суден з метою огляду й/або знищення, супровід груп суден і одиничних нафтоналивних і вантажних суден, морська, повітряна та радіоелектронна розвідка (рис. 2.7).



Рис. 2.7. Засоби повітряної та морської розвідки

Планується використання і роботів-вертольотів. Безпілотні літальні апарати виявлятимуть і можливо знищуватимуть кораблі піратів (рис. 2.8).

Безумовно, іноземні бойові кораблі відіграють певну стримуючу роль. За допомогою морських патрулів вдалося скоротити кількість піратських нападів в Аденській затоці після початку чергування. Як приклад, можна навести дії великого протичовнового корабля "Адмірал Пантелєєв", що затримав судно з 29 піратами. При боротьбі з піратами важливо не перестаратися. Перевагу варто віддавати, насамперед, превентивним заходам. Якщо морські розбійники будуть знати, що в океані несуть службу військові кораблі якої-небудь країни або

групи країн, вони не стануть нападати на торговельні судна в цьому регіоні. Наприклад, Азіатсько-Тихоокеанський регіон сьогодні майже безпечний для судноплавства, тому що там ефективно протидіють морському розбою міжнародні сили.



Рис. 2.8. Безпілотний літальний апарат MQ-8B Fire Scout

Води Малаккської і Сінгапурської протоки – традиційних мисливських угідь піратів – з 2007 року регулярно патрулюють сили правоохоронних органів Малайзії, Сінгапуру та Індонезії, які уклали серію угод про спільні дії для вирішення цієї проблеми. Діє також і регіональна угода ReCAAP. Японія, чий імпорт і експорт повністю залежать від Малаккської і Сінгапурської проток, також надає свої патрульні судна для проведення антипіратських операцій у цих акваторіях.

Таким чином, здійснюється двостороннє і регіональне міжнародне співробітництво щодо питань боротьби з піратством у цьому регіоні. В результаті до 2013 року кількість піратських нападів знизилася до двох за рік, проте пізніше відбулося їх різке зростання: 48 – у 2014 р., 94 – у 2015 р., причому 87 % з них у 2015 р. відбулися в Сінгапурській протоці. Три події, пов'язані з крадіжкою вантажів нафтопродуктів, тоді ж були зареєстровані в Малаккській протоці.

Мабуть, узгоджені дії сусідніх держав з охорони цих найважливіших судноплавних артерій, що було корисним досвідом і прикладом протягом ряду років для багатьох інших країн, дали збій. Однією з причин такої зміни ситуації, напевно, стало те, що Індонезія в останні пару років стала набагато більше приділяти уваги патрулюванню і охороні своїх портових і біляпортових акваторій – на всі, хоча й свої, територіальні води у країни тисячі островів сил для охорони не вистачає.

З іншого боку, такі дії влади Індонезії призвели до того, що за перші шість місяців 2016 року, за даними ММБ, кількість крадіжок на судах на якірних стоянках країни скоротилося до 24 у порівнянні з 54 за той же період 2015 року. Цього вдалося досягти шляхом вказівки місць стоянки суден поряд з посиленням охорони і регулярним патрулюванням морської поліцією портових і біляпортових акваторій. До вирішення антипіратських завдань став активніше залучатися військово-морський флот країни. Індонезійський досвід також може бути використаний іншими державами, в територіальних водах яких промишляють морські розбійники.

Однак, військовий флот – не абсолютна зброя. Занадто багато суден слід охороняти, за занадто великою акваторією необхідно спостерігати, і очевидно, що утримання військових кораблів – справа не дешева.

Досвід боротьби з піратством із залученням регулярних ВМС був отриманий швидше негативний – по відношенню до затрачених зусиль ВМС виявилися вкрай неефективними. Більше того, за перший рік із початку патрулювання кількість атак на торгові судна зросла вдвічі. Ситуацію вдалося переламати тільки організувавши щільне, буквально по квадратах, спостереження за морем з безпілотників і нанесення швидких ударів по будь-якій цілі, кваліфікованої як піратська. Однак і в цьому випадку кожен успіх патруля незмінно вражав незмірністю витрат і досягнутих результатів. Офіційні заяви

представників ВМС країн НАТО і ЄС про те, що вони "контролюють" ситуацію в зоні підвищеного ризику, не відображають реальну дійсність.

Це, скоріше, символічний, а не практичний жест міжнародного співтовариства відносно піратів.

Військові флоти світу не пристосовані для боротьби з морським піратством, оскільки піратські човни – дуже численні, швидкісні та надзвичайно малорозмірні цілі.

Крім того, боротьба з морським піратством украй утруднена з причин юридичного характеру. По-перше, незрозуміло у чийй юрисдикції перебувають пірати, захоплені в нейтральних водах. Якщо середньовічних піратів, що не мали каперського патенту, вішали на реях, то сучасних піратів, особливо якщо вони встигли викинути зброю за борт, або просто відпускають, або передають владі своєї країни, де вони, як правило, відразу виявляються на волі (найяскравіший приклад – Сомалі). По-друге, дуже часто незрозуміла юрисдикція захоплених піратами суден. Сучасне торговельне судноплавство інтернаціоналізоване, як ніяка інша галузь світової економіки. Судна, як правило, ходять під зручними прапорами (Панами, Ліберії, Монголії, Камбоджі тощо), їхні команди майже завжди складаються з представників декількох країн. У підсумку дуже часто буває неясно, хто саме повинен захищати кожне конкретне судно. Країна, якій судно формально належить, у реальності не має до нього ніякого відношення, крім того, не має в розпорядженні сил і засобів для звільнення суден. Тому захоплення судна піратами стає, як правило, проблемою тільки компанії-судновласника, що нерідко не має ані засобів, ані бажання рятувати судно і моряків (причому моряки, як було сказано, можуть не мати ніякого відношення ні до країни, прапор якої розвівається над судном, ні до країни, де "прописана" компанія-судновласник). Виплата викупу виявляється дуже часто єдиною можливим варіантом. Загальної

кількості піратських нападів від присутності військових у регіоні менше не стало. Але якщо раніше піратам для полювання вистачало Адена, тепер вони змушені йти далеко в Індійський океан або в сезон непогоди – у Червоне море, тобто пірати перенесли свої дії убік від коридору, що патрулюється військовими кораблями в складі спеціалізованих груп США, НАТО, ЄС та інших країн.

Важливо зрозуміти, що хоча пірати нападають на морі, корінь піратства – на суші. У Сомалі, наприклад, багато років тривала громадянська війна, і піратство – це наслідок відсутності в країні стабільності, системи безпеки та дієздатного уряду. Саме це є головним джерелом бід. Тому антипіратську кампанію необхідно було провести на суші.

З ініціативи династії шейхів Аль-Нахайян з ОАЕ така операція була проведена і в провінції Пунтленд у 2012 році. Тоді піратський промисел був повністю знищений.

Незважаючи на тимчасове затишшя, тема піратства нікуди не зникла, оскільки причини, що викликали цю проблему, не усунуті. Пірати зачалися і чекають свого часу. Час цей, як вони сподіваються, настане в 2018 році, коли ЄС припинить військово-морську операцію "Аталанта", в рамках якої велася боротьба з піратством біля узбережжя Сомалі. Після цього, як побоюються експерти, ефективність дії міжнародних сил, що протистоять сомалійським піратам, може суттєво знизитися. Незважаючи на плани завершити операцію "Аталанта", малоймовірно, що європейські країни згорнуть свою діяльність по боротьбі з піратством у цьому регіоні. Так, на італійській базі в Джібуті розміщені безпілотники, які використовуються в якості морських розвідників і збирають інформацію про пересування підозрілих суден (піратських швидкохідних катерів).

Крім того, в Аденській затоці присутні американські військово-морські і військово-повітряні сили, які раніше брали участь у завершенні в кінці 2016 року антипіратської опе-

рації НАТО "Океанський щит". Помітну роль в боротьбі з піратами відіграють літаки-розвідники Lockheed P-3 Orion, розміщені на американській військовій базі Camp Lemonnier в Джібуті (єдиний в Африці постійно діючий військовий об'єкт США). Незважаючи на настільки серйозні сили, стягнуті для протистояння піратам, успіх світової спільноти аж ніяк не гарантований. Пірати прекрасно підготовлені й оснащені. У них є новітні катери, сучасна зброя, і крім того, плавбази, які розташовуються далеко в морі, скорочуючи піратським суднам шлях до потенційних жертв. Уся ця інфраструктура залишилася недоторканою, ніхто не намагався її зруйнувати. Більше того, за деякими даними, офіційні особи невизнаного Пунтленда сприяють піратам, а можливо, і стоять біля витоків їх бізнесу.

Застосовувані в цей час заходи щодо боротьби з піратами носять в основному паліативний і тимчасовий характер і не здатні вирішити проблему в цілому. Слід погодитися з тим, що їхня ефективність поки не дуже висока. Незважаючи ні на що, піратами здійснено більше захоплень суден, стало більше заручників, а суми викупу, виплачувані піратам, зростають (у середньому досягають 1–2 млн дол.) і розпалюють їхні апетити. Крім того, у цій ситуації з'явився ще один елемент: виникла реальна загроза життю і здоров'ю членів екіпажів і пасажирів суден під час піратських нападів і знаходження їх у заручниках. Раніше пірати уникали заподіяння шкоди людям, але тепер з'явилися жертви по обидва боки. Так, при звільненні французьким спецназом пасажирів яхти, захопленої піратами, у перестрілці було вбито заручника і двох піратів. Через день снайпери спецпідрозділу США знищили трьох морських розбійників при звільненні капітана американського контейнеровоза "Maersk Alabama". У ході штурму захопленого еменського танкера берегова охорона Ємену вбила ще трьох піратів. Спецназівці ВМФ РФ взяли штурмом захоплений танкер і залишили десяткох піратів у морі без навігаційного

обладнання і без будь-якої надії на порятунок. Корейці звільнили свій хімовоз, убивши вісьмох піратів і п'ятьох взявши в полон. Сомалійські пірати обіцяли помститися за своїх убитих соратників. І, швидше за все, це не просто слова й бравада.

На третьому (економічному) напрямку боротьби з піратством теж уживають деякі заходи. У будь-якому разі, ООН і її донори, незважаючи на економічну кризу, продовжують здійснення раніше прийнятої програми щодо виділення уряду Сомалі 920 млн дол. Проблема, однак, полягає в тому, що визнаний міжнародним співтовариством уряд Сомалі поки недостатньо контролює територію країни.

Наявний досвід свідчить про те, що найбільшого ефекту можна досягти тільки шляхом погодженого застосування всіх трьох напрямків боротьби з піратством (юридичного, військового й економічного). І тут можна навести приклад країн Південно-Східної Азії.

2.4. Забезпечення суден озброєною охороною

2.4.1. Використання професійних озброєних охоронців. Розуміння міжнародним співтовариством піратсько-небезпечної ситуації, що склалася, в окремих регіонах світу привело до того, що деякі з транспортних суден не ризикують пересуватися без військового супроводу. Міжнародні асоціації судноплавних компаній усе частіше виражають протести проти "бездіяльності" світової спільноти, провідних світових держав. Представники США часто говорять, що довгострокове рішення проблеми піратства біля берегів Сомалі полягає в тому, щоб вирішити економічні і правоохоронні проблеми в цій країні. Поки цього не станеться, за твердженням командувача американськими і коаліційними військово-морськими силами в регіоні, боротися з піратством повинні будуть військово-морські сили США і їх союзники, а також самі судноплавні

компанії. За його словами, оскільки площа цього регіону дуже велика, кожне судно має бути готове захистити себе. На рівні окремих держав уже приймаються захисні заходи. Можливі два варіанти: використання військовослужбовців або охоронців з приватних охоронних підприємств. Тут найефективніший метод – застосування спецназу (рис. 2.9).



а



б

Рис. 2.9. Задіяння спецназу при захопленні
піратського судна-бази на плавзасобах (а)
та з використанням гвинтокрила (б)

І вже є вдалий досвід дій французького спецназу, який ретельно підготував і провів операцію по звільненню заручників, – громадян Франції. Франція відправила підрозділи військ на судна по вилову тунця в Індійському океані. Уряд Бельгії, як раніше і французький уряд, прийняв рішення про розміщення як тимчасового заходу на торгових суднах, що спрямовуються у води біля берегів Східної Африки, озброєної охорони з бельгійських військовослужбовців, по вісім чоловік на судно. Проте за забезпечення безпечного тижневого проходу кожного судна бельгійський судовласник повинен заплатити приблизно 110 тис. євро (162 тис. дол.), при цьому судно має бути застраховане і його хазяїн повинен відмовитися від яких-небудь претензій до Бельгії у разі нанесення піратами збитку судну, вантажу чи екіпажу, хоча ухвалення рішення про озброєну відсіч піратському нападу прийматиме не він, а командир озброєної групи. До нинішнього часу тільки одне судно виявило бажання скористатися їх послугами. Достатній досвід використання спецназу на торгових суднах має і РФ.

Офіційний представник Пентагону заявив, що військове відомство задоволене успішними діями охоронців на борту "Maersk Alabama" – судно, яке було захоплено раніше, коли на ньому ще не було охорони. У той раз пірати тримали капітана судна в заручниках до тих пір, поки його не звільнив підрозділ американських снайперів. Командувач американськими і коаліційними ВМС в регіоні заявив журналістам, що захист вантажу – це заслуга компанії "Maersk", а дотримання вироблених фахівцями ВМС і морського транспорту рекомендацій, які допомогли захистити судно – це заслуга членів екіпажу. За його словами, ці рекомендації передбачають захист комерційного судноплавства в сомалійських водах із застосуванням комплексу пасивних заходів, таких як встановлення колючого дроту, і жорсткіших кроків – використання водометів і звукових гармат, розміщення озброєних груп на суднах.

Наявність на борту команди професійних озброєних охоронців різко підвищує шанси на успішне відбиття нападу піратів. На користь озброєної охорони є один, але дуже вагомий аргумент: поки пірати не змогли захопити жодного судна, на борту якого були охоронці хоча б з пістолетами. Такі команди є, наприклад, у Каліфорнії (США), де працює навчальний центр підготовки фахівців з боротьби з морськими розбійниками. Він тренує антипіратські підрозділи для військово-морських сил Індонезії, Філіппін і Таїланду. Вони теж проходять розраховані на декілька тижнів навчальні курси, де вивчають тактику дій, умови, при яких необхідно застосовувати силу, правила збору розвідувальної інформації, володіння стрілецькою зброєю, та правила надання першої медичної допомоги і евакуації з корабля.

Судноплавна голландська компанія "Smit" почала розміщення на борту своїх суден озброєних охоронців. Окрім цього, на судна видаються технічні засоби виявлення об'єктів і прилади нічного бачення, а уздовж борту встановлюється обгороджування під високою напругою. Ці заходи було вжито керівництвом компанії після нападу в Малаккській протоці на один з її буксирів, коли екіпажу довелося оборонятися від піратів за допомогою ракетниць.

Окремо слід зупинитися на юридичному аспекті використання озброєної охорони на борту торгового судна і сказати про озброєння екіпажу такого судна вогнепальною зброєю. Необхідно звернутися до національних і міжнародних нормативних документів. Якщо національне законодавство деяких країн допускає використання для охорони суден озброєної охорони і/або озброєння екіпажів вогнепальною зброєю, то Міжнародна морська організація в окремих випадках допускає це, але з низкою обмовок і обмежень, а саме: озброєна охорона на борту судна може використовуватися для його

охорони з дозволу судновласника (компанії) тільки при знаходженні судна в піратонебезпечному районі і тільки з відома держави прапора цього судна. Якщо при цьому судно знаходиться в територіальних водах якої-небудь держави, то для знаходження на його борту озброєної охорони має бути отриманий дозвіл і від цієї держави (виключенням у цьому випадку може бути знаходження судна в територіальних водах Сомалі – циркуляр ІМО MSC.1/Circ.1334). Варіантом вирішення проблеми могло б стати озброєння команд комерційних суден, але сьогодні до такого заходу вдалися тільки деякі судновласники. Озброєння екіпажів вогнепальною зброєю не забороняється, але категорично не схвалюється (циркуляр ІМО MSC.1/Circ.1334). На основі наведеного вище судновласникам (компаніям) і капітанам повинно бути зрозуміло хоча б у загальних рисах, якими можливостями щодо використання військової сили або озброєної охорони вони можуть скористатися для забезпечення безпеки судна. Через неефективність боротьби з піратством деяких прибережних держав частина судновласників почала вживати власні заходи безпеки, у тому числі такі:

- незважаючи на високі витрати, вони починають представляти озброєних військових на цивільні судна, що проходять поблизу "піратського узбережжя" Сомалі;

- деякі країни (Росія, США) вже забезпечили судна спецназом під час проходження поблизу Сомалі, де можуть орудувати пірати;

У загальному вигляді антипіратська стратегія, що припускає наявність озброєної охорони на борту, пропонує такий порядок дій:

- моніторинг і виявлення піратів візуальними записуючими пристроями;

- попередження спроб захоплення усіма засобами комунікації, включаючи радіо і гучномовці;

– якщо попередження ігноруються, відкриття попереджувального вогню;

– якщо пірати все ж наважилися піти на штурм судна, відкриття вогню на ураження.

Використання найманців або військових для захисту торгових суден проблематично, оскільки може призвести до появи нових ускладнень. По-перше, згідно з морськими законами будь-який військовий корабель має право оглянути в нейтральних водах будь-яке цивільне судно. У разі виявлення на судні нелегальної зброї судно автоматично визнається піратським, з відповідними наслідками: або судно буде знищено, або відконвойоване, і капітан, охоронна команда і екіпаж судна будуть засуджені за законом прапора військового корабля, який їх затримав. По-друге, пірати часто атакують торгові судна в територіальних водах – незрозуміло, як деякі держави поставляться до появи озброєних найманців у зоні океану, що належить їм. Проти використання подібних заходів безпеки різко виступили Малайзія і Індонезія. В кінці квітня 2005 р. керівник служби внутрішньої безпеки і громадського порядку Малайзії віддав наказ усім кораблям морської поліції затримувати озброєні судна ескорту і заарештовувати їхніх членів екіпажів за використання важкої зброї, якщо вони виявлені у водах Малайзії. Інший аспект цієї пропозиції: якщо пірати знатимуть, що при абордажі їм доведеться мати справу з озброєними охоронцями, вони діятимуть з більшою жорстокістю і застосовуватимуть потужнішу зброю. Вони можуть спочатку відкривати вогонь, а потім брати судно на абордаж, замість того, щоб лише погрожувати. Вважається, що якщо на борту цивільного транспорту буде навіть невелика кількість автоматичної зброї, то на піратських катерах негайно з'являться ще потужніші ракетні комплекси, що призведе лише до загострення і без того складної ситуації на морських шляхах.

2.4.2. Залучення приватних охоронних компаній до боротьби з піратством. Значне зростання випадків морського розбою викликало у відповідь зростання пропозицій з боку приватних охоронних компаній, працюючих у сфері морської безпеки, що стимулювало пильну увагу до них у плані рішення проблем знаходження озброєних осіб і застосування ними сили у відкритому морі. "Не забороняти, але і не схвалювати" – приблизно так звучить соломонове рішення питання допустимості застосування озброєної приватної охорони на борту торгового судна як додатковий захист від піратів, що базуються в Сомалі. До 2011 року використання приватного найманого персоналу озброєної охорони на судах, які прямують через район високого ризику, практично не практикувалося, оскільки не схвалювалося ІМО.

Однак плавання суден на значній відстані від військових кораблів у межах великого піратонебезпечного району змусило поглянути на цю проблему по-новому. Тому залучення приватного охоронного персоналу довело свою ефективність: піратам не вдалося захопити жодного судна, на борту якого перебував приватний найманий персонал озброєної охорони (рис. 2.10).



а



б

Рис. 2.10. Приватна охорона:
а – озброєний охоронець; **б** – відбиття нападу піратів
приватною охороною

На ринок приватних постачальників послуг морської збройної охорони кинулося багато компаній (експерти вважають, що біля берегів Сомалі їх не менше півсотні). Деякі з них не витягли фінансово і закрилися після декількох місяців безрезультатних спроб знайти клієнта.

Зростання попиту на озброєних охоронців для суден викликало необхідність розробки і видання офіційних міжнародних документів, які регламентують використання та діяльність приватної найманої охорони на судах. У травні 2011 р. великі учасники ринку морського торгового судноплавства BIMCO, ICS, INTERAGRO, INTERTANKO, OCIMF, IG P&I Clubs розробили і підписали Галузеве керівництво щодо використання приватних охоронних структур на судах (ПОСС) як додатковий захист від сомалійських піратів. Пізніше міжсесійна робоча група ІМО з питань безпеки та піратства на морі на зустрічі в Лондоні з 13 по 15 вересня 2011 року затвердила низку циркулярів Комітету з безпеки на морі (MSC.1/Circ.1406/Rev.1, MSC.1/Circ.1408, MSC-FAL.1/Circ.2), серед яких циркуляр № 1405 (MSC.1/Circ.1405.Rev1) "Переглянуте тимчасове керівництво для судновласників, операторів суден

і капітанів відносно використання приватної озброєної охорони на борту суден в районах високого ризику".

Базовими принципами Галузевого керівництва щодо використанню приватних охоронних структур на судах є:

- озброєння моряків категорично заборонено;
- забезпечення свободи судноплавства у відкритому морі і захист права вільного проходу відноситься до компетенції держав;

- галузь визнає право на самозахист як частину "найбільш ефективних методів захисту від піратства, що базується на території Сомалі (НЕМП-4)" (BMP, Best Management Practice);

- ураховуючи аналіз ризиків, ретельне планування і домовленості, галузь вважає, що використання формувань ВМС для захисту уразливого торгового флоту є переважним щодо залучення озброєної охорони;

- галузь вважає, що використання або не використання озброєних приватних структур морської безпеки на борту торгових суден належить до рішення конкретного оператора судна, прийняття рішення на підставі власної оцінки ризиків. Галузь, таким чином, не пропонує і не рекомендує застосування використання озброєних ПОСС у цілому.

При певних обставинах, пов'язаних із сомалійськими піратами, може виникнути необхідність розміщення озброєної охорони на борту судна. Рішення про використання озброєних ПОСС в районі підвищеного ризику, визначеному в НЕМП-4, приймається на власний розсуд судноплавної компанією. Слід пам'ятати, що використання тільки озброєної охорони не гарантує ефективного захисту. Таким чином, якщо використовуються озброєні ПОСС, це повинно розглядатися як один із рубежів безпеки на додаток до галузевих найбільш ефективних методів управління. Комерційні послуги в сфері морської безпеки можливі у багатьох формах, у тому числі у вигляді озброєної охорони і охорони без зброї.

2.4.3. Критерії вибору приватних охоронних структур.

Спостерігається істотне занепокоєння стосовно рівня компетенції деяких охоронних контрагентів, особливо щодо наявності відповідного досвіду для надання ефективного захисту в умовах відсутності оперативної підтримки на морі. На сьогодні відсутні будь-яке міжнародне регулювання чи узаконені правила поведінки для операторів ринку охоронних послуг на морі, тобто не існує якої-небудь загальноприйнятої практики для охоронних структур у відкритому морі. У зв'язку з цим компанії приділяють істотну увагу ретельній перевірці, розуміючи, що всередині ринку приватних охоронних структур існує різноманіття за рівнем компетенції і якості послуг. Для того щоб бути впевненим у тому, що бажане співпадає з дійсним, слід проводити ретельну перевірку на етапі вибору підрядника охоронних послуг, оскільки були випадки, коли в цілях економії грошей на логістику, зарплату і страховку деякі британські фірми залишають старшого групи охорони, на якого записано зброю відповідно до ліцензії, а на роль бійців беруть філіппінців, єменців або кіпріотів за 50–80 дол. на добу. Про якість говорити не доводиться. Відомий випадок, коли за контрактом з датською судновласницькою компанією замість чотирьох оплачених британців на судно в Червоному морі піднялися два єменці зі зброєю, які не змогли придумати нічого кращого, як на виході з Баб-ель-Мандебської протоки захопити судно, що охороняється. Завдяки оперативному реагуванню берегової служби "горе-корсари" були роззброєні.

Обговорення, у тому числі і Галузевого керівництва, щодо використання приватних охоронних структур на судах ведеться в наукових і ділових колах та найчастіше стосується правових наслідків. Усі приватні охоронні компанії можна поділити на три групи за типом вирішуваних завдань:

– компанії-консультанти (розвідка, оцінка ризику і консультування);

- постачальники охорони (надання послуг із забезпечення безпеки, у тому числі озброєних підрозділів охорони компанії);
- посередники (ведення переговорів при звільненні заручників, вантажів і суден компанії).

Деякі компанії, такі як "Control Risks Group" і "Armor Group", ведуть діяльність в усіх трьох напрямках, тоді як інші спеціалізуються на чомусь одному. Розглянемо кожен таку групу детальніше.

Компанії-консультанти, такі як "Risk Intelligence", "Grey Page International", "Bergen Risk Solutions", "Exclusive Analysis" і "Dryad Maritime", спеціалізуються на наданні необхідної інформації до початку переходу або інших дій у небезпечному районі. На підставі ретельно підібраної інформації і постійного моніторингу відкритих та інших джерел робляться висновки про ризики і загрози. Такий огляд виконується на стратегічному і регіональному рівнях, аж до конкретного маршруту, а необхідна інформація в цілях уникнення інциденту може бути надана прямо на електронні карти (ECDISS) капітанові. Окрім щоденного звіту про піратів, морський розбій, крадіжку вантажів і шахрайство, компанія надає результати аналізу загроз державної безпеки і довгостроковий прогноз. Клієнти можуть отримати необхідну інформацію про райони високого ступеня загроз, наприклад про Сомалі, та дані на будь-які інші теми, що знаходяться у сфері їхніх інтересів, наприклад викрадення з метою викупу у Бангладеш або портові реформи в Індії. Найважливішим принципом у роботі "Risk Intelligence" є комплексне використання теоретичного аналізу і практичних знань, що досягається спільною роботою теоретиків-учених в галузі геополітики та військових наук і практиків – колишніх морських офіцерів і офіцерів розвідки. Компанія також рекомендує ту чи іншу фірму, що надає озброєну або неозброєну охорону, якщо така охорона потрібна.

Компанії-постачальники підрозділів охорони. До цієї групи можуть бути віднесені компанії "Drum Cussac", "HART",

"MAST", "Muse", "PVI", "Salama Fikira" і "Gulf of Aden Group Transits" ("GoAGT"), "Academi" (колишня "Blackwater", потім "Xe Services"), "Badground Asia Risk Solutions". Ці компанії надають свої послуги під час переходу судна або іншої діяльності в зоні підвищеного ризику. Останнім часом їхня кількість значно збільшилася, що свідчить про затребуваність таких послуг у зв'язку зі зростанням небезпеки. Компанії надають охорону або спеціально навчених і підготовлених моряків-судноводіїв. Підрозділи охорони таких компаній не раз піддавалися критиці за необгрунтоване застосування сили ("ковбойський менталітет"). Щоб уникнути звинувачень, з'явилися компанії, що пропонують неозброєну охорону. Стверджується, що можливості таких підрозділів не поступаються озброєним за рахунок застосування нелетальної зброї та інших приладів, наприклад акустичних (LRAD). Але вантажному судну "Biscaglia", що прямувало 28 листопаду 2008 року під ліберійським прапором, не вдалося уникнути захоплення, хоча неозброєна охорона, яка знаходилася на борту, своєчасно застосувала прилад. Охороні довелося покинути судно, екіпаж було взято в заручники. Після цього випадку попит на неозброєну охорону скоротився, а на озброєну – зріс. Це не означає, що неозброєна охорона неефективна, просто її роль має бути іншою: консультанти на містку, які можуть підказати капітанові правильний маневр, навчити команду найпершим діям при відбитті нападу, надати допомогу при плануванні переходу і дообладнанні судна. Послуги з ескорту торгових суден у цьому регіоні Малайзії та Індонезії надає приватна компанія "Background Asia Risk Solutions". Виконавчий директор компанії заявив, що вони продовжать супровід торгових суден у Малаккській протоці й інших небезпечних районах, оскільки надання таких послуг ґрунтується на праві безпечного проходу протокою і праві носіння зброї для самооборони.

Групи охорони підсаджуються на судна, наступні з Азії до Європи через Суецький канал, в Омані. Портовий агент не

бере більше 5 тис. дол. за те, щоб переправити неозброєну команду з чотирьох чоловік на борт будь-якого судна. Агентство може зажадати від судновласника заздалегідь купити для дообладнання судна колючий дріт, сітки, пиломатеріали і так далі. Дообладнанням доведеться займатися разом з екіпажем. Якщо підрозділ не озброєний або озброєний нелетальною зброєю, то важливо, щоб судно слідувало в конвої, котрий охоронявся, або у складі групи суден. Оскільки в районі діють ВМС безлічі держав, супровід під охороною військового корабля далеко не рідкість. Не всі судна можуть дотримуватися призначеної для переходу такої групи або конвою швидкості. Розклади переходів груп відомі і доступні, слід лише користуватися ними. За 4–7 днів, поки підрозділ знаходиться на борту, судновласник витратить близько 30 тис. дол. за присутність команди на судні, 10 тис. дол. – як портові збори, а також вартість затримки доставки. Вхід у порти зі зброєю заборонений законом, тому приватні військові компанії мають у регіоні плавучі бази, де кораблі беруть бійців на борт і прощаються з ними після візиту в небезпечні райони. Послуги загону з трьох-чотирьох охоронців коштують від 28 до 38 тис. дол. Іноді охоронні фірми отримують більше грошей, ніж самі пірати.

Одним із найвідоміших охоронців порядку на морі є компанія "Academi" – колишній американський концерн з постачання найманців (по суті, справа – невелика, але потужна "приватна армія", співробітники якої брали активну участь у військових операціях під час війни в Іраку: в її рядах близько 2,3 тис. творчих найманців на дійсній службі і близько 25 тис. солдат у резерві). Не секрет, що її співробітники застосовують сумнівні, а іноді й грубі методи. Заклопотаним власникам суден фірма "Academi" пропонує в ролі супроводу, наприклад, переобладнаний крейсер берегової охорони "McArthur". У рекламному проспекті фірми "Academi" підкреслюється, що послуги, котрі надаються, "не передбачають застосування смертельних заходів оборонного характеру". Показовою в цій

групі є компанія "AdvanFort". Спочатку компанія мала в розпорядженні лише швидкохідні човни, а 25 лютого 2011 року "AdvanFort" оголосила про придбання двох морехідних суден, побудованих в Європі і спеціально обладнаних для морського ескорту з метою забезпечення озброєного супроводу, що значно підвищило можливості відбиття атак у небезпечних водах. Вони мають три дизельні двигуни "Scania" загальною потужністю більш 1650 кінських сил, що забезпечує хорошу швидкість.

Кожне із суден оснащено комбінованим комплексом самооборони, що містить стаціонарну і переносні системи, забезпечене черговою шлюпкою RHIB (рис. 2.11) і обладнане телекомунікаційними системами вищого класу.



а



б

Рис. 2.11. Застосування шлюпок RHIB

Фірма "AdvanFort" є єдиною приватною компанією, що має у своєму розпорядженні патрульні судна з дальністю плавання більше 3000 морських миль. Патрульні судна "AdvanFort" з березня 2011 року розгорнуті в Червоному морі і можуть діяти біля берегів Сомалі, в Аравійській затоці та в Індійському океані, виконуючи завдання супроводу комерційних суден, які прямують транзитом через небезпечні райони.

Компанія "AdvanFort" має в розпорядженні в декількох країнах на трьох континентах регіону бази, які прилягають до основних судноплавних ліній, що забезпечує своєчасну присутність сил супроводу. На ринку послуг "AdvanFort" позиціонує себе як постачальник багатофункціональної системи безпеки на морі, що забезпечує захист життя і вантажів у небезпечних водах. "AdvanFort" працює в тісному контакті з морськими транспортними компаніями для своєчасної оцінки і реагування на виникаючі проблеми з метою пошуку найбільш ефективних шляхів боротьби з піратством і забезпечення надійного супроводу суден, включаючи супровід по безпечних районах плавання. У компанії є парк гвинтокрилів, морехідних суден і швидкохідних шлюпок, вона має в розпорядженні більш ніж 200 співробітників на чотирьох континентах. Пропонована компанією система безпеки на морі містить підготовлений і повністю забезпечений усім необхідним ескорт і сили захисту, здібні визначити будь-які прояви піратства і тактично підготовлені для захисту клієнта. "AdvanFort" надає можливості надійного забезпечення безпеки суден і їхніх команд. Компанія має в розпорядженні берегову інфраструктуру, що дозволяє в режимі реального часу оперативно реагувати і керувати усіма підрозділами для рятування життів і вантажів від небезпек. В основі плану забезпечення безпеки – утримати піратів за межами дальності стрільби з їхньої найбільш небезпечної зброї – ручного гранатомета РПГ-7 (до 700 м). Граната, що випущена з такої зброї, летить із швидкістю 294 м/с. Вона лег-

ко пробиває борт судна і здатна паралізувати його рух. Будь-яке зустрічне судно довжиною менше 20 метрів повинне класифікуватися як піратське, навіть якщо воно не є таким.

Охоронна команда працює оперативно – протягом 48 годин група здатна вилетіти в будь-який район і взяти під охорону судно. Час навантаження і вивантаження охоронної команди на судно – близько 40 хвилин (за умови сприятливої погоди). Групи морської охорони супроводжують судно протягом усього маршруту, а не тільки в зоні ризику, як це роблять військові кораблі і в очікуванні зустрічі з морськими піратами проводить заняття з екіпажем судна. Співробітники охоронної команди самі тренуються на судні, відпрацьовуючи рішення різних ситуацій, готують і використовують пасивні засоби для захисту судна, а також несуть цілодобову вахту разом з вахтою екіпажу.

Компанії-посередники. До цієї групи можна віднести компанії "AON", "BGN Risk", "Clayton", "Control Risk Group", "ASI" і "Armor Group". Вони починають діяти після захоплення судна або членів команди, що досить часто трапляється біля берегів Сомалі, Нігерії, Мексики і Колумбії. Як правило, компанії починають діяти відразу після захоплення і припиняють дії після передачі викупу, коли судно з командою знаходиться у безпеці. Іноді вони тісно співпрацюють з компаніями, що надають послуги охорони, а також з консультативними компаніями з метою зниження суми викупу або при виборі стратегії переговорів. Компанії цієї групи не рекламують себе на відміну від перших двох груп компаній. Оскільки вони знаходяться в тісному зв'язку з великими компаніями-страховиками, у більшості випадків саме страхові фірми є їхніми власниками. Страхові компанії, як правило, самі пропонують послуги консультантів.

Серед трьох названих груп саме друга викликає найбільше дискусій з тієї причини, що непросто знайти рішення, яке

б задовольняло вимоги національного і міжнародного права відносно озброєних груп людей на борту невоєнних суден. З однієї точки зору, такі озброєні формування незаконні, їхня діяльність здійснюється в обхід існуючих правових норм. З іншого боку, більшість компаній працюють на договірній основі з транснаціональними судноплавними компаніями, має державну реєстрацію і користуються суверенітетом держави, під чийм прапором йде судно.

Ці недоліки викликають ряд проблем. Саме члени охоронних підрозділів часто стають об'єктом судових розслідувань. Судноплавні компанії віддають перевагу подвійним стандартам: в одних випадках наймають напівлегальні підрозділи охорони, в інших – наприклад, у Ємені, Танзанії і Нігерії – вдаються до послуг національних ВМС, які виконують такі послуги за запитом приватних охоронних компаній. Вибір залежить також від того, наскільки великий і постійний ризик, на колективну або індивідуальну безпеку зроблено акцент. У тому й іншому випадку гроші приймаються із задоволенням, а ось ступінь захисту залежить від досвіду в такому роді діяльності і виучки. Тобто до тих пір, поки не будуть створені чіткі і суворі правила дій, виникатимуть численні проблеми. Крім того, кількість суден, що проходять повз Африканський Ріг і яких слід забезпечити охороною, постійно зростає.

Як і відносно вибору будь-якого іншого контрагента, важливо провести звичайний комерційний *due diligence* (перевірку партнера), який зазвичай включає збір інформації відносно наступних пунктів:

- структури компанії і місця реєстрації;
- визначення власника компанії;
- фінансового стану (включаючи річний звіт/референт банку);
- страхового покриття (особливо в частині покриття ризиків третіх осіб);

- досвіду керівного персоналу;
- якості менеджменту (наприклад, відповідність стандарту ISO).

Для визначення можливості ПОСС виконати поставлені завдання необхідно провести ретельне дослідження, особливо зважаючи на відсутність діючої процедури акредитації ПОСС. Має бути зроблена оцінка рівня досвіду і необхідних знань охоронної команди для цілей транзиту судна. Оскільки якість наданих послуг в основному залежить від особистого досвіду конкретного службовця, які складають разом команду для висадки на борт судна, якісний відбір і перевірка команди вимагає пильної уваги. Критерії перевірки можуть включати: перевірку кримінального минулого, історії працевлаштування, рівня військової підготовки (там, де це необхідно), перевірку фізичного, психологічного стану, а також стану здоров'я на період використання. У разі залучення озброєного персоналу ПОСС має бути зроблена перевірка наявності досвіду застосування зброї. Наполегливо рекомендується, щоб при першій же нагоді ПОСС надав державі прапора детальний план передбачуваного застосування охоронної команди з метою відповідності вимогам держави прапора, якщо такі вимоги існують. Слід врахувати, що багато держав прапора мають жорсткі норми, які стосуються транспортування зброї на борту судна, що йде під їхнім прапором, включаючи індивідуальні процедури отримання дозволів на носіння і володіння зброєю. Деякі держави прапора мають обмеження за типом зброї, яка може знаходитися на борту судна (наприклад, деякі держави забороняють використання повністю автоматичної зброї). Діяльність ПОСС має бути застрахованою, а також повинен бути застрахованим її персонал. Умови договору надання послуг ПОСС не повинні обмежувати чи потенційно обмежувати права судновласника, за договором страхування ПОСС повинні надати і підтримувати покриття ри-

зиків відносно себе і свого персоналу. Судновласникам настійно рекомендується проконсультуватися зі своєю страховою компанією до укладення договору і висадки озброєного персоналу на борт судна для оцінки можливого впливу на умови страхування. Сторони повинні ретельно обговорити кількісний склад, укомплектовування та екіпіровку передбачуваної охоронної команди на борту судна. Кількісний склад охоронної команди на борту залежить від багатьох обставин, включаючи розмір і тип судна довжину і тривалість передбачуваного транзиту, останні повідомлення про існуючі загрози, об'єм обов'язків охоронної команди (чи будуть вони виконувати функції додаткових вахтових, допомагати в розгортанні систем захисту судна). Малоімовірно, що аналіз ризиків приведе до рішення про включення в команду менше 4 співробітників. Важливо досягти розумного балансу ієрархії, досвіду і навичок палубної команди ПОСС. Керівник групи повинен володіти питаннями уразливості судна, навичками оцінки ризиків і уміти консультувати щодо розгортання заходів захисту судна. Бажано щоб один із членів команди мав кваліфіковану медичну підготовку. Щоб уникнути усіляких непорозумінь, необхідно при укладенні контракту з ПОСС чітко визначити, обговорити і задокументувати структуру підпорядкування і взаємодії між оператором судна, капітаном і співробітниками ПОСС. Для надання ясності документованої структури підпорядкування і взаємодії повинна містити:

- чітку заяву про те, що у будь-який час капітан є одноосібною вищою посадовою особою на борту судна, яка несе виняткову відповідальність за навігацію і безпеку судна, його команду і вантаж;
- чітке рейсове завдання;
- конкретні правила застосування зброї, що виключають двояке тлумачення і зрозумілі для усіх зацікавлених осіб;

- чітко прописану інструкцію з безпечного зберігання, носіння та контролю поводження з будь-якою зброєю на борту;
- чітко прописаний перелік обов'язків, поведінки та регламенту дій персоналу ПОСС на борту судна;
- структура підпорядкування і взаємодії повинна забезпечувати прозорість проходження інформації, бути ясною для цілей взаємодії і координації між судновласником, фрахтувальником, членами охоронної команди, з одного боку, і капітаном і екіпажем, з іншого.

Необхідно виконувати моніторинг щоденної діяльності команди ПОСС на борту судна. Рекомендується мати в цілодобовому доступі інструкцію щодо плану дій у надзвичайній ситуації. На підставі інформації, отриманої від охоронної команди ПОСС, необхідно забезпечити адекватну реакцію в частині тренування екіпажу судна і фізичного зміцнення самого судна. Слід забезпечити відповідальний контроль над зброєю і боєприпасами на борту судна, що є найпершим обов'язком охоронної команди ПОСС. З цією метою необхідно вирішити низку питань. Перш за все, треба мати в наявності усі визначені законодавством дозволи для транспортування і зберігання зброї і боєприпасів у місці посадки на борт і в порту заходу судна. Реальна кількість і номенклатура озброєння повинна повністю відповідати змісту усіх письмових декларацій. Під час завантаження на борт уся зброя повинна знаходитися в спеціальних контейнерах. Повна інвентаризаційна відомість зброї і боєприпасів має бути надана до огляду після прибуття. Опис повинен включати модель, калібр і серійні номери зброї, а також опис боезапасу і його кількості. Необхідно вирішити питання зберігання зброї на борту і порядок її розгортання. Слід визначити частини судна, на яких дозволено носіння зброї та ті, на яких це заборонено. Разом із цим визначають стан готовності зброї (розряджена з вийнятим

магазином; магазин вставлений, зброя на запобіжнику, не заряджена і т. д.) і порядок зміни станів. Має бути чітко визначений порядок віддання наказу "Зброя наготові". Важливо щоб усі співробітники ПОСС відмінно знали правила застосування зброї згідно з домовленістю між судовласником, ПОСС і капітаном судна та повністю виконували їх. Слід вважати правильною практику, коли оператор судна і капітан ведуть реєстрацію кожного факту випадкового або умисного застосування зброї. Такі факти мають бути повністю зареєстровані в усіх деталях з метою складання формального письмового звіту про інцидент. Це ж і є вимогою багатьох держав прапора відповідно до норм Міжнародного кодексу щодо управління безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення МКУБ (ISM Code) і Міжнародного кодексу по охороні суден і портових засобів (ISPS Code). Вимоги компанії також мають бути приведені у відповідність до цих норм. Формальний письмовий звіт, імовірно, повинен включати наступне: час і місце інциденту; деталі подій, що привели до інциденту; ідентифікацію і дані персоналу, який брав участь в інциденті; деталі інциденту; поранення і/або матеріальний збиток, отримані під час інциденту; висновки з інциденту і, якщо можливо, рекомендовані дії для запобігання повторення подібного. Звіт повинен також включати рекомендації по вдосконаленню системи безпеки судна надалі. Рішення про залучення ПОСС – це складне рішення для власника судна. На жаль, таке рішення повинне прийматися при повній відсутності застосовного законодавчого регулювання або галузевих норм на тлі жорстких вимог закону відносно перевезення, носіння і застосування зброї. Ця ситуація далі ускладнюється швидким кількісним зростанням комерційних охоронних компаній на морі і подальшими сумнівами в здатності і готовності деяких з цих компаній виконувати покладені функції.

Питання для самоконтролю

1. Зміст Конвенції СОЛАС-74.
 2. Зміст глави XI-2 СОЛАС-74.
 3. Зміст кодексу ОСПЗ.
 4. Зміст конвенції ПДНВ.
 5. Особливості користування послугами озброєної охорони.
 6. Спеціалізація приватних охоронних компаній.
 7. Зміст антипіратської стратегії при наявності озброєної охорони на базі.
 8. Критерії вибору приватних охоронних структур.
 9. Зміст інформації про перевірку партнера ПОСС.
 10. Характеристика коридору IRTS та MSTs.
-

Глава 3. ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОХОРОНИ І ЗАХИСТУ СУДНА

3.1. Забезпечення охорони і захисту судна

Загальні терористичні прийоми уникнення дії вживаних заходів охорони судна:

- перевірка пильності екіпажу якими-небудь діями в обхід встановленого порядку (проникнення на борт судна без документів або за підробленими документами, відвернення уваги членів команди на неправдивий об'єкт тощо);

- провокаційні дії з метою перевірки морально-психологічного стану екіпажу (зневага, неправдиві звинувачення та ін.);

- спроба нелегального пронесення на борт судна підозрілих речей та їхнє маскування або укриття у схованках;

- спроби встановлення дружніх або ділових стосунків з членами екіпажу з метою отримання відомостей про систему охорони судна;

- спроба проникнення в заборонені зони на судні;

- спроба осіб нелегально залишитися на борту судна з пошуком відповідного укриття;

- спроба пасажирів замаскувати або заховати в тайнику які-небудь речі;

- прагнення співробітників портових служб усамітнитися на деякий час на борту судна та ін.

Членам екіпажу необхідно знати шляхи, які використовують терористи для проникнення на судно: сходня (забортний трап),

лоцманський трап, гвинтокрил, кран або інший підйомний пристрій, рампа для транспортних засобів, бортові порти, якірні ланцюги, швартові кінці, відкриті палуби, аварійні виходи, двері в житловій надбудові, у тому числі й ті, що використовуються як аварійний вихід, двері в димарі, комори і шафи на палубі, вхід у приміщення рульової машини тощо. Крім того, вони повинні знати способи нелегальної доставки небезпечних пристроїв (у тому числі, вибухових, запалювальних) на борт судна:

- у легкових і вантажних автомобілях, автобусах, що належать пасажирам;
- у автотранспорті, який перевозять без супроводу;
- у вантажах, неправильно задекларованих, принесених на борт пасажирами;
- у багажі, що знаходиться на трейлері або в автобусі;
- у суднових запасах;
- у поштових відправленнях, доставлених на борт портовими працівниками або членами ремонтної бригади.

Основна складність виявлення засобів тероризму полягає в їхньому різноманітті, а також великій кількості побутових речей, які можуть бути використані для камуфляжу. Тому навряд чи слід чекати появи якогось універсального приладу для їх виявлення. Єдиний вихід полягає в комплексному використанні організаційних і технічних засобів боротьби з тероризмом, головним серед них, поза сумнівом, є організація стаціонарних постів для контролю людей та їхньої ручної поклажі, оснащених відповідними технічними засобами. Робота постів повинна поєднуватися з пропускним режимом та ідентифікацією особи за документами. Такі заходи, звичайно, викликають невдоволення і займають багато часу. Як правило, при організації вказаних постів застосовуються засоби і методи гласного контролю, які досить добре відомі і забезпечують задовільну ефективність виявлення засобів тероризму. При цьому враховуються наступні чинники:

- щільність потоку відвідувачів;

- наявність верхнього одягу;
- характер ручної поклажі і ступінь обмежень на її пронесення;
- наявність інших видів контролю, наприклад перепусток, реєстрації відвідувачів за паспортами та іншими документами, що засвідчують особу.

Що стосується негласних засобів і методів контролю, то їхні можливості із зрозумілих причин істотно обмежені. В той же час доцільно ретельно контролювати обстановку на території, прилеглої до об'єкта, що охороняється, а також ті непередбачувані інженерні роботи, які відбуваються поблизу.

Терористи можуть спробувати проникнути на територію (судно) разом із співробітниками після неправдивої тривоги в той час, як прозвучить сигнал про те, що все чисто і можна повернутися до роботи. Досить часто це найпростіший спосіб пройти повз охорону. Для того щоб попередити таке проникнення, необхідно, щоб охорона перевірила перепустки всіх, хто входив після евакуації. Обшук людей та їхньої ручної поклажі припускає організацію двох паралельних потоків. Велику допомогу охороні можуть надати різні прилади візуального спостереження: біноклі, зорові труби, прилади нічного бачення і навіть тепловізори (рис. 3.1, 3.2). Останні істотно розширюють можливості спостереження в складних погодних умовах, особливо при недостатньому освітленні.



а



б



Рис. 3.1. Суднова система відеоспостереження:
а – розміщення системи відеоспостереження на судні; *б* – суднова система відеоспостереження "Orlaco"; *в* – купольна камера "Raymarine" для установки у внутрішніх суднових приміщеннях; *г* – корпусна аналогова камера ССА-AF1 для використання в судновій телевізійній системі охоронного спостереження; *д* – судновий кожух ТкпсІ-8210 з двірником, підігрівом і сонцезахисним козирком для використання з камерами суднової системи відеоспостереження



Рис. 3.2. Тепловізори:
а – тепловізор Testo 869; *б* – портативна ударостійка тепловізійна камера Hm-series

Слід зазначити, що основним методом у роботі співробітників поста перевірки повинен стати аналітичний підхід, при

якому виявляються не лише і не стільки об'єкти, підозрілі за своєю схожістю з предметами тероризму, скільки підозрілі моменти в поведінці людей. Так, наприклад, просторий одяг може приховувати замасковану зброю і вибухові пристрої, котрі проносяться на об'єкт, що охороняється. Як камуфляж для доставки вибухових пристроїв (ВП) до місця проведення операції можуть використовуватися різні речі: побутова електро- і радіоапаратура, термоси, коробки, футляри і тому подібне. В окремих випадках ці прилади можуть зберігати свої основні функції. Для пронесення на об'єкт радіоактивних матеріалів, як правило, застосовуються важкі металеві захисні контейнери (якщо, звичайно, зловмисники не використовують кур'єра "в темну", не піклуючись про його безпеку). На вході людина разом зі своїм багажем обстежується індикатором іонізуючих випромінювань (дозиметром) для можливого виявлення радіоактивних матеріалів. Потім контроль людей триває при їхньому проході крізь рамку стаціонарного металошукача з подальшим уточненням за допомогою портативного приладу. Паралельно ручна поклажа або багаж перевіряються шляхом просвічування на рентгено-телевізійній установці на предмет наявності зброї та вибухових речовин. Вибуховий пристрій може бути розібраний до невпізнаних частин і схований у камері або магнітофоні. Можна дати вказівки співробітникам охорони включати магнітофон і перевіряти працездатність камер, заглядаючи в їх видошукач для того, щоб переконатися, що вони дійсно функціонують.

Оператори рентгенівських пристроїв повинні приділяти особливу увагу контурам годинника, дротів, будильників, батарейок, вимикачів, пружин і багатьох інших цілісних предметів. Пляшки і банки можуть бути частиною запального пристрою і не повинні допускатися до пронесення без перевірки вручну. Операторам рентгенівських установок досить швидко набридає ця рутинна робота. Необхідно вселити їм важ-

ливість таких дій і постійно тримати під контролем. Останні дослідження показали, що співробітники безпеки, які обслуговують рентгенівські установки в аеропортах США, пропускають 20 % усієї зброї, що провозиться.

Дуже актуальним стало обстеження людей та їхнього багажу за допомогою детектора пари вибухових речовин (ВР). Такий прилад дозволяє виявити факт контакту рук особи з вибуховими речовинами при їх упакуванні і транспортуванні. Слід враховувати, що ефективність роботи детектора пари ВР залежить від їхньої концентрації в атмосфері, а вона безпосередньо пов'язана з температурою навколишнього повітря. Тому при роботі в умовах низьких температур (наприклад, на контрольно-перепускному пункті) проби, відібрані з поверхні об'єкта, органів управління транспортних засобів і тому подібне, доцільно доставляти в тепле приміщення, де і здійснювати аналіз для виявлених слідів.

У багатьох випадках може виявитися корисним комплект хімреактивів для виявлення слідів ВР на руках людей і поверхні ручної поклажі (ручках, ременях, замках тощо). Зазначимо, що детектори пари ВР і дозиметри є принципово пасивними приладами, які не чинять будь-якої дії на контрольований об'єкт. Крім того, контрольно-перепускні пункти в морських терміналах оснащуються спеціальною дороговартістю рентгенівською апаратурою, що дозволяє "сканувати" цілий вагон.

Необхідно забезпечити пильну систему безпеки на розвантажувально-навантажувальному майданчику. Під час роботи в небезпечних регіонах світу має перевірятися все: від постачань до буфету до останньої пачки паперу. Співробітники охорони повинні уважно оглядати всі автомобілі, трейлери, залізничні та морські контейнери, водіїв, що приїжджають на розвантажувальний майданчик. Необхідно використати оглядове дзеркало на довгій штанзі для огляду днища автомобіля. Автомобілі доставки також мають бути під пильною увагою для

того, щоб водій не спробував встановити де-небудь по дорозі ВП. Тоді як звичайні заходи щодо запобігання встановленню ВП мають бути обов'язкові для усієї території порту, можна визначити деякі ділянки як найбільш критичні зони (наприклад ті, де міститься цінне устаткування або паливо). Ці зони мають бути закритими для усіх співробітників, окрім тих, які мають особливий дозвіл. В окремих випадках істотно допомагають тепловізори при виявленні прихованих порожнин з вибухівкою, наркотиками, контрабандою, іншими небезпечними вкладаваннями (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Зображення на тепловізорах

Телевізори дозволяють виявити незначну (біля 0,1 °С) нерівномірність температурного рельєфу обстежуваної поверхні, яка вказує на наявність порожнин, чужорідних включень тощо.

Найбільш ефективною на сьогодні у світі є система дистанційного розпізнавання загрози SPO-7R™, яка зарекомендувала себе як ефективний інструмент виявлення і попередження прихованих загроз, у тому числі у вигляді натільних поясів із саморобними вибуховими пристроями (рис. 3.4).



а



б

Рис. 3.4. Система дистанційного розпізнавання загрози SPO-7R™:

а – прилад визначення загрози; *б* – натільний пояс із ВП

Вказана система може використовуватися як частина комплексної системи транспортної безпеки, а також для забезпечення безпеки під час проведення масових заходів, здійснення контролю на входах і контрольно-пропускних пунктах.

Сенсорна система здатна виявляти наявність прихованих під одягом великих предметів, забезпечуючи при цьому повну конфіденційність дій співробітників безпеки, а також недоторканність особистого простору відвідувачів.

Ця система, система пасивного виявлення небезпечних об'єктів на відстані, була розроблена з метою своєчасної оцінки ризику та раннього виявлення загрози, яку представляють пасажери, відвідувачі та персонал.

Зразкове оснащення поста контролю персоналу, відвідувачів і їх ручної поклажі складається з основного і допоміжного устаткування. До основного устаткування належать: стаціонарні металошукачі арочного типу; портативні металошукачі; рентгено-телевізійна апаратура; детектори пари ВР; портативні або стаціонарні пошукові сигналізатори іонізуючих випромінювань, установки обернено розсіяного рентгєнівського випромінювання для виявлення об'єктів невеликої щільності (ВР, наркотиків, паперових вкладень, інших видів контрабанди).

До допоміжного устаткування відносяться: комплекти хімреактивів для виявлення слідів ВР; пристрої для локалізації і пригнічення енергії вибуху; контейнери для тимчасового зберігання і транспортування ВР.

Оскільки основні методи виявлення засобів тероризму базуються на визначенні їх реакції в різних електромагнітних полях, головною умовою розміщення засобів пошуку є відсутність сторонніх полів, що заважають їхньому розпізнаванню. Електромагнітні перешкоди викликають порушення роботи апаратури або навіть не дозволяють її налагодити в конкретному місці. Джерелами таких перешкод можуть бути розподільні щити, потужне електротехнічне устаткування, компоненти комп'ютерних мереж, вплив інших подібних пошукових приладів, установлених на неприпустимо близькій

відстані. В усіх випадках при організації поста перевірки людських потоків і їхнього багажу потрібно ретельно вивчити технічну документацію і проконсультуватися у фахівців з приводу правильного розміщення апаратури і оптимальних методів її використання.

3.2. Виявлення та розпізнавання небезпечних речовин і вибухових пристроїв

Розпізнавання і виявлення ВР, зброї і небезпечних речовин – це більше ніж просто фізичний акт витягання пакування, що містить ці речовини. Це відповідальна програма запобіжних заходів і надзвичайних процедур, спрямованих на забезпечення безпеки суден і портових споруд. Запобіжні заходи, що здійснюються службою безпеки, дозволяють обмежити уразливість об'єкта охорони від можливого вибуху, захоплення як судна, так і заручників, та в свою чергу можуть змусити терористичні та піратські угруповання відступити. Запобіжні заходи допоможуть службам безпеки визначити можливий ВП до того, як він вибухне, попередити потрапляння на борт судна і до портових споруд осіб як з вогнепальною, так і з холодною зброєю, ВР, ВП, хімічними речовинами і т. д.

Запальні речовини застосовують для диверсійних актів. Запальна речовина, або запальна суміш – це спеціально підібрані речовини або суміш речовин, здатна запалати, стійко горіти з виділенням великої кількості теплової енергії. Основними вражаючими чинниками запальних речовин є: виділення при їхньому застосуванні теплової енергії і токсичних для людини продуктів згоряння. Запальні речовини і суміші поділяють на наступні групи: запальні суміші на основі нафтопродуктів (напалми), самозаймисті суміші, металізовані суміші

(пірогелі), терміти та термітні склади, звичайний і пластифікований білий фосфор.

За умовами горіння запальні речовини і суміші можна розділити на дві основні групи: ті, що горять при наявності кисню (напалм, білий фосфор), і ті, що горять без доступу до кисню (терміт, термітні склади). Це найбільш поширений вид сумішей, здатний вражати живу силу і підпалювати горючі матеріали.

Вибухові пристрої є одним із видів терористичної зброї. Вибуховий пристрій – це пристрій, що складається з вибухової речовини і засобів ініціювання. Вибухові речовини – це хімічні сполуки або суміші, які під впливом певних зовнішніх впливів здатні вибухати. Як вибухова речовина використовуються тверді, пластичні і порошкоподібні речовини, різні види пороху, рідини і різноманітні суміші. До найчастіше використовуваних терористами вибухових речовин належать Semtex, RDX ("циклон" або "гексоген"), C4 ("пластид"), тринітротолуол і динаміт.

Сучасні ВП стали не лише потужніші і різноманітніші, вони ще й дозволяють терористам знаходитися далеко від того місця, де може статися вибух для того, щоб не ризикувати власним життям, не бути пораненим або схопленим поліцією.

Заходи, спрямовані на забезпечення безпеки від вибухових пристроїв, спроможні обмежити вразливі площі і збиток від можливого вибуху, що у свою чергу може привести до того, що потенційний зловмисник шукатиме іншу ціль. Запобіжні заходи допомагають визначити можливий ВП до того, як він вибухне.

Вибухові пристрої можуть мати різноманітні форми і розміри. Вони класифікуються за виглядом, за принципом дії, поділяються саморобні та промислові (стандартні) ВП. Вибух може статися в результаті спрацювання якого-небудь механічного або електромеханічного детонатора уповільне-

ної дії, без безпосереднього впливу на предмет, після закінчення заданого часу уповільнення, а також завдяки дротам електровибухового ланцюга шляхом підключення до якого-небудь джерела струму. Якщо ВП має радіодетонатор, то вибух може статися без контакту з вибуховим облаштуванням у будь-який момент часу за командою, переданою по радіо. Поширені ВП, що спрацьовують при включенні радіоприймача, телевізора або інших предметів побутової техніки, працюючих від електричної мережі. Включенням цих приладів замикається електровибуховий ланцюг, унаслідок чого спрацьовує електродетонатор або електрозапал і відбувається вибух заряду ВР. Можуть використовуватися також ВП з годинниковим пусковим механізмом: механічним, електро-механічним, електронним. Такі ВП можуть спрацьовувати у будь-який встановлений заздалегідь час. Крім того, у ВП можуть знаходитися ще детонатори, що спрацьовують від зміни магнітного поля Землі, акустичного сигналу в певному діапазоні частот, характерного запаху людини або тварини, а також усі типи детонаторів уповільненої дії. Останнім часом, при проведенні диверсій терористичні організації застосовують, як правило, стандартні ВП, які зводять до мінімуму ризик передчасного мимовільного спрацьовування механізму. Для збільшення вражаючої сили ВП у нього насипають металеві кульки, цвяхи, шурупи, нарубані шматки дроту тощо. Терористичні організації застосовують також вибухові пристрої-"пастки" і пристрої-"сюрпризи" (рис. 3.5). Вибуховим пристроєм-"пасткою" вважається:

1. Вибуховий пристрій, що знаходиться усередині якого-небудь (нібито) втраченого (забутого) предмета (кейс, транзисторний приймач, гітара і тому подібне), що спрацьовує або відразу ж при дотику до нього, або при спробі скористатися ним за прямим призначенням (відкрити кейс, включити приймач і т. д.).

2. Замаскований заряд ВР, пов'язаний з речами, що знаходяться на видноті і здатні привернути увагу (портсигар, гаманець, авторучка, наручний годинник тощо), які нібито втрачені та нікому не потрібні валяються на землі. Спрацьовують при переміщенні з місця.

Вибуховим пристроєм-"сюрпризом" називають ВП, який встановлюють у (на) якій-небудь речі (ящику письмового столу, дверцях шафи), якою зазвичай користуються. Вибухові пристрої -"сюрпризи" можуть бути в книгах (спрацьовують при знятті книги з полиці), авторучці (спрацьовує при натисненні), а також пляшці, більярдних кулях, свистках, курильних трубках тощо.

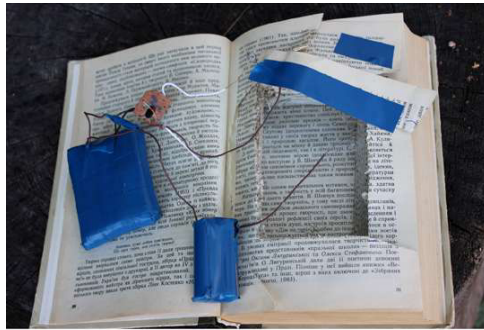




Рис. 3.5. Вибухові пристрої з використанням мін-"пасток" і "сюрпризів", закамфлюваних під іграшки та побутові предмети

Поширеним способом доставки ВП до об'єкта вибуху є поштові відправлення: посилки, бандеролі, листи, пакети. Отримання бандеролі або посилки, перев'язаних абияк, з недбалим оформленням, може насторожити одержувача, тому щоб притупити пильність адресата, їх зазвичай кольорово запаковують і фігурно перев'язують, намагаючись уникати демаскуючих ознак наявності ВП. Окрім пошти, іноді притягуються неповнолітні посильні. На судно ВП може бути доставлений випадковою людиною, яка не підозрює про вміст

(залишено відвідувачем) посилки. Єдиним способом визначення таких листів і посилок може бути їхнє сканування на рентгенівській установці або детекторі визначення ВР. Потайну зброю і ВП, а також їхні компоненти, які проносяться на судно, можна також виявити за деякими демаскуючими ознаками, а саме:

- наявністю ВР у конструкції ВП;
- наявністю антени з радіоприймальним пристроєм;
- наявністю годинникового механізму або електронного таймера (тимчасового детонатора);
- наявністю дротяної лінії управління;
- наявністю локально розташованої маси металу;
- неоднорідностями вміщуючого середовища (порушення поверхні ґрунту, дорожнього покриття, стіни будівлі, порушення кольору рослинності або снігового покриву тощо);
- наявністю теплового контрасту між місцем установки і навколишнім фоном;
- характерною формою ВП;
- кількістю слідів ВР на руках людини і поверхні речей, що мали контакт з цими речовинами.

Жоден із розглянутих способів виявлення не може повною мірою забезпечити надійність виявлення ВП. Доцільно комплексно використовувати способи і пошукову апаратуру. Найбільша безпека забезпечується при цьому завдяки застосуванню телекерованої роботизованої техніки.

За принципами дії засоби антитерору можна умовно поділити на дві групи: ті, що різними способами виявляють ВП і ВР, а також ті, що нейтралізують вибух або його наслідки. Засоби, що різними способами виявляють ВП і ВР, більшою чи меншою мірою ефективні і їхнє застосування забезпечує певний рівень захищеності. Умовно до них можна віднести: детектори ВР, виявники ВП, металодетектори, інтроскопи,

рентгенотелевізійні установки, ендоскопи, термографи, оглядові дзеркала, оптичні облаштування тощо. Слід зазначити, що на сьогодні кращим детектором ВР є собачий ніс. Спеціально навчені собаки мінно-розшукової служби здатні вибірково виявляти дуже малі кількості ВР. При цьому заряд ВР може бути в ґрунті, багажі пасажирів, кейсі, автомобілі та ін. На жаль, ефективність пошуку залежить від психофізіологічного стану собаки. Вона повинна постійно тренуватися. Пропуски в роботі або тренуванні більше 1–2 місяців неприпустимі. При високій температурі (вище +25...30 °С) собаки здатні працювати не більш 30–40 хвилин, потім їм потрібний відпочинок у затінку, як мінімум упродовж 1–2 години. Бажано щоб при пошуку ВР собаку не відволікали сторонні люди, шум техніки тощо.

Для виявлення ВР існують також різні типи детекторних пристроїв. Вибухові пристрої, в принципі, можна виявити шляхом реєстрації газоподібних випарів продуктів повільного розкладання або випару ВР. Реєстрація може здійснюватися за допомогою хімічного, мас-спектрометричного та інших способів. Концентрація пари ВР досягає $10^{-7} \dots 10^{-8}$ г/л на поверхні ґрунту над місцем встановлення протитанкової міни (при плюсовій температурі), що знаходиться на глибині 5 см. Близько з ВП без маскуючого шару концентрація пари ВР може бути на декілька порядків вища. Хімічний спосіб виявлення ВР реалізується в аерозольних тестах. Наприклад, комплект аерозолів "Exgray" (ОСТ-731) дозволяє виявити практично усі види ВР (тротил, тетрил, динаміт, нітрогліцерин, нітроцелюлозу, оксид пікрину). Наявність того чи іншого кольору, який відбивається на тестовому папері, дозволяє довести, що в об'єкті (кейсі, коробці, листі), який перевіряється, знаходиться ВР. Проведення повного тесту займає не більше хвилини. Нині використовується велика кількість

детекторів ВР: портативний експрес-аналізатор "Sabre-4000", детектор пари ВР "EVD-2500" (рис. 3.6).

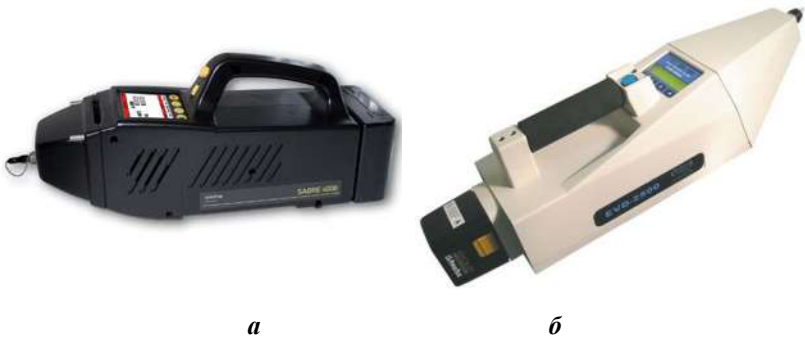


Рис. 3.6. Детектори ВР:

- а** – новітня модель портативного експреса-аналізатора ВР, наркотиків, хімічної зброї і токсичних промислових речовин "Sabre-4000";
б – детектор пари ВР "EVD-2500"

До найбільш поширених пристроїв виявлення ВР належать: портативний удосконалений детектор ВР "Е-3500" (здатний виявити сліди військових, комерційних, а також сліди домашнього виробництва, вибухових речовин); портативний детектор пари ВР "Пілот-м"; детектор слідів ВР і наркотичних речовин "Ionscan 500DT"; детектор пари і частинок ВР "МО-2М", "Шельф-ПКЛ"; переносний комплекс виявлення ВР у багажі і транспортних упаковках "ШЕЛЕСПЕР" тощо (рис. 3.7).

Виявлення керованих по радіо ВП може здійснюватися шляхом використання методу нелінійної радіолокації. Існують переносні прилади нелінійної локації "Октава", "Обь", "Онега" (рис. 3.8), а також інші прилади, призначені для виявлення пристроїв, що містять у своїй конструкції напівпровідникові елементи (транзистори, діоди, мікросхеми і тощо).



Рис. 3.7. Переносні комплекси виявлення ВР:
а – детектор пари ВР "Шельф-ПКЛ"; *б* – переносний комплекс
виявлення ВР у багажі і транспортних упаковках "ШЕЛЕСПЕР"



Рис. 3.8. Прилади нелінійної
локації:
а – "Октава-3М"; *б* – "Обь-АЛ";
в – "Онега"



Електронна схема об'єкта пошуку ВП може знаходитися як у включеному, так і у вимкненому стані. За допомогою цих приладів можливо також виявлення ВП, що містять електронні таймери (тимчасові детонатори). Об'єкти пошуку можуть розташовуватися в напівпровідному середовищі (грунті, воді, рослинності), також у стінах будівель, у столах, всередині автомобілів та інших місцях. Пошук ускладнюється тільки у безпосередній близькості від ЕОМ, факсів, деяких сучасних телефонів та інших пристроїв, які містять у своїй конструкції напівпровідникові радіодеталі.

Прилади нелінійної локації складаються з антенного пристрою (на телескопічній штанзі) та приймально-передавального блоку. Для розширення тактичних можливостей приладу в приймальному і передавальному пристроях передбачено регулювання як чутливості, так і потужності. Контроль працездатності приладу здійснюється за допомогою нелінійного імітатора. Прилади нелінійної локації працюють, як правило, в дециметровому діапазоні радіохвиль. Їхні характерні розміри складають 0,2–0,4 м, маса – до 4–8 кг. Дальність виявлення ВП з радіоелектронними пристроями – до 1,5–2,0 м. Час роботи від автономних джерел живлення – до 4–6 годин. Втім, необхідно зазначити, що в окремих випадках можливе підривання простих неекранованих саморобних керованих по радіо ВП при піднесенні до них впритул антенного облаштування приладу нелінійної локації. Також випускаються спеціальні переносні "знищувачі бомб" (Bomb Ranger), які підривають керовані по радіо ВП шляхом швидкого перебору можливих команд управління на відстані до 1 км. Вибухові пристрої з годинниковими замкачами (детонаторами) можуть виявлятися шляхом використання портативних контактних мікрофонів (фонендоскопів). Ці прилади

дозволяють знімати акустичну інформацію через стіни, стелі та інші захисні конструкції довкола ВП. Для зниження рівня зовнішніх шумів датчик необхідно герметично закріплювати в тих місцях захисних конструкцій, де вони найтонші та не дуже щільні.

Дротяні лінії управління ВП можна виявляти в польових умовах шляхом застосування переносних електромагнітних кабелешукачів (R-210, P-480 тощо). Вони включають передавальний та приймальний блоки, що закріплюються на кінцях несучої штанги, завдовжки 1,0–1,4 м. Робочі частоти 40–100 кГц. Глибина виявлення кабельних ліній управління, що знаходяться в ґрунті, – до 1 м. Одна людина забезпечує швидкість ведення пошуку до 2–3 км/год. Маса приладів – до 4–6 кг. Застосовується також виявник уповільнювачів ВП "Анкер-4Е" для знаходження безконтактним способом годинників, уповільнювачів і дешифраторів команд, сучасних мінно-вибухових пристроїв.

Зручними також є металошукачі (металодетектори), оскільки ВП практично неможливо зробити без якого-небудь металевого елемента. Детонатори зазвичай мають металевий корпус, і електрозапали та ударники також зроблені з металу. Металошукачі, проте, дуже часто дають неправдиві сигнали. Металеві елементи конструкції ВП можуть виявлятися із застосуванням переносних і стаціонарних ("ворота") металошукачів. У них використовуються два методи виявлення – індукційний і магнітометричний. Перший забезпечує виявлення як кольорових, так і чорних металів, другий – тільки чорних (сталь та її сплави), але він чутливіший, ніж перший метод. Наприклад, використовуються індукційні портативні детектори металів АКА-7202 масою 0,4 кг (рис. 3.9) і "СТЕРХ-92АР" (маса – 1,5 кг), які забезпечують виявлення пістолета на відстані до 0,4–0,6 м, автомата – до 1,0–1,2 м. Чутливіший

прилад "СТЕРХ-92АР" забезпечує, крім того, селекцію речей на чорні і кольорові метали. Дальність виявлення металевих речей у ґрунті та прісній воді практично така ж, як і в повітрі. Металошукач арочного типу ("ворота") "ОСТ-751" застосовується для виявлення металевих речей при проході через дверний отвір, арочну перегородку тощо.



а



б

Рис. 3.9. Зовнішній вигляд (а) та застосування (б) металошукача АКА-7202-М

Можливе налаштування чутливості безпосередньо на конкретний предмет (гранату, пістолет, холодну зброю тощо).

Ширина арочного отвору 90–120 см. Прилад призначений для використання у портових об'єктах, митних службах, інших організаціях для припинення несанкціонованого пронесення зброї, апаратури, ВП, цінних металів. Дуже зручні та надійні в експлуатації ферозондові металошукачі фірми "ФЕРСТЕР" (Німеччина), які використовують магнітометричний метод виявлення.

З найбільш мініатюрних індукційних металошукачів слід виділити прилад "LBD-105" (США), призначений для швидкого огляду людей, багажу, офісних меблів тощо з метою виявлення ВП, стрілецької та

Нині застосовують різні моделі металодетекторів: "CS-5000" (США), "PD-6500" (США), "Поиск-3м", "Поиск-3мр",

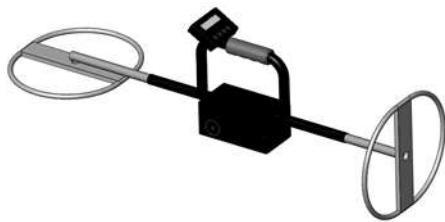
"Павутина-м", "Павутина-2", "Павутина-Р", "Павутина-А",
"Корнет7250", "РУБІКОН", "КРІТ" та інші (рис. 3.10).



а



б



в



г

Рис. 3.10. Металодетектори:

а – арочний "CS-5000"; *б* – арочний "GARRETT PD 6500"; *в* – металошу-
кач "КРІТ"; *г* – ґрунтовий металодетектор "Корнет 7250"

У тих місцях, де необхідний огляд багажу пасажирів і контроль входу у будівлі, огляд поштової кореспонденції та різних відправлень, рекомендуються до використання рентгенотелевізійні установки (інтроскопи).

У системах огляду HiScan реалізована супертехнологія Hi-MAT, яка дозволяє під час догляду швидко і точно розпізнавати органічні і неорганічні речовини. У деяких системах догляду реалізована технологія автоматичного виявлення ВР, що робить їх особливо привабливими для огляду багажу в морських портах, на митниці тощо. До таких систем належать оглядові комплекси (інтроскопи) "HI-SCAN 5030si", "HI-SCAN 6040i", "HI-SCAN HDX 10065", "HI-SCAN 10080 EDS-2is" та ін.

Характерні ознаки форми ВП і зброї, що знаходяться у багажі, можна виявляти, використовуючи стаціонарну рентгенолівську апаратуру, працюючу на "прохід". Портативна рентгенотелевізійна установка "ПРТУ 130100" представляє собою трейлер, обладнаний вбудованим рентгенотелевізійним апаратом "HI-SCAN 130100", який дозволяє робити рентгенотелевізійний огляд багажу і вантажів (рис. 3.11).



a



б

Рис. 3.11. Рентгенотелевізійні апарати та установки:
а – "HI-SCAN 6040i"; *б* – "ПРТУ 130100"

Дуже перспективною (особливо для огляду пасажирів) є технологія радіолокаційного сканування (рис. 3.12), або так званого "радіосигнального" голографування, заснована на випромінюванні активних міліметрових хвиль. Ці хвилі, не проникаючи через шкіру людини, відбиваються від неї. Вони абсолютно нешкідливі навіть для тих, хто використовує кардіостимулятори, оскільки потужність випромінюваного сигналу в десять тисяч разів нижча за потужність випромінюваного сигналу мобільного телефону.

Радіолокаційні скануючі портали, які використовують цю технологію, призначені для безконтактного огляду пасажирів з метою виявлення на їх тілі і в одязі будь-яких прихованих речовин, матеріалів і виробів прихованого носіння. Виявлення предметів на всьому тілі людини відбувається дуже швидко (воно триває менше 2 с), одночасно з цим формується тривимірне зображення цих предметів, яке негайно виводиться на монітори операторів.



Рис. 3.12. Радіолокаційний скануючий портал

Технічні ендоскопи (бороскопи) призначені для візуального контролю важкодоступних місць, у тому числі закритих, через наявні або штучно створені отвори. Ендоскопи розділяють на гнучкі та жорсткі. Вони можуть комплектуватися як мережевими, так і автономними освітлювачами. Передбачена можливість комплектації фото- або телеприставкою для документування або зручності спостереження.

Основними сферами застосування технічних ендоскопів є: неруйнівний контроль внутрішніх порожнин різних об'єктів, контроль працездатності складних технічних систем, митний та міліцейський огляд транспортних засобів і вантажів, приховане спостереження і моніторинг.

Використовуються гнучкі технічні ендоскопи з автономним живленням серії "ЕТА" (призначені для огляду в нестационарних умовах за відсутності зовнішніх джерел електроживлення важкодоступних затемнених місць і внутрішніх порожнин різних об'єктів, конструкційних вузлів), телевізійно-ендоскопічна система для візуального контролю внутрішніх поверхонь труб "КРІТ-1" (рис. 3.13).

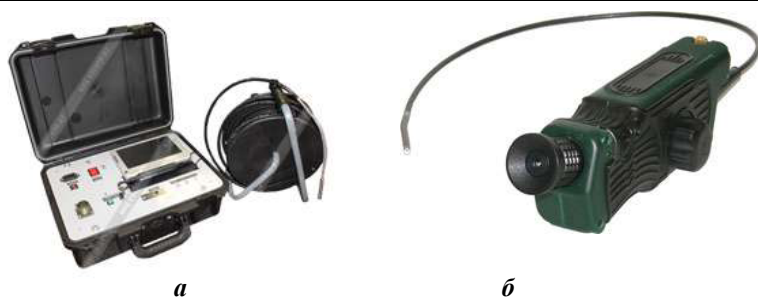


Рис. 3.13. Ендоскопи:

а – телевізійно-ендоскопічна система "КРИТ-1"; *б* – гнучкий технічний ендоскоп із вбудованим автономним світлодіодним підсвічуванням серії "ЕТА"

Ефективним є також застосування малогабаритної тепловізійної апаратури (термографів), що має роздільну здатність в десять долі градусів Цельсія.

Вибухові пристрої, встановлені в ґрунті, можуть бути виявлені, наприклад, з використанням щупів. Кінцівки щупів виготовляють з твердих неметалічних матеріалів (ситалу і т. п.), що виключає підривання при використанні протищупних електричних замикачів.

Для візуального огляду транспортних засобів, вантажних контейнерів, а також для проведення оглядово-пошукової роботи у важкодоступних місцях, в тому числі в умовах недостатньої освітленості, призначене оглядове дзеркало (рис. 3.14).



Рис. 3.14. Комплект оглядових дзеркал "Пошук-2"

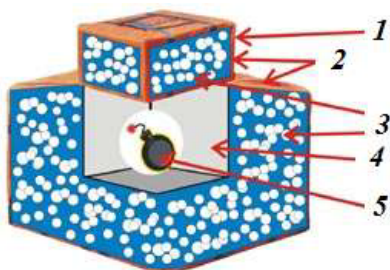
3.3. Засоби, що нейтралізують вибух або його наслідки

Окремою групою є прилади, здатні в тій чи іншій мірі запобігти діям або наслідкам спрацювання ВП різними способами: наприклад, локалізувати вибух або блокувати роботу керованих по радіо ВП шляхом створення шумової радіоперешкоди. Останніми роками часто застосовують локалізатори вибуху, що дозволяє як обмежити зону вибуху, так і захистити людей і будівлі від його дії.

Локалізатори вибуху типу "Фонтан" (рис. 3.15, 3.16) – це переносні багатокамерні контейнери, заповнені спеціальною емульсією (газорідинним диспергентом), по контуру яких виконаний протиосколковий екран на основі арамідних волокон. Їхні основні властивості занесені в табл. 3.1.

Таблиця 3.1. Характеристики локалізаторів вибуху типу "Фонтан"

Модель	Тип	Захист від заряду, не більше	Об'єм, що локалізується, дм^3 (не більше)
"ФОНТАН-1" – контейнер із захисною кришкою (у комплекті подушки і мати для фіксації вантажу при транспортуванні)	05К	500 г ТНТ	до 10 дм^3
	10К	1000 г ТНТ	15
	20К	2000 г ТНТ	90
	50К	5000 г ТНТ	450
"ФОНТАН-2" – мобільний (включає протиосколковий екран)	05У	500 г ТНТ	10
	10У	1000 г ТНТ	15
	20У	2000 г ТНТ	90
	3М2	2000 г ТНТ	40
	50М	5000 г ТНТ	450
"ФОНТАН-3" – спеціальний авіаційний стаціонарний	МК-2000	2000 г ТНТ	18
"ФОНТАН-4" – авіаційний мобільний	М500	500 г ТНТ	8
	МК500	500 г ТНТ	13



а



б

Рис. 3.15. Схема (*а*) локалізатора вибуху типу "Фонтан" (1 – кришка; 2 – оболонка, яка не створює вторинних осколків; 3 – релаксаційне середовище; 4 – порожнина; 5 – заряд ВР); та моделі (*б*) локалізатора вибуху "Фонтан-1"

Принцип роботи виробу ґрунтується на первинному гасінні вибухової хвилі при проходженні шару двофазового диспергенту, на подальшій дисипації енергії вибуху (завдяки диспергуванню емульсії) і перетворенні її в кінетичну енергію крапель. Диспергент також пригнічує термічну дію вибуху, запобігаючи людським опікам і займанню об'єктів, послаблює осколкову дію завдяки зменшенню початкової енергії осколків,

а протиосколковий екран забезпечує додаткове зниження осколкового потоку. Вражаюча дія ударної хвилі під час вибуху заряду, накритого пристроєм "Фонтан", зменшується в 10–20 разів, а кількість осколків при підірванні ручних гранат – більш ніж в 10 разів.



а



б

Рис. 3.16. Локалізатор вибуху "Фонтан-2"
мобільного типу (*а*); модульного (багатосекційного типу) (*б*)

Крім локалізатора вибуху типу "Фонтан" використовуються й інші аналогічні пристрої, наприклад "Інгібітор-1М", "Локос-2", вибухобезпечна урна "Щит-1" та ін. (рис. 3.17).

Пристрій локалізації вибуху "Інгібітор-1М" показав високу ефективність застосування у всьому діапазоні використовуваних саморобних вибухових пристроїв масою до 1 кг ТНТ і ручних гранат.

Локалізатор уламково-вибухових пристроїв "Локос-2" призначений для колективного захисту від ураження осколками снарядів, мін, гранат і т. п., а також від ураження кулями патронів стрілецької зброї. Захищає від уламково-вибухових пристроїв з масою ВВ до 200 г.



а

б

в

Рис. 3.17. Пристрої локалізації вибуху:

а – "Інгібітор-1М"; *б* – локалізатор уламково-вибухових пристроїв "Локос-2"; *в* – вибухобезпечна урна "Щит-1"

Вибухобезпечна урна "Щит-1" призначена для пристосування в місцях масового скупчення людей в умовах загрози проведення терористичних актів з використанням вибухових пристроїв.

Протидія радіокерованим ВП з РВ заснована на наступних схемах:

- локалізації можливих наслідків вибуху виявленого та ідентифікованого радіокерованого ВП;
- повного екранування в радіоефірі приймально-виконавчого і командно-передавального приладів радіокерованих ВП;
- виводу з ладу приймально-виконавчого і командно-передавального приладів радіокерованих ВП силовим НВЧ-випромінюванням;
- провокації передчасного спрацьовування радіокерованого ВП шляхом подання на його приймально-виконавчий прилад відповідного радіосигналу управління;

– повного радіоелектронного придушення (блокування) приймально-виконавчого приладу РВ шляхом дії на нього спеціальних радіосигналів.

Суть радіоелектронного придушення (блокування) приймально-виконавчих приладів радіокерованих ВП полягає в створенні радіоперешкоди на його робочій частоті. На жаль, на практиці робоча частота радіокерованих ВП здебільшого невідома і може бути визначена за допомогою скануючого приймача лише у момент передання радіосигналу. Одними з найбільш досконалих приладів, які реалізують цей спосіб (блокують РХ), є блокатори серії "Персей". Великою популярністю користуються також блокатори серії "Грифон". Вони захищають від радіодетонаторів, які створені на базі іграшок з радіокеруванням, мобільних телефонів і сигналізації автомобілів (рис. 3.18). Радіус зони блокування ВП досягає 60 м.

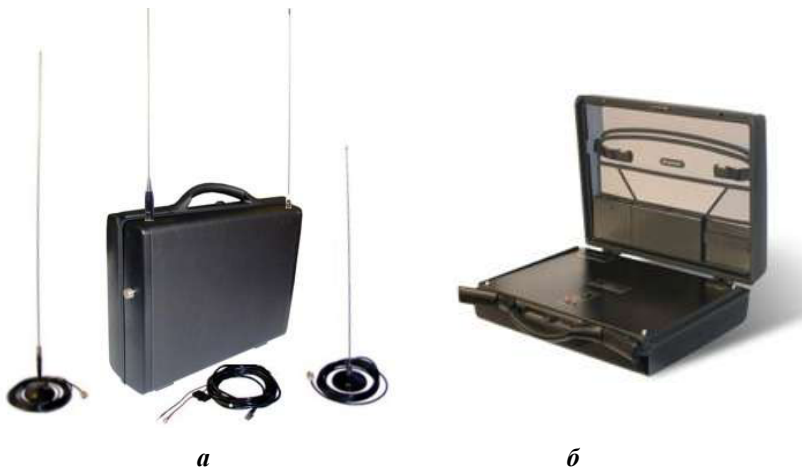


Рис. 3.18. Переносні блокатори радіодетонаторів:
а – "Персей-12а"; *б* – "Грифон-29П"

3.4. Системи зв'язку, ідентифікації суден і охоронного сповіщення

У 1999 році остаточно вступила в дію Глобальна морська система зв'язку при нещасті та для забезпечення безпеки (ГМСЗБ) – Global Maritime Distress & Safety System (GMDSS). Система гарантує допомогу судну, практично в будь-якій точці світу. Навіть якщо у команди судна не буде часу звернутися по допомогу, по радіо повідомлення передаватиметься автоматично. Основна концепція системи заснована на тому, що пошуково-рятувальні організації, а також судна в районі лиха повинні бути в якомога коротший термін сповіщені про лихо для того, щоб провести скоординовану пошуково-рятувальну операцію з мінімальними витратами часу. У 1988 році ІМО прийняла поправки до Конвенції СОЛАС-74 щодо встановлення ГМСЗБ. Нова редакція глави IV СОЛАС визначила вимоги як до суднової апаратури, так і до берегових засобів ГМСЗБ. При цьому відповідальність за установку судових комплексів ГМСЗБ покладається на судновласників, а відповідальність за організацію берегових служб і установку відповідних технічних засобів – на держави, які є учасниками конвенції СОЛАС. Система є комплексом обов'язкових технічних заходів, інфраструктури і правил для надання допомоги при аварійних ситуаціях при світовому океані і забезпеченню безпеки судноплавства.

Глобальна морська система зв'язку при нещасті та для забезпечення безпеки складається з наступних основних компонентів:

- а) мережі ІНМАРСАТ-С на основі геостационарних супутників Землі на високій орбіті;
- б) системи КОСПАС-САРСАТ (COSPAS-SARSAT) на основі низькоорбітальних супутників Землі;
- в) міжнародної системи автоматичного передання навігаційних і метеорологічних запобігань NAVTEX;

г) наземної системи зв'язку Цифровий виборчий виклик (ЦВВ);

д) рятувальних координаційних центрів;

е) аварійних радіолокаційних відповідачів (РЛВ).

Мережа ІНМАРСАТ

Система морського супутникового зв'язку ІНМАРСАТ, заснована в 1979 році для обслуговування морського співтовариства, перетворилася в єдиного постачальника глобального мобільного супутникового зв'язку для забезпечення зв'язку у випадках лиха і для забезпечення безпеки на морі, в повітрі і на суші, а також для комерційних цілей.

Мрежа охоплює практично всю земну кулю, за винятком полярних областей (між 78° пн. ш. і 78° пд. ш.).

Система зв'язку ІНМАРСАТ складається з трьох основних сегментів: космічного, наземного і призначеного для користувача.

Космічний сегмент системи включає чотори геостаціонарних супутника, що охоплюють чотири океанських райони (Східно-Атлантичний, Західно-Атлантичний, Тихоокеанський, Індокітський). Супутники виконують функції ретрансляторів і забезпечують:

1) двосторонній зв'язок між судном і береговими станціями (зв'язок між судном і супутником здійснюється в діапазоні 1,6 і 1,5 ГГц, а між супутником і береговими станціями – в діапазонах 4 і 6 ГГц. Радіохвилі цих діапазонів безперешкодно проходять іоносферу і супутниковий зв'язок практично не залежить від стану атмосфери та часу доби);

2) прийом повідомлень від аварійного радіобуя в діапазоні 1,6 ГГц і передачу їх у рятувально-координаційний центр;

3) передачу на судно циркулярних повідомлень, як аварійних, так і загального призначення.

Другий сегмент ІНМАРСАТ – наземний. У нього входять: мережі берегових наземних станцій – Coast (Land) Earth Stations

(CES, LES), центр управління супутниками – Operation Control Centre (OCC), мережеві координуючі станції в районі кожного океану для забезпечення зв'язку з CES і SES – Network Coordination Stations (NCS) і операційний центр. Штаб-квартира центру управління знаходиться в Лондоні, організація здійснює стеження за працюючими супутниками, не дозволяючи їм збиватися з заданої траєкторії і контролюючи появу можливих неполадок системи. А операційний центр, в свою чергу, контролює канали зв'язку і передачі даних, спираючись на роботу координуючих станцій.

Призначений для користувача сегмент представлений тим обладнанням, яким користуються абоненти ІНМАРСАТ. Сюди входять термінали зв'язку, які встановлюються на борту судна: суднові радіостанції – Ship Earth Stations (SES), супутникові телефони та інші пристрої.

Загальна глобальна мережа ІНМАРСАТ забезпечує кілька стандартів супутникового зв'язку – Стандарт А (скасований з 31.12.2007 р.), Стандарт В, Стандарт С, Стандарт М, Стандарт Міні-М та ін., покликані забезпечити більшість функцій ГМСЗБ, що стосуються зв'язку на далекі і середні відстані. З усього цього переліку для власників суден інтерес може мати через свої невеликі габарити і низьку вартість тільки апаратура Стандартів С та Міні-М, яка забезпечує гіршу якість телефонії і меншу швидкість передачі даних (факсу) в порівнянні з ІНМАРСАТ-С.

Стандарт ІНМАРСАТ-С був уведений в експлуатацію в 1991 році. В його основі лежить цифрова технологія, яка передбачає, що будь-яка інформація, яка може бути перетворена в цифрову форму (текст, показання будь-яких датчиків або приладів, будь-яке інше повідомлення в цифровому форматі), може бути передана або прийнята через систему ІНМАРСАТ-С. Основні недоліки стандарту: не забезпечується режим

телефонії і відсутній прямий зв'язок з абонентом у реальному масштабі часу (обмін інформацією між судновою станцією і абонентами заснований на принципі накопичення, зберігання і подальшої передачі – режим Store-And-Forward).

Судновий термінал ІНМАРСАТ-С (рис. 3.19.) зазвичай складається з невеликої антени і легкого компактного системного модуля (приймального передавача). У 2007 році ІНМАРСАТ розширив номенклатуру послуг для мореплавання з введенням у дію послуги Fleet Broadband. Вона надає можливість одночасного мовного зв'язку і широкосмугової передачі даних зі швидкістю передачі до 432 кбіт/с при передачі по спільно використовуваному каналу, а також здатності за запитом користувача передавати дані з фіксованими гарантованими швидкостями до 256 кбіт/с.



a



б

Рис. 3.19. Судновий термінал ІНМАРСАТ-С "SAILOR-4000" в стійці ГМСЗБ (*а*) та антена "ІНМАРСАТ-С" з круговою діаграмою спрямованості (*б*)

Ця система забезпечує також можливість використання в морі телефонів по стандарту Глобальної системи мобільного зв'язку GSM із застосуванням технології "pico cell".

Система КОСПАС-САРСАТ (COSPAS-SARSAT)

Система КОСПАС-САРСАТ на основі низькоорбітальних супутників Землі призначена для виявлення і визначення місця розташування суден, літаків, інших об'єктів, що зазнали аварії.

Система КОСПАС-САРСАТ схвалена Міжнародною морською організацією і Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). Система утворена в 1977 році на основі міжнародного співробітництва СРСР (КОСПАС) з одного боку і США, Канади та Франції (SARSAT) з іншого.

Система КОСПАС-САРСАТ складається з трьох основних сегментів: космічного, берегового та аварійних радіобуїв (АРБ).

Космічний сегмент повинен складатися як мінімум з чотирьох космічних апаратів, розташованих на приполярних кругових орбітах. У даний час функціонують вісім супутників. Космічні апарати КОСПАС-САРСАТ здійснюють оборот навколо Землі приблизно за 100 хв, при цьому оглядається ділянка поверхні діаметром близько 5000 км.

Береговий сегмент складається з мережі станцій прийому та обробки інформації (СПОІ) і мережі координаційних центрів системи (КЦС).

Станція прийому та обробки інформації здійснює прийом сигналів, які ретранслюються штучними супутниками Землі (ШСЗ), виконує їх обробку з метою визначення місця розташування радіобуїв і передає інформацію відповідному координаційному центру системи. Прийом сигналів на СПОІ здійснюється при появі штучного супутника землі в зоні її видимості.

Час взаємної видимості ШСЗ-СПОІ – до 15 хв. Уся обробка прийнятих від ШСЗ сигналів здійснюється на СПОІ в автоматичному режимі і займає 10–15 хв.

Аварійні радіобуї призначені для передачі сигналу тривоги і лиха і є випромінюючими радіопередавачами (рис. 3.20).

Існують два типи аварійних радіобуїв, що застосовуються в ГМСЗБ: АРБ УКХ і АРБ КОСПАС-САРСАТ.

Аварійний радіобуй супутникової системи КОСПАС-САРСАТ забезпечує передачу повідомлень про лихо через систему супутників на приполярних орбітах і працює в діапазоні 406,1 МГц. Даний радіобуй придатний для суден будь-якого району плавання.

Ультракороткі хвилі (УКХ) аварійний радіобуй забезпечує передачу повідомлень про лихо в системі цифрового виборчого виклику на 70 каналі УКХ (частота 156,525 МГц).

Даний АРБ придатний для суден, що здійснюють рейси виключно в морському районі А1.

Аварійний радіобуй автоматично вмикається після вільного спливання, має лампочку автоматичного увімкнення в темний час доби для вказівки його розташування. Пристрій відділення АРБ забезпечує його автоматичне відділення від тонучого судна. Механізм відділення спрацює при досягненні глибини 4 м при будь-якій орієнтації судна, при нахилі і диференте судна до 45°. Для більш точного визначення місця розташування аварійного об'єкта в рамках програми КОСПАС-САРСАТ були розроблені і впроваджені заходи, що дозволяють вводити в цифрове повідомлення АРБ дані від навігаційних приймачів систем GPS/Navstar (США) і ГЛОНАСС (Росія).



Рис. 3.20. Аварійний радіобуй "Jotron Tron 60S/GPS"

Система автоматичного передання навігаційних і метеорологічних запобігань НАВТЕКС (NAVTEX)

НАВТЕКС (навігаційний телекс) – міжнародна автоматизована система передачі навігаційних і метеорологічних попереджень і термінової інформації в режимі вузькосмугового букводрукування в СХ-діапазоні на частоті 518 кГц (англійською мовою), в інших країнах (крім США) на додаток до цієї частоти може використовуватися частота 490 кГц для передачі повідомлень на національних мовах. Прийом інформації забезпечується в радіусі від 250 до 400 миль від берегової радіостанції. Приймачі NAVTEX є невід'ємною частиною суднового навігаційного обладнання, установка яких на судах обов'язкова з 1993 року.

Передача повідомлень NAVTEX береговими станціями здійснюється за розкладом. Приймачі NAVTEX здійснюють цілодобовий автоматичний прийом повідомлень за заданою програмою без участі людини (рис. 3.21).



Рис. 3.21. Приймач NAVTEX

Наземна система зв'язку Цифровий виборчий виклик (Digital Selective Calling)

Цифровий виборчий виклик є способом зв'язку, який використовує цифрові коди і забезпечує автоматичний виклик на частоті однієї або групи станцій і передачу та прийом команд і інформації в ПХ, КХ і УКХ діапазонах.

Цифровий виборчий виклик служить для повідомлення однієї або кількох радіостанцій про бажання іншої станції, зв'язатися з ними. В подальшому зв'язок можливий по радіотелефону або за допомогою вузькосмугового букводрукування на відведених для них частотах. Вузькосмугове букводрукування або радіотелекс – це швидкісна передача текстової інформації за допомогою радіозв'язку в діапазонах СХ/ПХ/КХ. В аварійних повідомленнях ЦВВ передає ідентифікатор судна (MMSI), відомості про місце, час, характер лиха і наступний зв'язок. Передача сигналів ЦВВ відбувається на спеціально виділених частотах для аварійного та громадського радіозв'язку.

Рятувальні координаційні центри (RCC)

Координація радіообміну в разі лиха здійснюється рятувальним координаційним центром, відповідальним за проведення операції з пошуку і рятування. Центр може доручити координацію обміну в разі лиха іншій станції (судновій або береговій).

Для координації та контролю за рятувальною операцією RCC необхідний зв'язок з судном у біді та із засобами, що беруть участь у рятувальній операції.

Координаційний центр може зобов'язати до мовчання станції, що завдає перешкоди аварійному обміну. Способи використовуваного зв'язку (земний, супутниковий, телефонний, телекний) будуть визначатися можливостями, доступними судну в біді. Якщо деякі з них або всі обладнані супутниковими терміналами, то віддається перевага системі ІНМАРСАТ.

Надійний зв'язок з RCC важливий для ГМСЗБ, якій повідомляє про аварію і може бути отримано за тисячі миль від місця лиха. У цих випадках необхідна швидка ретрансляція повідомлення лиха відповідному RCC, використовуючи будь-які засоби зв'язку.

Аварійний радіолокаційний відповідач (SART – Search And Rescue Transponder)

Радіолокаційний відповідач – це пристрій, що працює на частотах суднових радіолокаційних станцій і посиляє корисний сигнал при опроміненні його радіохвилями від РЛС. Корисний сигнал у першу чергу відображає місцезнаходження радіолокаційного відповідача, а також може містити додаткові відомості.

При опроміненні радіолокаційного відповідача радаром, що працюють у діапазоні 3,2 см (9 ГГц), на екрані радара з'являється засвічення у вигляді 12 точок або дуг, залежно від відстані до РЛВ і обраної шкали дальності радара.

За цим засвіченням можна визначити місце розташування об'єкта із встановленим на ньому радіолокаційним відповідачем (рис. 3.22).



Рис. 3.22. Радіолокаційний відповідач "Курс"

Система ГМСЗБ була створена насамперед для забезпечення безпеки в морях і океанах. Згідно з цією системою, Світовий океан і моря були розбиті на чотири райони судноплавства: А1, А2, А3 і А4 (рис. 3.23).

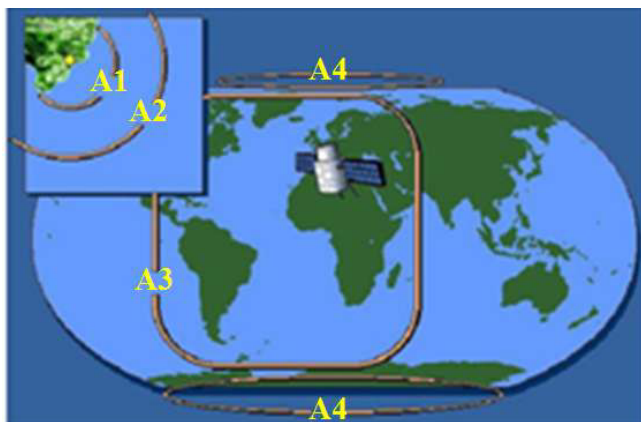


Рис. 3.23. Морські райони судноплавства

Морський район А1 – в межах досяжності берегових УКХ радіостанцій, що забезпечують постійну можливість оповіщення про лихо з використанням ЦВВ (20–30 миль).

Морський район А2 – в межах досяжності берегових радіостанцій проміжних хвиль, що забезпечують постійну можливість оповіщення про лихо з використанням ЦВВ (до 100 миль).

Морський район А3 – за винятком районів А1 і А2, у межах зони дії морської супутникової системи зв'язку ІНМАРСАТ (приблизно між 75° пн. ш. і 75° пв. ш.).

Морський район А4 – за межами районів А1, А2 і А3 (полярні області). Суднове обладнання ГМСЗБ підбирається і встановлюється залежно від району плавання.

Район А1 передбачає наявність на судні: УКХ-радіостанції, приймача ЦВВ, приймача NAVTEX, радіолокаційного відповідача, аварійного радіобуя системи "КОСПАС-САРСАТ" і три переносні УКХ-радіостанції. Для району плавання А2 буде потрібно все перераховане обладнання для району А1, а також СХ/ПХ-радіоустановка з радіотелефоном, ЦВВ і УБПЧ,

а також суднова станція "ІНМАРСАТ-С" з приймачем розширеного групового виклику. Мінімально необхідна суднова апаратура ГМСЗБ, що вимагається для районів плавання А3 і А4 – це обладнання, яке є обов'язковим для району А2 і ПХ/КХ-радіоустановки з радіотелефоном, ЦВВ і ВБПЧ і для повідомлень загального призначення.

Для ідентифікації суден, встановлення їхнього місцезнаходження існує **автоматична ідентифікаційна (інформаційна) система** (англ. AIS Automatic Identification System) (рис. 3.24).



Рис. 3.24. Судновий дисплей AIS

Призначення і основні функції AIS офіційно визначені в Резолюції ІМО Msc.74(69) від 12 травня 1998 р., а також, з деякими варіаціями, в Правилі 19 глави 5 Конвенції SOLAS і в резолюції ІМО А.917(22) "Керівництво з використання AIS на судах".

Відповідно до конвенції СОЛАС наявність AIS є обов'язковою для суден водотоннажністю понад 300 реєстрових тонн, що здійснюють міжнародні рейси, суден водотоннажністю більше 500 реєстрових тонн, що не здійснюють міжнародні рейси, а також і усіх пасажирських суден.

Система ідентифікує судно, отримує відомості про нього (розміри, вантаж, осадка й ін.) і його рейси, параметри руху

(курс, швидкість) та інші дані за допомогою радіохвиль УКХ-діапазону.

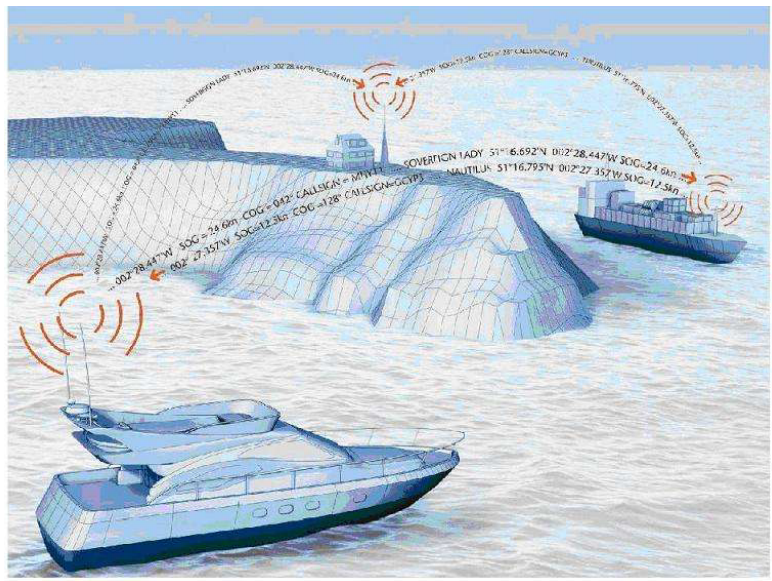


Рис. 3.25. Автоматична ідентифікаційна система в режимі "судно–судно"

Використання АІС дозволяє встановити місцезнаходження суден для підвищення рівня безпеки в морі, ефективності судноплавства, захисту довкілля, забезпечуючи виконання наступних функцій (рис. 3.25):

- попередження зіткнень у режимі "судно–судно";
- отримання компетентними береговими службами інформації про судно і вантаж;
- управління рухом судна (СУРС) у режимі "судно–берег" для управління рухом суден;
- моніторингу і стеження за суднами, а також пошук і порятунок на морі.

З метою забезпечення уніфікації і стандартизації АІС у Міжнародному регламенті радіозв'язку для використання в цілях АІС закріплено два канали: AIS-1 – (87В-161,975 МГц) і AIS-2 – (88В-162,025 МГц), які повинні використовуватися всюди, за винятком регіонів з особливим частотним регулюванням. Автоматична ідентифікаційна система включає наступні компоненти: УКХ-передавач, один–два УКХ-приймача, приймач глобальної супутникової навігації (наприклад, GPS, ГЛОНАСС), модулятор/демодулятор (перетворювач аналогових даних у цифрові і навпаки), контролер на основі мікропроцесора, устаткування введення-виведення інформації на елементи управління. Дія АІС ґрунтується на прийомі і переданні повідомлень по УКХ-каналам (дальність дії УКХ радіозв'язку приблизно 30 морських миль). Передавач АІС працює на довших хвилях, ніж радары, що дозволяє здійснювати обмін інформацією не лише на прямих відстанях, але і на місцевості, де є перешкоди у вигляді не дуже великих об'єктів, а також за несприятливих погодних умов. Хоча достатньо одного радіоканалу, деякі АІС передають і отримують інформацію за двома радіоканалами для того, щоб уникнути проблем інтерференції і не порушувати комунікацію інших об'єктів.

Апаратура АІС може працювати в режимах ближнього і далекого радіозв'язку.

До радіосистем далекого радіозв'язку належать такі:

- короткохвильова система зв'язку;
- супутникова система зв'язку.

Найбільш зручною системою для реалізації режиму далекого радіозв'язку є ІНМАРСАТ-С (рис. 3.26).

Повідомлення АІС можуть містити:

- ідентифікаційну інформацію про об'єкта;
- інформацію про стан об'єкта, отримувану автоматично

з елементів управління об'єктом (у тому числі, з деяких радіонавігаційних приладів);

- інформацію про географічні і тимчасові координати, які АІС отримує від глобальної навігаційної супутникової системи;
- інформацію, що вводиться вручну обслуговуючим персоналом об'єкта (пов'язану з безпекою).

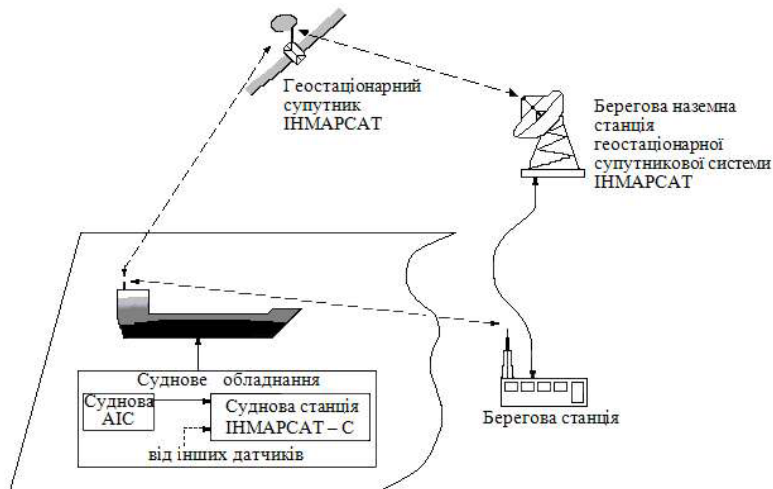


Рис. 3.26. Робота АІС у режимі далекого радіозв'язку

Передбачено також передавання додаткової текстової інформації між терміналами АІС (пейджинг). Передання такої інформації можливе як на адресу усіх терміналів у радіусі дії системи, так і одному певному терміналу. Відображення інформації про навколишнє оточення у сучасних АІС можливе в двох режимах: у текстовому, у вигляді таблиці з переліком розташованих поряд суден і їхніх даних, а також у вигляді спрощеної схематичної карти, із зображенням взаємного розташування суден і відстаней до них (розраховується автоматично за

переданими географічними координатами). Автоматична ідентифікаційна система входить у перелік устаткування, що забезпечується безперебійним живленням від акумуляторів в обов'язковому порядку. Існують два класи АІС. Клас А забезпечує надійне передання повідомлень про своє судно іншим суднам із системою АІС завдяки особливому, гарантуючому доставку пакетів інформації, протоколу. За вимогами ІМО усі нові вантажні судна валовою місткістю більше 300 реєстрових тонн і будь-які пасажирські судна повинні мати на борту АІС класу А. На любителів судна встановлюють АІС класу В (представляють собою спрощену апаратуру) – вони гарантують, що це судно отримає інформацію від приймача класу А, але не обіцяють, що інше судно "почує" його, – лише якщо залишиться вільне місце в протоколі передачі.

Одним із стратегічних напрямів діяльності ІМО сьогодні є впровадження **системи далекої ідентифікації та стеження за судном (СДІ)** – Long Range Identification and Tracking (LRIT). Ця система є складним технічним проектом, і його реалізація неможлива без міжнародної кооперації і співпраці під егідою єдиного міжнародного координатора. Міжнародною морською організацією було прийнято низку основоположних документів, які регламентують упровадження СДІ:

1. Резолюція ІМО MSC.202(81) – "Схвалення поправок до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., з виправленнями".

2. Резолюція MSC.210 (81) – "Експлуатаційні та функціональні вимоги до системи дальньої ідентифікації і стеження за суднами".

3. Резолюція ІМО MSC.211(81) – "Заходи по своєчасному створенню системи дальньої ідентифікації і стеження за суднами".

4. Резолюція MSC.246(83) – "Прийняття експлуатаційних вимог до передавачів АІС для пошуку і рятування на рятунку

вальних плотах і шлюпках для використання в операціях з пошуку і порятунку (які будуть встановлені 01.01.2010 р. або після цієї дати).

5. Резолюція ІМО MSC.263(84) – "Переглянуті експлуатаційні і функціональні вимоги до системи дальньої ідентифікації і стеження за суднами".

Відповідно до Резолюції ІМО MSC.202(81) на 1 липня 2007 р. остаточно прийняті і з 1 січня 2008 р. вступили в силу Поправки до глави V "Безпека мореплавства" МК СОЛАС. Вказаними поправками в главу V введено правило 19-1 "Long range identification and tracking of ships", яким визначені типи суден і терміни їх оснащення устаткуванням СДІ, а також загальні принципи функціонування СДІ. Розуміючи важливість того, що функціонування СДІ пов'язане з отриманням сторонами системи конфіденційної інформації, а саме інформації про місце розташування суден, слід особливо зауважити, що поправками до МК СОЛАС на Договірні уряди покладені певні зобов'язання, відповідно до яких вони повинні постійно:

- визнавати важливість інформації СДІ, що отримується від суден;

- визнавати і дотримуватися комерційної конфіденційності будь-якої інформації далекої ідентифікації, яку вони можуть отримати;

- захищати інформацію, яку вони можуть отримати не-санкціоновано;

- використовувати інформацію, яку вони можуть отримати, так, щоб це не суперечило міжнародному праву.

Крім того, визначено, що Договірні уряди можуть повідомляти в ІМО про будь-які випадки недотримання встановлених ІМО вимог по СДІ. У виняткових обставинах на якомога коротший проміжок часу, якщо, на думку капітана судна, робота системи або устаткування становить загрозу навігаційній або фізичній безпеці судна (safety or security), він може

вимкнути СДІ, після чого негайно інформувати Адміністрацію прапора і зробити в судовому журналі або іншому документі реєстрації подій, пов'язаних із судноплавством, відповідний запис із вказівкою причин такого рішення і періоду часу, впродовж якого система або устаткування були вимкнені. Сама ж система безпосередньо повинна мати високий рівень захисту від несанкціонованого доступу за наземними каналами зв'язку з використанням таких способів захисту, як авторизація, ідентифікація, конфіденційність, цілісність.

Правилом V/19-1 МК СОЛАС регламентується, що в СДІ залучаються наступні категорії суден, що здійснюють міжнародні рейси:

- пасажирські судна, включаючи високошвидкісні;
- вантажні судна, включаючи високошвидкісні, валовою місткістю 300 тонн і більше;
- плавучі бурові установки.

При цьому визначені і терміни оснащення цих суден відповідним устаткуванням.

Система LRIT, як і система AIC, забезпечує виконання функцій ідентифікації і стеження за суднами. Але якщо AIC є широкомовною УКХ-системою ближнього зв'язку, то LRIT – це система дальньої дії, вона забезпечує адресну передачу даних.

На відміну від AIC дані LRIT доступні тільки користувачам, які мають право отримувати таку інформацію, оскільки LRIT-сигнали зашифровані таким чином, що вони не можуть бути прочитані сторонніми особами.

Користувачами інформації LRIT, що посилається суднами, є: держава прапора, держава порту, прибережна держава, пошуково-рятувальні служби.

Суднова станція ІНМАРСАТ-С передає повідомлення через геостационарний супутник, який виконує роль активного ретранслятора. Повідомлення приймається береговою

земною станцією і далі по берегових лініях зв'язку доставляється на потрібну станцію регулювання рухом суден. Робота в режимі далекого зв'язку здійснюється паралельно з функціонуванням АІС на УКХ по каналах обміну даними. Режим далекого зв'язку не передбачає безперервного спостереження за судном у реальному режимі часу, а передбачає передачу даних по судну з інтервалами від 2–4 разів у годину до двох разів за добу. Таким чином, робота в режимі далекого зв'язку не створює будь-якого помітного навантаження і не заважає обміну даними на каналах АІС. При роботі з апаратурою далекого зв'язку суднова АІС повинна передавати відповідні повідомлення тільки на запити базової станції. До складу системи СДІ входять наступні основні елементи (Резолюція ІМО MSC.210(81)):

- суднове устаткування, що передає інформацію СДІ;
- постачальники (оператори) послуг зв'язку (CSP – Communication Service Provider(s));
- постачальники послуг доступу до додатків центрів збору даних СДІ (ASP – Application Service Provider(s));
- центри збору даних СДІ (LRIT Data Centre(s)), включаючи системи моніторингу суден (VMS);
- план розподілу даних СДІ (DDP – LRIT Data Distribution Plan);
- міжнародна система обміну інформацією СДІ (International LRIT Data Exchange), яка фактично є центром комутації повідомлень (ЦКП).

Координація і контроль функціонування системи здійснюється координатором СДІ, призначеним Комітетом ІМО з безпеки на морі (КБМ), що діє від імені Договірних урядів. Координатор СДІ надає КБМ регулярні звіти про функціонування системи. Користувачами системи далекої ідентифікації і стеження за суднами є Договірні уряди, які виконують

свої функції держави прапора, держави порту і прибережної держави, а також пошуково-рятувальні служби (ПРС). Інформація СДІ надається за запитами Договірних урядів і пошуково-рятувальних служб, які мають право на отримання цієї інформації, через систему національних, регіональних, об'єднаних або міжнародних центрів даних СДІ. Інформація від судової апаратури СДІ потрапляє в центр збору даних (ЦЗД) через операторів послуг зв'язку і постачальників послуг доступу до додатків центрів даних СДІ.

Окрім різних заходів організаційного характеру, дійовим способом боротьби з піратством, на думку ІМО, є створення технічних засобів екстреного сповіщення правоохоронних органів про здійснений напад. З цією метою фірма "Racal" розробила **систему автоматичного стеження за місцем розташування судна (САСМС)** і великогабаритних вантажів, наприклад контейнерів, яка використовує супутникову систему ІНМАРСАТ. Ця система має малогабаритне облаштування для визначення місця розташування судна за допомогою навігаційної системи GPS і передавача, створеного на основі попередньої розробки фірми "Racal Tracs – Sat/C", і може бути таємно встановлене інженерами фірми і замасковано так, щоб не виділятися серед інших звичайних технічних засобів судна. Принцип роботи системи наступний. Капітан судна перед виходом у море заздалегідь повідомляє операторів поста контролю про маршрут. Через встановлені проміжки часу апаратура, що знаходиться на борту, автоматично передає на пост контролю дані про місцезнаходження судна, які відбиваються на електронній карті. У разі відхилення від заздалегідь наміченого маршруту система сама подає сигнал тривоги, і оператори вирішують, з ким зв'язатися, щоб з'ясувати причину спрацювання системи. Відповідно до вимог глави XI-2 Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя на морі (SOLAS-74) до 30 червня 2006 року всі судна вало-

вою місткістю 500 тонн і більше повинні бути обладнані системою охоронного сповіщення.

Для підвищення безпеки команди і пасажирів суден ІМО прийняла Резолюцію SOLAS XI-2/6 та Резолюцію Msc.136 (76) щодо суднових систем охоронного оповіщення (СООО), де рекомендувала урядам забезпечити створення національної суднової системи охоронного оповіщення (Ship Security Alert System – SSAS). Вона призначена для таємного оповіщення компетентних влад на березі і не повинна генерувати яких-небудь помітних сигналів тривоги на борту судна, а також посилати сигнали тривоги на адресу інших суден. Суднова система охоронного оповіщення передає спеціальний сигнал тривоги в напрямку "судно–берег", який вказує компетентним владам, що безпека судна піддається ризику (рис. 3.27, 3.28).

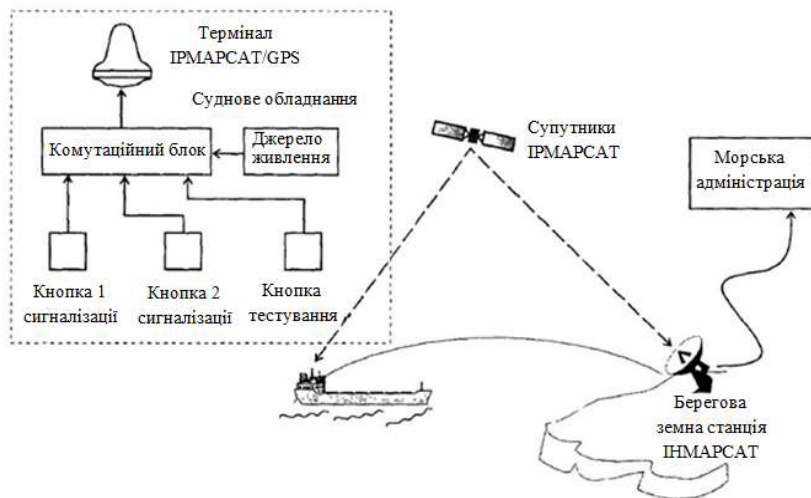


Рис. 3.27. Загальна схема побудови суднової системи охоронного оповіщення

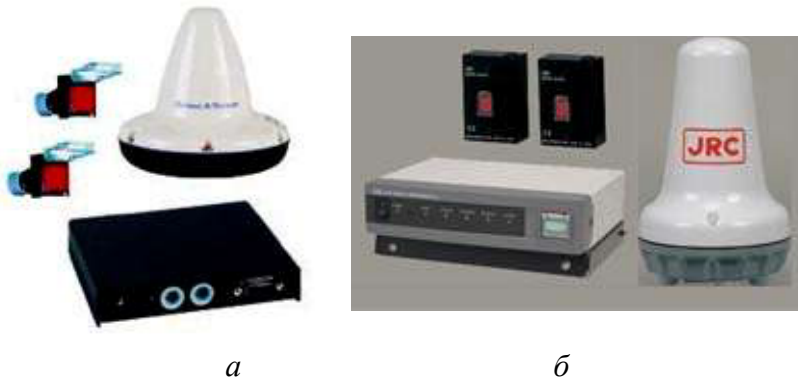


Рис. 3.28. Суднові системи охоронного оповіщення:
а – SAILOR TT-3000SSA; *б* – JRC JUE-95SA

Система ССОО у включеному стані постійно підтримує зв'язок з одним із супутників системи ІНМАРСАТ через спеціально виділений канал. За заданою програмою передаються координати судна на національний центр моніторингу суден. При поданні сигналу тривоги повідомлення про небезпеку надходить до національного центру моніторингу з координатами судна і повторюється через кожні двадцять хвилин.

Далі повідомлення про небезпеку передається в координаційно-рятувальний центр і судновласникові, службам безпеки пароплавства та іншим відповідним службам.

Передавання сигналу тривоги здійснюється до тих пір, поки не буде віджата кнопка або отримано спеціальну команду з національного центру моніторингу. Подання сигналу "Тривога" здійснюється натисненням однієї з кнопок "Тривога". Система ССОО також забезпечена резервним джерелом координат, вбудованим у термінал ІНМАРСАТ. Окрім основної функції (подання сигналу тривоги береговим службам безпеки), система дозволяє судновласникові здійснювати моні-

торинг місця знаходження судна в режимі "On line" за допомогою спеціальної інтерактивної системи "Fleet View Online" (FVO). Система моніторингу місця знаходження судна в режимі "On line" дозволяє бачити судно у будь-якому місці Світового океану, де б воно не знаходилося. Кодове слово і персональний пароль дозволяють проводити моніторинг позиції судна тільки уповноваженому персоналу.

Однією з переваг системи "Fleet View Online" є можливість відстежування позиції судна з будь-якого місця. Також за допомогою додаткового сервісу можна бачити позицію судна і його маневри в реальному часі. Система дозволяє отримувати і просити дані з судна за запитом.

3.5. Технічні засоби активної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії

3.5.1. Специфіка призначення систем активного захисту. Як відомо з теорії аналізу уразливості і категорювання об'єкта, основним критерієм ефективності системи фізичного захисту об'єкту є ймовірність припинення акції (піратсько-терористичної атаки) порушника (піратсько-терористичної групи), яка визначається наступною залежністю:

$$P_{\text{пр}} = P_o \cdot P_z \cdot P_n,$$

де $P_{\text{пр}}$ – ймовірність припинення акції порушника; P_o – ймовірність виявлення порушника технічними засобами охорони; P_z – ймовірність затримки порушника фізичними бар'єрами; P_n – ймовірність нейтралізації порушника (ймовірність того, що після перехоплення, при чиненні опору порушника буде затримано або тимчасово нейтралізовано).

Як видно з наведеної залежності, ймовірність швидкої нейтралізації порушника при встановленні критерію і показника ефективності системи фізичного захисту об'єктів різної

категорії має рівне за важливістю значення разом із показниками виявлення і затримки порушника фізичними бар'єрами.

Традиційні системи фізичного захисту об'єктів (СФЗО) належать до категорії пасивних систем, призначення яких полягає тільки у фіксації фактів (чи спроб) уторгнення на об'єкт, що охороняється, передання тривожного сигналу на пульт централізованого спостереження і затримки порушника на деякий час фізичними бар'єрами. В той же час існують системи активного захисту об'єктів. Специфіка функціонального призначення систем активного захисту (САЗ) відбивається в самій назві і полягає в активній протидії несанкціонованим вторгненням. У пасивних СФЗО нейтралізація порушників здійснюється за допомогою рахунок дій сил охорони. В даному випадку ймовірність успішної нейтралізації залежить від багатьох чинників (чисельного складу і рівня бойових навичок порушників і сил охорони об'єкта, їх озброєння і технічного оснащення, тимчасових параметрів реагування сил охорони тощо).

Сьогодні все більшого значення разом із застосуванням традиційного фізичного захисту набувають системи активного захисту (ураження) у комплексі з сучасними технічними засобами охорони. Застосування САЗ значно підвищує імовірність успішної нейтралізації порушника і, отже, імовірність припинення певної акції. Додавання до системи активного захисту ще й інтелектуальних систем виявлення і охоронного відеоспостереження дозволяє повністю автоматизувати СФЗ об'єктів різної категорії.

Охорона об'єктів особливої важливості, підвищеної значущості, безпеки і життєзабезпечення (об'єкти атомної енергетики, порти, гідротехнічні споруди, установи найвищих державних органів влади, арсенали, склади зберігання зброї, вибухових, токсичних, радіоактивних речовин, потенційно небезпечні об'єкти техносфери тощо), особливо в умо-

вах загрози терористичних проявів, передбачає наявність саме системи активного захисту, що складається з системи виявлення фактів вторгнення на об'єкт і системи активної протидії порушникам. З метою підвищення антитерористичної стійкості споруд особливої важливості і попередження можливих втрат особового складу служби безпеки якісна робота таких систем в автоматичному режимі при мінімальній участі сил охорони є дуже важливою.

3.5.2. Класифікація технічних засобів активної протидії.

Класифікацію технічних засобів активної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії наведено на рис. 3.29. Більшість поданих у класифікації технічних засобів активно розробляються на сьогодні у рамках науково-технічного напрямку "зброя нелетальної дії" (Non – Lethal Weapons). Деякі з даних пристроїв уже пройшли на даний момент усі необхідні випробування та процедури і застосовуються у деяких країнах при побудові СФЗО (як на об'єктах підвищеної важливості, так і в приватних володіннях). Проте досить велика кількість технічних засобів усе ще знаходиться на стадії дослідних зразків; активно відбуваються дослідження медико-біологічних аспектів дії їх на біооб'єкти. І найближчим часом, поза сумнівом, слід чекати активізації робіт у цьому напрямі, появи нових засобів активної протидії, що ґрунтуються на найрізноманітніших фізичних принципах і з різними тактико-технічними характеристиками. До країн-лідерів з розробки подібних засобів традиційно відносять США, Великобританію, Ізраїль, Росію, Німеччину тощо.

Найбільш перспективними технічними засобами активної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії є: кінетичні засоби та ті, що обмежують рухливість; електрошокові та електромагнітні пристрої; світлові та акустичні пристрої; пристрої з використанням спеціальних хімічних речовин.

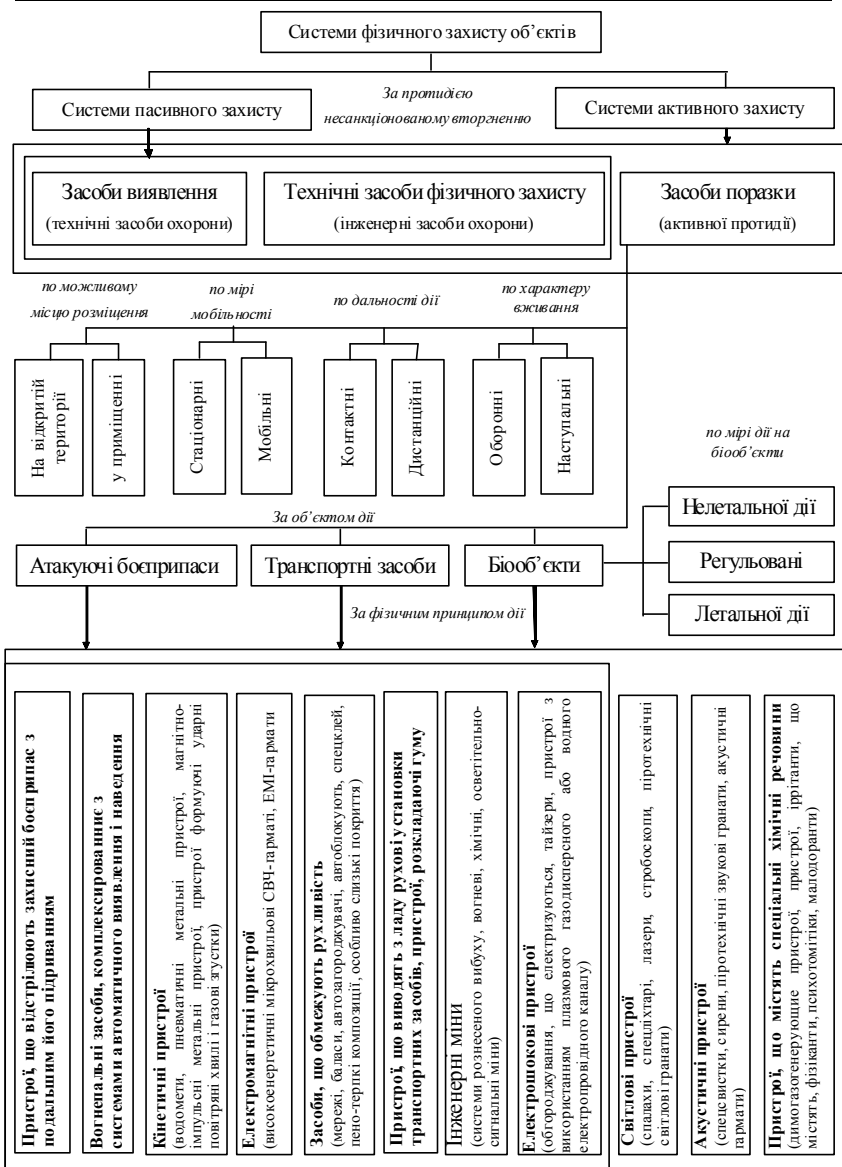


Рис. 3.29. Класифікація технічних засобів активної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії

Цілком імовірно, що в найближчому майбутньому усі СФЗО комплектуватимуться різними системами активного захисту (залежно від категорії об'єкта).

Основними завданнями, що вирішуються з допомогою САЗ, є такі: тимчасова нейтралізація порушника (нелетальна дія виключається), обмеження його рухливості і сильна психологічна дія. Подібні дії, як мінімум, змусять відмовитися його від планів щодо подальшого проникнення на об'єкт і, як максимум, обмежать його рухливість (без нанесення серйозної шкоди здоров'ю) до прибуття служби швидкого реагування. Сьогодні планують використання наступних технічних засобів.

1. Електромагнітні пристрої застосовуються для впливу як на біооб'єкти, так і на транспортні засоби та атакуючі боєприпаси. До електромагнітних пристроїв для активної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії відносяться: ЕМІ-гармати (ЕМІ – електромагнітний імпульс), високоенергетичні мікрохвильові НВЧ- гармати (НВЧ – надвисока частота). ЕМІ-гармати дистанційно виводять з ладу електричне та електронне обладнання, в результаті виникає перенапруження, також вони викликають больові або інші відчуття у людини. Розроблено електромагнітне устаткування "EPIC" (абревіатура від Electromagnetic Personnel Interdiction Control), яке за допомогою інтенсивного спрямованого випромінювання електромагнітних хвиль вражає середнє вухо і вестибулярний апарат порушників, які потрапили в зону опромінення. Порушники на якийсь час втрачають слух, відчуття рівноваги і координацію рухів, падають з ніг, а також відчувають найсильніші напади так званої морської хвороби, що зазвичай супроводжується блювотою.

Дії мікрохвильового НВЧ-випромінювання на біооб'єкти зводяться до термічних ефектів, що спричиняються високою

потужністю випромінювання (електромагнітні коливання в діапазоні міліметрових хвиль з частотою близько 94 ГГц створюють короточасний шоківий вплив на людей) та інформаційним ефектам (мікрохвильові випромінювання викликають важко переносиме відчуття шумів і свисту, а також здатні викликати ефект "синтетичної телепатії", під час якого людина чує внутрішні голоси й інші звуки).

Існуючий прототип променевої гармати створює електромагнітний фронт шириною менше двох метрів, а усі, хто потрапив під її удар, відчувають, ніби їх нутрощі облили окропом. Колись пристрій було розроблено як наступальна зброя для наземних операцій, але зараз із ним працюють експерти з військово-морського відомства, і вже готові працюючі прототипи гармат, які можна встановлювати на судна. Ідея створення мікрохвильової гармати виникла в середині 1990 років, після того, як американці були вимушені піти з Сомалі під натиском повстання місцевого населення. Головна проблема сомалійської кампанії полягала в тому, що окрім бойовиків, на американських солдатів постійно нападали натовпи розгніваних, але озброєних тільки палицями і каменями, тубільців. Стріляти по них побоювалися – тоді Америка ще прислухалася до думки світової спільноти і не бажала зіпсувати свій імідж "миротворця". Тому вирішили створити щось не смертельне, але те що завдання болю. За основу взяли принцип НВЧ-печі. Після відповідних переробок поле військової "печі" стало дуже потужним і спрямованим – у вигляді широкого променя, з ефективною дальністю дії близько 1 кілометра.

Почали створювати також пересувні НВЧ-генератори – установки з антенними випромінювачами спрямованої дії, призначені для точного ураження поодиноких і групових цілей. З часом вдалося максимально зменшити їхні розміри, що спочатку досягали габаритів вагону – випромінювач потужністю в один ГВт тепер важить 20 кг, а апарат потужні-

стю в 20 ГВт має вагу близько 180 кг. Планувалося застосувати їх для знищення ворожих ракет, літаків, наземної техніки. Але разом з електронікою страждали і люди: неприємні відчуття або втрата свідомості. У жовтні 2001 року із залученням добровольців відбулися випробування НВЧ-гармати "ADS" (Active Denial System), призначеної для "гуманної" боротьби з людьми (рис. 3.30).



Рис. 3.30. НВЧ-гармата "ADS"

Добровольцем довелося досить сильно пошкодувати про свою хоробрість: у клітинах шкіри під впливом високочастотного поля (94 ГГц) починала закипати вода, тканини нагрівалися до 45–50 °С, і виникав нестерпний біль, а також непереборний жах і бажання якнайскоріше покинути зону дії. Утім, як тільки людина залишала зону дії установки, біль минав, і навіть нібито не залишалося ніяких ушкоджень. Зраділі творці швидко рапортували про успіх, і Пентагон почав будувати грандіозні плани, оскільки "ADS" може однаково використовуватися не

лише в "мирних", але й у бойових цілях – для боротьби з технікою ворожої армії. Проте на шляху впровадження "ADS" як "гуманної" зброї виникла проблема, що ставить цю "гуманність" під сумнів. Річ у тому, що добровольців ретельно готували до випробувань: з них зняли усі металеві предмети, контактні лінзи, захистили очі спеціальними окулярами, їх контролювали. Але якщо взяти натовп нічого непідозрюючих людей, то вони розгубляться і навряд чи зрозуміють, що треба терміново покинути небезпечну зону. У багатьох – ланцюжки, браслети, золоті зубні коронки, у когось, можливо, кардіостимулятор. Хтось може безпорадно кидатися зі сторони в сторону або впасти, і вже через пару хвилин на шкірі з'являється серйозні опіки, а також можлива загроза втратити зір.

Декілька американських і британських учених висловилися за серйозніші випробування "ADS", з метою виявити усі негативні фізичні і психічні наслідки застосування цієї зброї, у тому числі й ті, що можуть проявитися через якийсь час. Але до їхньої думки не прислухалися, адже в проект було вкладено великі гроші.

2. Кінетичні пристрої. До кінетичних пристроїв належать: водомети, пневматичні металеві пристрої; магнітно-імпульсні металеві пристрої, а також пристрої, що формують ударні повітряні хвилі і газові згустки. Широко відомі кінетичні засоби на основі пневматичних металевих облаштувань не проникаючої і напівпроникаючої дії, що викликають у біоб'єктів шок, тимчасовий біль, не смертельні поранення.

Особливий інтерес серед кінетичної зброї мають **магнітно-імпульсні** металеві пристрої, що дозволяють оперативно регулювати ступінь дії на порушника. Ці пристрої за рахунок високої початкової швидкості вражаючих елементів, які безшумно прискорюються магнітним полем, можуть застосовуватися також і для враження атакуючих боєприпасів і транспортних засобів.

Найбільш часто на суднах для відлякування морських піратів використовують різні варіанти **водометів**. На деяких суднах використовуються водяні гармати, які розбризкують воду під високим тиском, заважаючи тим самим піратам забратися на судно і заповнюючи піратський човен водою (рис. 3.31).



Рис. 3.31. Застосування водяних гармат

Британські інженери розробили водомет "Nemesis 5000", покликаний допомогти суднам захищатися від нападів піратів. Пристрій використовує морську воду, яка прокачується за допомогою системи пожежогасіння судна. Виходить свого роду завіса з водяних струменів високого тиску. Швидкість струменя – до 100 км/год (рис. 3.32).



Рис. 3.32. Водомет "Nemesis 5000"

На рис. 3.33 наведено роботизований водомет. Спочатку його було розроблено для відбиття атак піратів на судна.

Проте цей технічний засіб може знайти застосування і в системах активного захисту наземних об'єктів.



Рис. 3.33. Роботизований водомет

Японські фахівці з MTI, NYK Group і Yokoі створили систему "Anti-Piracy Curtain", де використовується сама найпростіша, але не менш дієва технологія – звивання водяних шлангів (рис. 3.34).



Рис. 3.34. Система "Anti-Piracy Curtain"

У процесі розбризкування рукав звивається випадковим чином і може завдати серйозних ушкоджень, що, на думку

творців, має охолодити запал піратів. Коли піратський човен підходить до корабля, система "Anti-Piracy Curtain" заповнює його водою зі швидкістю 1 см/хв. Продуктивність установки – дві тонни води на годину. Вода розбризкується під тиском 0,2 МПа. Сила ж удару рукавом становить 700 Н. Система може виступати і як психологічна зброя – звиваються і "плюються" водою шланги яскравого забарвлення, досить помітні навіть здалеку.

Для відбиття нападів піратів на вантажні судна південнокорейські компанії Tanktech і Moim Consulting пропонують гідравлічну систему "Anti-Piracy System PSJ1004, (PSJ 1008)" так звану "гармату для піратів" (Piracy Gun – PSJ JET GUNs). Система нових гідромоніторів надійно захищає периметр судна від спроб абордажу: гідромонітори встановлюються уздовж бортів судна, можуть повертатися на 150° і безперервно випускати водний струмінь під тиском 8–10 бар. Дальність дії струменя досягає 38 м (рис. 3.35).





Рис. 3.35. Система "Anti-Piracy System PSJ1004"

Крім того, з метою відображення піратських атак використовують протипожежну систему судна (рис. 3.36).



Рис. 3.36. Протипожежна система судна

При спільному застосуванні водометів зі спеціальними хімічними речовинами (наприклад, ірритантами) вдається досягти значного підвищення ефективності за рахунок посилення сумарної інкапаситуючої дії на біооб'єкти. Пропонується також варіант розпилення окропу (рис. 3.37).



Рис. 3.37. Розпилення окропу

Компанія BCB International з Уельсу випускає палубну гармату "Bucaneer" (рис. 3.38). За допомогою стиснутого повітря вона вистрілює бухту каната довжиною майже півкілометра. Парашут, прикріплений до одного з кінців каната, пригальмовує цей снаряд і дозволяє йому лягти на всю свою довжину на морську поверхню. Коли над ним пройде піратський човен, канат намотається на вал гвинта і знерухомить човен.

До кінетичних пристроїв можна віднести і застосування аварійного лісу, шматків заліза, болтів, гайок у відрах для скидання на піратські човни (рис. 3.39.).



Рис. 3.38. Палубна пушка "Viceroy"

3. До засобів, які обмежують рух людей і транспортних засобів, належать: спеціальні мережі; автозагороджувачі; автоблокувальники; пристрої, що генерують пінно-в'язучі склади; особливо слизькі покриття і спеціальні клеї.



Рис. 3.39. Відро з металевим кріпленням

Разом із кінетичними засобами їх можна віднести до одних із найбільш безпечних засобів. Так, для активної протидії і обмеження руху людини спеціальними службами в Росії застосовуються мережі "Невід" (рис. 3.40). Для метання сковуючої сітки використовується енергія будівельного патрона. "Невід" є сполученням між собою різьблення метального пристрою та контейнера-розтруба.



Рис. 3.40. Засіб сковування руху "Невід"

Метальний пристрій – це ударно-спусковий механізм. Контейнер-розтруб складається з воронки з газоводяними каналами у вигляді 16 отворів, в яких встановлені важки. За допомогою стропів вони кріпляться до краю мережі, викрешеної у вигляді круга, укладеної у внутрішню порожнину розтруба та закрити кришкою. Дальність застосування – до 10 м. Діаметр мережі – 6–7 м. Комплекс "КОБА" – це, фактично, автоматизована артилерійська система, де в якості пострілів використовують спеціальні снаряди з сіткою-путанкою, яка компактно укладена в корпусі снаряда і розкривається при пострілі над зоною на певній висоті (рис. 3.41).

У конструкції сітки-путанки є самозатяжні петлі, які міцно утримують порушника, що потрапив у сітку. Комплекс забез-

печений вбудованими прицільними пристосуваннями, лазерним цілевказівником, автономним живленням, системою наведення та іншими елементами забезпечення високоточної стрільби. При зіткненні "лоб у лоб" ті, хто захищаються, можуть використати знерухомлюючу рушницю, снаряд якої прямо у польоті перетворюється на сітку, з якої після потрапляння до неї украй складно виплутатися (рис. 3.42). Якщо збільшити таку рушницю і забезпечити її зарядами відповідної потужності і величини, постріл сіткою дозволить знерухомлювати цілий катер, обплутавши його гвинти і кермо. А ті, що сидять у катері, проведуть декілька хвилин в паніці, перш ніж вдасться розпороти міцну з вуглецевого волокна сітку. Немає впевненості, чи допоможуть проти такого високотехнологічного і міцного матеріалу звичайні армійські ножі.



Рис. 3.41. Комплекс "КОБА"



Рис. 3.42. Знерухомлююча рушниця

Мережа "X-Net" – це фактично портативний комплекс, який належить до систем класу Car Catcher, що може бути розгорнутий як у ручному, так і в автоматичному режимі впродовж декількох секунд. Мережа "X-Net" при наїзді на неї намотується на колеса транспортного засобу (завдяки розташованим на ній спеціальним гачкам), тим самим блокує їх і змушує транспортний засіб негайно зупинитися, завдаючи при цьому мінімальної шкоди самому транспортному засобу (рис. 3.43,*а*).

Автоматичний автозагороджувач "ГАРПУН" дозволяє перекрити дорогу перед автотранспортним засобом спеціальною шипованою стрічкою, яка вистрілює поперек дорожньої смуги під дією енергії монтажного патрона. При наїзді транспортного засобу на розправлену стрічку автозагороджувача порожнисті шипи застряють у шинах (рис. 3.43,*б*).

Особливо цікавими серед засобів, що обмежують рух, є різні пристрої, що генерують (вистрілюють) **пінно-в'язучі склади** для обмеження руху нападників (рис. 3.44).

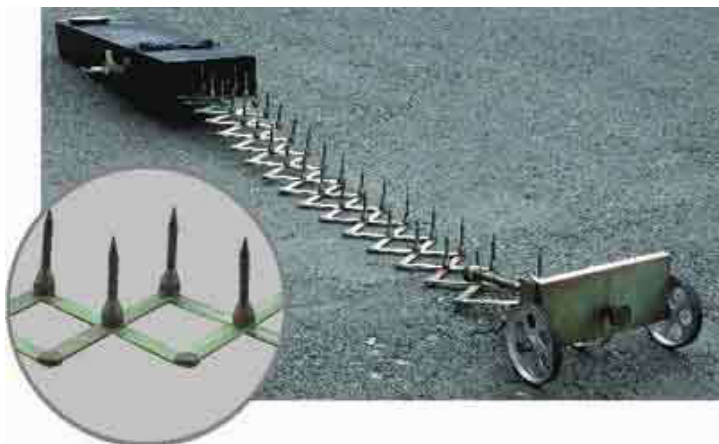
Існують також спеціальні засоби, що можуть вистрілювати стрічки або джгути липкої піни на відстань до 30 м.

Є згадка про застосування слизької піни. Концентрат добавки бурового розчину, пластівцеутворюючого агенту

і води, який перетворює палубу в "льодовий каток", що перешкоджає висадці піратів.



а



б

Рис. 3.43. Засоби, які обмежують рух транспортних засобів:
а – мережа "X-Net"; *б* – автоматичний автозагороджувач "ГАРПУН"



Рис. 3.44. Пристрій на основі пінно-в'язучих композицій

Для ураження як живої сили, так і транспортних засобів і атакуючих боєприпасів можуть бути використані вогнепальні засоби, поєднані з системами автоматичного виявлення і наведення.

Прикладом цього класу технічних засобів є інтелектуальний роботизований комплекс для спостереження і захисту "SGR-1", розроблений фірмою SAMSUNG TECHWIN (рис. 3.45).

Комплекс може застосовуватися для охорони периметра, транспортних вузлів, важливих об'єктів інфраструктури, військових баз тощо. Окрім різного типу кулеметів, у бойовій

станції комплексу як засоби ураження можуть застосовуватися також і акустичні гармати та пристрої, що містять спеціальні хімічні речовини.

Роботизований охоронний комплекс "Mini Samson" розроблений і застосовується в Ізраїлі для охорони державних кордонів. "Mini Samson" здатний в автоматичному режимі розпізнавати ціль і вести по ній вогонь з великокаліберних кулеметів.

4. Електрошоківі пристрої (ЕШП). До так званих електрошоківих пристроїв, що уражають на живу силу електричним струмом, належать: електризовані обгороджування на основі напруги дотику (впливають імпульсними високовольтними розрядами електричного струму); електризовані обгороджування на основі крокової напруги і неконтактної електризації; тейзери; пристрої із застосуванням плазмового газодисперсного або водяного електропровідного каналу. Загалом ЕШП поділяють на ручні та стаціонарні, які бувають контактної і дистанційної дії. Електрошоківі поділяються на два класи: STUN-системи (приголомшуючі) потужністю 5,15 Вт і EMD-системи (електромускульний пробій) потужністю 16,26 Вт.

Ручні ЕШП дистанційної дії бувають дротяними, де вражаючий електричний розряд передається на ціль по дротах, і кульовими, в яких уражаючим елементом є так звана "електрична куля" (мініатюрний електрошокер), яка вистрілюється з вогнепальної або пневматичної зброї, а також така, що



Рис. 3.45. Роботизований комплекс "SGR-1" для спостереження і захисту

прикріплюється до цілі, після чого електричний розряд від кулі передається на ціль (рис. 3.46).



а



б

Рис. 3.46. Загальний вигляд

а – дистанційний електрошоковий пристрій типу "Тейзер";

б – застосування ЕШП

Дії подібних ЕШП зводяться до тимчасової нервово-м'язової іммобілізації порушника. Ця зброя вже не один рік використовується поліцейським спецназом США і має вигляд ствола, який стріляє снарядом-електрошокером, нерідко на довгому еластичному шнурі для пролонгованого подання електроенергії. Поліцейські та військові з 44 країн, які вже встигли наслідувати приклад американців у використанні тейзерів, стверджують: жива ціль миттєво знешкоджується, коли снаряд тільки торкнеться її одягу. Дистанція поразки невелика – близько 10–12 м. П'ятисекундного розряду вистачає, щоб жертва залишалася без свідомості стільки часу, скільки необхідно, щоб наблизитися до неї і надіти наручники. А остання модель, що отримала назву "MAUL" (рис. 3.47), не використовує ніяких шнурів і сумісна з гладкоствольними рушницями дванадцятого калібру. Рушниця "Maul" стріляє автономними електрошокерними зарядами на відстань до 30 м. Принцип її дії відрізняється від принципу дії традиційно вогнепальної зброї тим, що для стрільби тут використовується не порох, а електрика. Магазин вміщує в себе п'ять електрошокерних картриджів, у кожному з яких є власне джерело живлення.



Рис. 3.47. Рушниця "Maul"

Найсильніша зброя з цього арсеналу – тейзерна батарея. Вона здатна вистрілювати заряди з багатьох електрокартриджів одночасно і вражати цілі на дистанції до 50 м, накриваючи "електричним дощем" зону радіусом близько 10 м. Можлива і прицільна стрільба. Така зброя балансує на межі небезпечного застосування. Починаючи з 2001 року, зареєстровано більш ніж 320 смертельних випадків від ураження електрокулею. ЕШП типу тейзер можуть використовуватися не лише у вигляді ручного засобу, але і у вигляді елементів фіксованої установки, що наводиться за допомогою відеокамери.

Стационарні ЕШП охорони периметрів (рис. 3.48) є високоефективним засобом захисту об'єктів. Електроди ЕШП, виконані у вигляді ниток дротяного огородження, і є одночасно фізичною перешкодою для порушника. Такі прилади смертельної небезпеки для людей і тварин не представляє, адже імпульси, які виробляються системою, занадто короткі. Взаємодія з неізольованими проводами призводить тільки до електрошоків впливу.



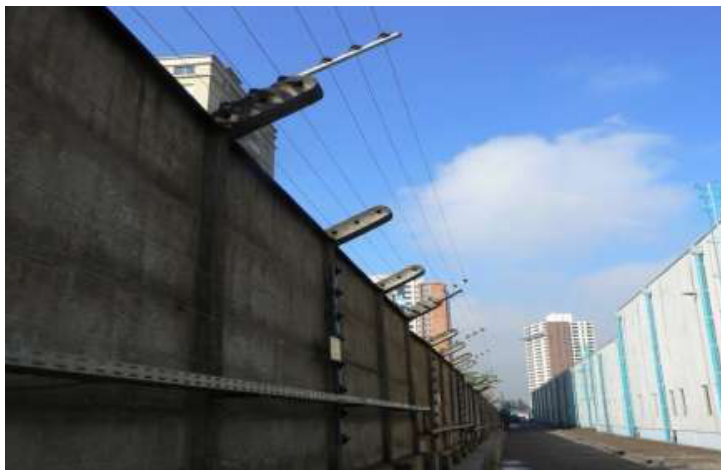


Рис. 3.48. Стационарні електрошокові огороження

5. Світлові пристрої. Для активної протидії вторгненням використовуються спецспалахи, спецліхтарі, лазери, стробоскопи, що генерують сліпучі спалахи світла високої інтенсивності, піротехнічні світлові гранати. Світлові пристрої, що впливають на біооб'єкти, застосовуються як на відкритих територіях, так і у будівлях. Відомий пристрій "IPL3000" – потужне стробоскопічне джерело світла високої інтенсивності, що створює засліплюючий ефект, який чинить на людину психологічну дію і дезорієнтує її в приміщенні. Відомі службово-оперативні лазерні пристрої "Потік", "Lazer Dazzler" і "PHaSR" для нелетального ураження живої сили за рахунок засліплення лазерним променем (рис. 3.49).

З 1996 року Женевська конвенція забороняє застосування зброї, що призводить до втрати зору, але лазери, які засліплюють лише на короткий проміжок часу, дозволені. Випробовується також лазерна рушниця (рис. 3.50). Ці пристрої не шкодять зору і можуть знайти застосування і в автоматизованих комплексах САЗ об'єктів для активної протидії вторгненням.

Британська компанія "BAE Systems" розробила лазерну установку, за допомогою якої екіпажі торгових суден зможуть відлякувати піратів. Установка випускає лазерний промінь зеленого кольору радіусом 50 см на відстань більше 2 км. Сила випромінювання така, що дозволяє засліпити і дезорієнтувати ціль, проте не заподіює її сітківці ніякої шкоди. В цілому ефект від променя, що випускається, схожий з короточасним засліпленням від прямого сонячного світла. Як пише "The Daily Telegraph", дезорієнтуючий ефект установки може посилити мерехтіння променя. Вона дозволяє не лише тимчасово засліпити і збити з пантелику нападників, але і попередити про те, що їх помічено.



Рис. 3.49. Прототип "PNaSR" – "больова рушниця"



Рис. 3.50. Лазерна рушниця з оптичним прицілом

Творці лазера вважають цей момент важливим, оскільки найчастіше в основі тактики піратів лежить елемент несподіванки. Планується ставити лазери на комерційні судна для відвертання їх захоплення морськими розбійниками. Використовувати такі пристрої як повноцінну зброю поки що не можна, особливо в умовах вологого морського повітря, котре розсіює світло. Проте як засіб захисту лазери цілком підходять. З цією метою можуть використовуватися установки, що працюють на ітріїалюмінієвій гранаті з неодимом (Nd: YAG). Випромінюване ними зелене світло – одне з найнеприємніших для очей. За даними "New Scientist", спектр світла, що випускається, підібрано так, щоб темні окуляри не захищали від нього, а навпаки сприяли посиленню засліплення. Лазер зможе попереджати/відлякувати потенційних порушників морського права на відстані до 2 км, а в радіусі близько 200 м установка перешкоджатиме прицілюванню ручних гранатометів і стрілецької зброї, охоплюючи весь корпус невеликого моторного човна. Система забезпечує лише тимчасове засліплення. Вона дозволяє регулювати інтенсивність випромінювання, щоб не завдати непоправної шкоди очам нападників. Лазер уже тестувався – на дистанціях до 1–2 км, але як цілі поки що використовували не живих людей, а оптичні сенсори.

6. Акустичні пристрої. Відлякувального ефекту досягають також за допомогою дії акустичних пристроїв на живу силу двома шляхами: за рахунок фізичної дії на слух при досить високих рівнях звукового тиску, та через психологічний вплив при підборі відповідної послідовності звуків або дратівливих шумів. Безпосередньо ідея використання звуку як зброї цікавила людство. У роки Першої світової війни з'явилися чутки про те, що Німеччина веде розробки нової зброї – акустичної, здатної звуком вбивати людей, збивати аероплани і навіть руйнувати форти. Чутки ці (як і багато інших) не підтвердилися. Реальними дослідженнями із звуком німці займалися

вже в 1930–1940-х роках, але необхідні результати було отримано тільки наприкінці XX століття. Так, у 1999 році в лабораторії Кембриджського університету було створено низько-частотний пристрій, який спричиняв руйнування кам'яної стіни. Втім, звичайна вибухівка вже давно руйнує стіни куди ефективніше, тому такі досліді проводяться виключно з наукового інтересу. Перспективнішими здавалися інші дослідження – дія на психіку людини звуку низької частоти 8–14 Гц (так званого "альфа-ритму"), що викликає страх, дискомфорт, галюцинації і навіть порушення дихання і роботи серця і може призвести навіть до смерті. Існує думка, що саме такі звуки природного походження виникають у районі Бермудського трикутника і є причиною таємничого зникнення екіпажів суден.

Естафету розробок звукової зброї перейняли американці. Реально її розробляли як поліцейський засіб на той випадок, якщо демократія в самих Штатах вийде з-під контролю. "Гуманна" зброя була необхідна передусім для того, щоб без крові розігнати бунтуючий натовп пацифістів, безробітних або "кольорових". Широко застосовуються для захисту приватних об'єктів сирени "IPA125" і "Inferno X" – акустичні технічні засоби, призначені для протидії несанкціонованим вторгненням у приміщення, що охороняються. Сирени протидіють вторгненню, виробляючи звук з рівнем більше 125 дБ, створюючи звуковий бар'єр і тим самим змушуючи зловмисника покинути приміщення, що охороняється. Завдяки специфічному спектру звукових хвиль, відтворюваних цими сиренами, у порушника виникають додаткові труднощі у визначенні місцезнаходження джерела звуку. Американська компанія "SARA" (Scientific Applications and Research Associates Inc.) розробила акустичний пристрій, дія якого викликає резонансні коливання внутрішніх органів людини, що призводить до дискомфортного стану і, можливо, навіть до летального кінця.

Цей пристрій уже знайшов застосування при охороні закритих об'єктів. До акустичних пристроїв, що генерують звукові хвилі високої потужності, також належать спеціальні свистки, піротехнічні звукові гранати. Окремо необхідно сказати про акустичні гармати, що генерують сфокусовані звукові хвилі (рис. 3.51). Такі акустичні пристрої є високоефективною нелетальною зброєю. Багато суден за останні місяці було споряджено акустичними гарматами, які здатні випускати вузький "промінь" нестерпно гучного звуку, що може уражати цілі на значній дистанції, якщо на шляху немає перешкод.



Рис. 3.51. Моделі акустичних гармат

Розробники з центру Коста Меза стверджують, що постріл звуком здатний знешкодити живу ціль на дистанції до однієї милі. Якщо можна розгледіти дуло такої гармати на горизонті, то людина вже знаходиться в зоні ураження. Спочатку знаряддя використовується як гучномовець величезної сили, щоб попередити потенційних нападників. Потім гармата перемикається в менш гуманний режим роботи, видаючи такий сильний звук, що людина падає з ніг у конвульсіях. При цьому в зону ураження потрапляє лише невелика площа – ані оператор акустичної гармати, ані будь-хто інший на борту судна не чує страхітливого реву. "Навіть якщо людина, що потрапила під дію пристрою, встоїть на ногах, вона на хвилину–другу перестане міркувати і не зможе тримати в руках навіть склянки з водою, не те що штурвал або зброю" – стверджують розробники, – "а якщо вплив звуком продовжити на декілька секунд, то можна на якийсь час втратити слух і свідомість". Вартість акустичних гармат коливається від 18 до 30 тис. дол., проте попит на них продовжує зростати.

Акустичну гармату "LRAD" було розроблено у 2000 році американською фірмою "American Technology Corporation" для захисту від войовничих демонстрантів і суден від нападу терористів і піратів, але вже вона знайшла застосування і для захисту наземних об'єктів (рис. 3.52).





Рис. 3.52. Далекодійюча акустична гармата "LRAD"

Акустична гармата використовується також для відлякування птахів у районі аеропортів, для охорони захищених об'єктів, наприклад АЕС, портів тощо. Крім того, її дія безпечна для самого екіпажу: відлуння в морі не загрожує. Гармата "LRAD" уражає людей потужним звуком приблизно 150 дБ. Для порівняння: шум двигунів реактивного літака складає близько 120 дБ, а шум в 130 дБ може завдати шкоди слуховому апарату людини. Фахівці стверджують, що використання подібних систем може викликати важкі ушкодження внутрішніх органів. Відповідно до характеристик заводу виготівника залежно від моделі устаткування має вагу від 7 до 150 кг і може випромінювати звук у межах до 30° з облаштування 33 дюйма (83 см) в діаметрі. На максимальній гучності воно може випромінювати сигнал у 146 дБ SPL (1000 Вт/м²) який здатний перманентно завдати шкоди слуху і вищий больового порогу нормальної людини у 120–140 дБ. (рис. 3.53). Зміна застережливого сигналу на 300 м складає менше 90 дБ.

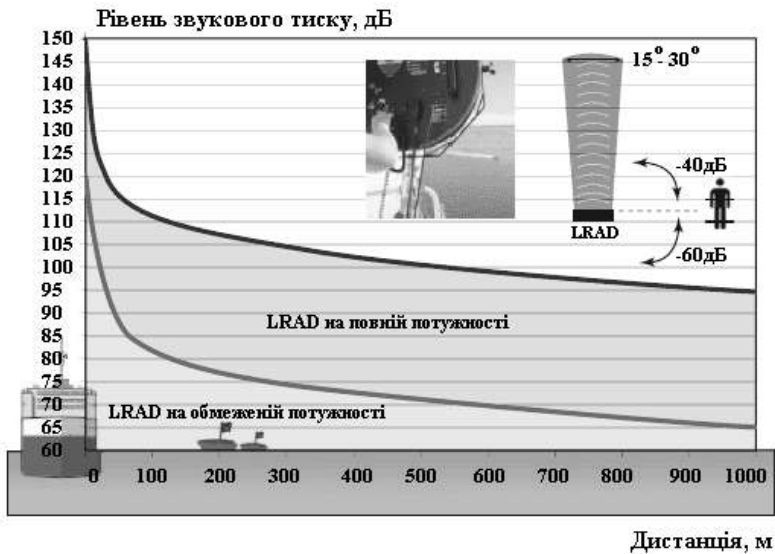


Рис. 3.53. Залежність акустичного випромінювання від дистанції для найпотужнішого пристрою – "LRAD-1000"

Звуковий тиск перед пристроєм "LRAD-1000" перевищує 150 дБ і падає до 100 дБ на відстані в 500 м. Проте позаду акустичної гармати звук на 60 дБ тихіший – для оператора вона безпечна. Фахівці стверджують, що в межах 90 м дія пристрою надзвичайно болюча, але його застосування має бути обмежене не менше ніж 270 м, на яких воно будуть використано ефективно. Вартість "LRAD" – близько 30 тис. дол.

Контрзаходи можуть включати використання пасивного захисту органів слуху (захисні навушники), що може звести рівень звуку до мінімуму. Крім того, звук може бути відбитий з твердої поверхні і переспрямований на випромінювач.

Восени 2005 року біля берегів Сомалі швидкісні катери піратів оточили мирний круїзний лайнер "Seabourn Spirit". Упевнені в перевазі, морські розбійники уже хотіли спустити

трап, але вже через декілька хвилин були вимушені кинути свої кулемети і гранатомети, затискаючи руками вуха від нестерпного болю. Це було перше успішне бойове застосування акустичної гармати "LRAD", що знаходилася на лайнері – одного з видів нелетальної зброї, розробками якої останніми роками активно займаються багато країн. Подібною зброєю зацікавилися і в інших країнах: в Європі, Китаї, Індії і Бразилії, а також в Ізраїлі. Саме в Ізраїлі було розроблено систему "Цаака", яку застосували для розгону демонстрації в Єрусалимі. Були спроби використати звук в якості зброї самозахисту – наприклад, звукового пістолету "Sonic Devestator" (рис. 3.54).



Рис. 3.54. Звуковий пістолет "Sonic Devestator"

7. До пристроїв активної протидії, котрі використовують спеціальні хімічні речовини, належать: спеціальні димогазогенеруючі пристрої, що заповнюють простір густим непрозорим димом (газом), а також пристрої, що містять ірітанти, фізіканти, психотоміметики, малодоранти та засоби їх доставки. Ірітанти – речовини сльозоточивої або дратівливої дії, фізіканти (викликають нетривалі фізичні і фізіологічні

розлади), психотоміметики (викликають зміну стану свідомості), малодоранти (смердючі речовини і їх композиції).

Охоронна система "димова завіса" є частиною системи активного захисту (рис. 3.55). "Димова завіса" ("Smoke cloak") – це спільна розробка компанії "Martin Security Smoke" (Данія) і англійської поліції. Вона призначена для запобігання викрадення цінних речей у проміжок часу після вторгнення в приміщення (будинок, квартиру, офіс, банк тощо) до приїзду групи реагування. Дія системи полягає в тому, що простір задимлюється нешкідливим спеціальним складом, що знижує видимість до нуля. Дим є суспензією, яка отримується при випаровуванні розчину гліколю. Останній класифікується як харчова добавка і входить до складу багатьох зубних паст і дезодорантів. Його склад нешкідливий для здоров'я людей і тварин, не наносить ані найменшої шкоди предметам обстановки. Система оснащена таймером, регулюючим об'єм вироблюваного диму, і датчиком диму "Cloaksensor C507", що автоматично контролює концентрацію випару. Система "Smokecloak" підключається до мережевого живлення і управляється з охоронної панелі. При знятті з охорони контрольній панелі відключається подача живлення від двигуна помпи, яка запобігає випадковим спрацюванням. Для використання в приміщеннях існує три модифікації генератора з різною продуктивністю диму: "Sy8000" – 400 м³ за 30 с/800 м³ за 60 с; "Sy4000" – 255 м³ за 30 с/510 м³ за 60 с; "Sy2000" – 155 м³ за 30 с/310 м³ за 60 с.

Для охорони застосовується також розпорошувальний пристрій на основі речовини алгоген (CR) сльозоточиво-подразливої дії. Пристрій є готовою до застосування системою активного захисту приміщень, і його інкапситує дія полягає в тимчасовій нейтралізації порушника за рахунок подразнення слизової оболонки очей порошковою суспензією зі спец-

іальними маркуючими добавками, що викидається в простір електричним пристроєм при поданні на нього сигналу тривоги від датчиків проникнення.



Рис 3.55. Система "димова завіса" у дії

На близьких дистанціях для протидії піратам у хід ідуть "ствולי", що стріляють гумовими кулями, і гранати, начинені сльозоточивим газом. Окрім цього, відомі пристрої, що висстрілюють малодорантими, які при певній концентрації в повітрі можуть призводити до "певних" фізіологічних реакцій у порушника.

У перспективі можливе використання інших досягнень науки для дії на людину.

3.6. Засоби пасивної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії

3.6.1. Використання колючого дроту. Для захисту суден від нападів піратів уздовж їхніх бортів встановлюють (або приварюють) різні пристосування, що створюють перешкоди для висадки піратів на палубу: колючий дріт або сітку –

рабіцу, закріплену на металевому тросі по всьому периметру судна (при необхідності можна подати на неї напругу).

На багатьох суднах використовують огорожі з колючого дроту або колючої стрічки різних типів ("Єгоза", "Єгоза-Супер", "Єгоза-Козачка", "Єгоза-Незабудка", "Непосида", "Алебарда", "Концертіно" та ін.).

Типову схему використання дротових і сіткових загороджень для захисту суден подано на рис. 3.56.





Рис. 3.56. Використання дротових і сіткових загороджень для захисту суден

Трапи на навігаційний місток так само обмотуються колючим дротом (рис. 3.57).

Для захисту суден використовується також система "Антипірат". Вона представляє собою установку типу лебідки, на барабан якої намотана колюче-ріжуча спіраль або колючий дріт "Єгоза-Супер", закріплений на висунених за борт судна спеціальних кронштейнах, розташованих по периметру його борту на рівні, що дозволяє перекрити доступ для проходу на судно. Для розтяжки використовується хрестовина, що ковзає по заздалегідь натягнутому тросу або канату, розташованому в центрі колючої спіралі "Єгоза-Супер". Як тільки судно входить в зону ризику, де є імовірність піратських нападів, матроси, обертаючи ручний привід, розмотують цю стрічку. За допомогою тросів вона розтягується уздовж усього борту. А закріпитися на вертикальній поверхні їй допомагають спеціальні пристосування – вузли підтримки. Завдяки такому захисту неможливо забратися на борт цілим і неушкодженим.



Рис. 3.57. Використання колючого дроту для блокування трапів

3.6.2. Застосування буксируваних бочок і мереж. Уздовж бортів закріплюються бочки на тросах, які у разі небезпеки скидають у воду на ходу з метою створення перешкод для піратських малорозмірних засобів і для людей у них (при скиданні у воду бочки починають хаотичні рухи уздовж бортів судна і затрудняють підхід піратських плавзасобів уприуту), (рис 3.58).

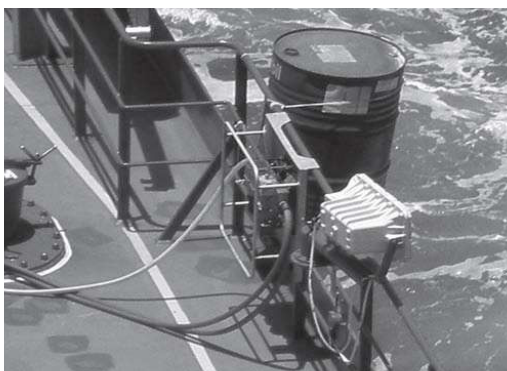


Рис. 3.58. Розміщення уздовж бортів бочок на тросах

Існує також проект "мережевий" оборонної системи (рис. 3.59).

3.6.3. *Облаштування "цитаделі"*. "Цитадель" – спеціальне приміщення з міцними, броньованими дверима в глибині судна, де екіпаж, у разі проникнення на борт озброєних піратів, зможе закритися, загерметизувати приміщення, встановити зв'язок з військовим кораблем чи судноплавною компанією.



Рис. 3.59. "Мережева" оборонна система

У "цитаделі" слід мати запас продовольства, води та медикаментів на усіх членів екіпажу на 4–5 діб, біотуалети, спальні мішки, засоби пожежогасіння, портативні УКХ радіостанції із запасними акумуляторами, список екіпажу і всього персоналу.

Рекомендується, щоб "цитадель" була оснащена засобами управління і контролю за рухом судна, двостороннім супутниковим зв'язком із замаскованою антеною, власною автономною системою кондиціонування повітря від автономного джерела живлення, засобами аварійної зупинки двигунів судна, а також телекамерами з дистанційним управлінням. Вхід у "цитадель" має бути герметичний, замаскований, укріплений і витримувати вогонь з вогнепальної зброї і гранатометів. Двері в "цитадель" повинні мати гладку зовнішню поверхню, внутрішні петлі (рис. 3.60).



Рис. 3.60. Двері "цитаделі"

"Цитадель" допоможе екіпажу виграти час до приходу антитерористичних сил і не стати заручниками, оскільки тоді звільнити судно практично неможливо. Сенс укриття в "ци-таделі" пропадає, якщо хоча б один член екіпажу залишиться за її межами. З січня 2010 р. зафіксовано 26 випадків, коли пірати висаджувалися на судно, але не могли взяти його під контроль, оскільки суднова команда забарикадувалася в "ци-таделі". Однак було п'ять випадків, коли пірати розкрили "цитадель" – це було пов'язано з невиконанням вимог по її устаткуванню.

3.6.4. Інші способи пасивної протидії. Виключення світла, у тому числі навігаційних вогнів. Закривання усіх люків і заслінок, через які вночі може пробиватися світло. Встановлен-ня по усьому периметру судна потужних прожекторів для засліплення піратів. Блокування дверей та ілюмінаторів. Закри-ваються і блокуються зсередини усі двері зовнішнього конту-ри (рис. 3.61).



Рис. 3.61. Блокування дверей

Трапи, що ведуть на ходовий місток і в надбудову, перев'язуються шкертками, загороджуються бочками. Залишають один прохід на ходовий місток зсередини. Внутрішні двері ходового містка мають бути закриті на ключ.

Ілюмінатори закривають дошками або наварюють на них щити-грати (рис. 3.62).

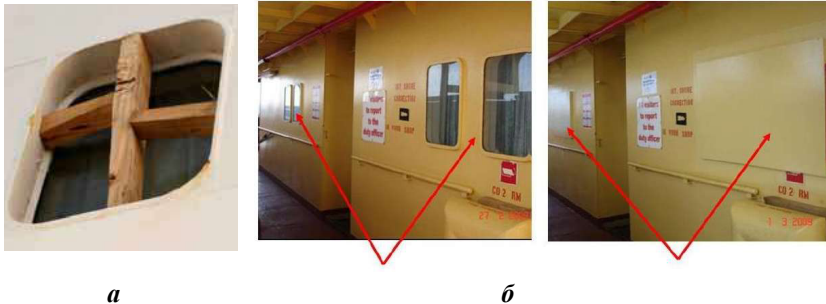


Рис. 3.62. Ілюмінатори, закриті дошками (а) та металевими щитами (б)

Блокуються входи в машинне відділення, окрім одного. Призначається відповідальна людина, яка по команді, коли екіпаж ховається в машинному відділенні, за декілька секунд блокує цей вхід. Блокується відсік лінії валу. Його закривають водонепроникною перегородкою, яку відкрити вручну неможливо, тільки за допомогою гідравліки. Під час нападу знеструмлюється судно. Встановлення на містку і в каюті капітана секретних тривожних кнопок. При натисненні на них через супутникову систему передається сигнал у відповідну міжнародну службу. Сигнал тривоги подається на пульт контролю судноплавної компанії. З цієї ж метою використовується аварійний буй, готовий до негайного застосування (він подає сигнал лиха із закладеною повною інформацією про судно). Важливо забезпечити наявність на ходовому містку бронежилетів і касок на всю чергову зміну, а також ракетниць, фальшфеєрів, сигнальних пістолетів,

пляшок із запальною сумішшю, банок із кислотою, відер з великими болтами, шматками металевих куточків, мішків з піском (рис. 3.63). Нарощування ширини планширів у разі, якщо надводна частина борту відносно низька (так, щоб утруднити зачеплення за них крюків і "кішок", використовуваних піратами при захопленні). Вивішування уздовж борту листів фанери паралельно воді, щоб було не можна зачепити "кішку" за релінг.



a



б

Рис. 3.63. Засоби захисту ходових містків:

a – мішки з піском; *б* – запас пляшок із запальною сумішшю (кислотою)

Установка на верхній палубі на видних місцях манекенів. Манекени повинні бути схожі на людину за зростом і одягнені у військову форму з макетами зброї і біноклів (рис. 3.64).



Рис. 3.64. Установка манекенів на верхній палубі

3.6.5. *Захист поодиноких суден і портів за допомогою незаселених підводних апаратів і підводних пристроїв.* З метою проведення терористичних акцій і диверсій на судах, у портах, інших прибережних економічних об'єктах тактику дій і методи підготовки підводно-диверсійних сил і засобів (ПДСЗ) розвинених країн нині взяли на озброєння різні терористичні й екстремістські угруповання. За оцінкою експертів НАТО, імовірність виконання бойового завдання розвідувально-диверсійною групою знищення типового об'єкта складає 0,7–0,8, що порівняно з ударними можливостями високоточної зброї. Кількість терористських груп, які використовують тактику ПДСЗ при нападі на об'єкти, що знаходяться у водному середовищі, постійно зростає. Їхнє спорядження цілком відповідає сучасним вимогам: диверсійні міни, підводні транспортувальники, надмалі підводні човни і торпеди, керовані терористами-смертниками.

Для боротьби з підводними диверсантами та усунення мінної небезпеки в портах і на рейдах у різних країнах світу ведуться розробки незаселених підводних апаратів, як повністю автономних, так і керованих за оптоволоконним кабелем, до яких встановлено певні вимоги. Так, телекерований апарат і допоміжне устаткування постійно (цілорічно) мають бути готові до переміщення в район робіт, до автоматичної перевірки стану та працездатності систем і агрегатів з вказівкою місця та характеру несправності. Устаткування має бути поміщене в контейнери, для завантаження і вивантаження яких не потрібні спеціальні засоби підвищеної вантажопідйомності, а перевезення може бути здійснено будь-яким видом транспорту. Таким чином, забезпечується можливість встановлення комплексу підводного телекерованого апарату (ПТА) практично на будь-якому судні, аж до барж, незалежно від систем і устаткування судна-носія. Причому практика

показує, що при нормальній експлуатації апарату в морі він знаходиться у відриві від виробничої бази місяцями. Темпи розвитку ПТА загального призначення в даний час вищі, ніж усіх останніх технічних засобів забезпечення підводних робіт. Це визначається в основному високою ефективністю їхнього використання, порівняно низькою вартістю і значним рівнем безпеки (цим апаратом оператор управляє з судна забезпечення, не опускаючись під воду). Деякі з них відповідно до призначення є, по суті, плавучими підводними телевізійними камерами, інші несуть устаткування різного призначення (гідролокатори, металошукачі, магнітометри й ін.), треті забезпечені для виконання робіт маніпуляторами. Незважаючи на такі розбіжності, структурно всі плаваючі незаселені апарати в принципі схожі. Їх прийнято класифікувати за основними ознаками: населені – М-коди, автономні – F, плаваючі в товщі води – S, самохідні – P, незаселені – U, прив'язні – T, донні – B, несамохідні – I. Комбінуючи позначення за початковими літерами відповідних англійських слів, апарати поділяють на багаточисельні групи, наприклад: UTSP – незаселені прив'язні (керовані по кабелю), плаваючі в товщі води самохідні апарати або UTBP – незаселені прив'язні донні самохідні апарати і т. д. За останнє десятиліття кількість реально експлуатованих телекерованих незаселених підводних апаратів (ТНПА), призначених для ефективного виконання підводних робіт у прибережних морських і відкритих акваторіях перевищила півсотні і продовжує зростати в середньому приблизно на 30 % у рік. За необхідністю всі елементи комплексу ТНПА можуть бути мобільного виконання, що дозволяє доставляти і використовувати ТНПА з різних суден-носіїв у різних частинах світу. Також ТНПА розподіляють на наступні категорії: малогабаритні ТНПА, ТНПА легкого класу та робочі ТНПА важкого класу (рис. 3.65–3.67).



а



б



в



г

Рис. 3.65. Малогабаритні ТНПА:

а – "АС-РОВ"; *б* – "Огляд"; *в* – "Симор"; *г* – "Сабфайтер 3000"

Апарат "АС-РОВ" є одним із наймініатюрніших ПА і призначений для виконання оглядових і пошукових робіт у прибережних морських або внутрішніх водах на глибинах до 75 м (АС-РОВ 100) і до 3000 м (АС-РОВ 3000) (див. рис. 3.65,*а*).

Основне призначення апарату "Огляд" – пошук підводних об'єктів і виконання оглядових робіт під водою в прибережних морських або внутрішніх водах на глибинах від 150...950 м (у різних модифікацій). Має відмінні ходові якості, зручний і простий в управлінні (див. рис. 3.65,*б*).

Апарат "Симор" – потужний малогабаритний оглядовий апарат, призначений для виконання широкого кола підводних завдань на глибинах 300...600 м (різних модифікацій) (див. рис. 3.65,в).

Підводний апарат "Сабфайтер 3000" призначений для ефективного виконання підводних робіт у прибережних морських водах і відкритих акваторіях на глибині 300 м (див. рис. 3.65,з).

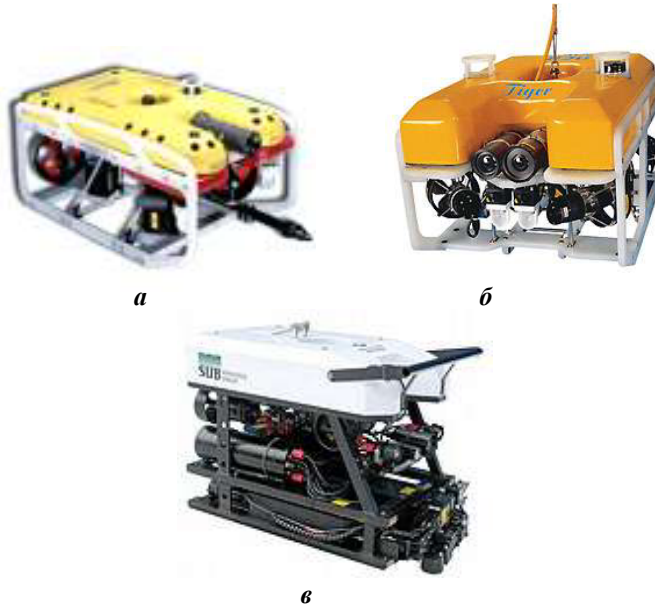


Рис. 3.66. Телекеровані незаселені підводні апарати легкого класу:
а – "Фалкон"; *б* – "Тайгер"; *в* – "Сабфайтер 4500"

Апарат "Фалкон" – це пристрій нового покоління, призначений для виконання оглядових і пошукових робіт у прибережних морських або внутрішніх водах (робоча глибина у різних моделей 300...1000 м) (див. рис. 3.66,*а*).

Апарати "Тайгер" і "Лінкс" призначені для пошуку і огляду підводних об'єктів, складання карт районів виконання підводних робіт, підтримки підводно-технічних робіт, що виконуються водолазами, на глибинах до 1500 м (див. рис. 3.66,б).

Апарат "Сабфайтер 4500" призначений для ефективного виконання підводних робіт у прибережних морських водах і відкритих акваторіях на глибині 700 і більше метрів (див. рис. 3.66,в).



а



б



в

Рис. 3.67. Робочі ТНПА важкого класу:

а – "Ягуар"; *б* – "Квазар"; *в* – "Квантум"

Апарат "Ягуар" – апарат нового покоління, призначений для виконання складних підводних робіт на сильних течіях на глибинах до 3000 м (див. рис. 3.67,а).

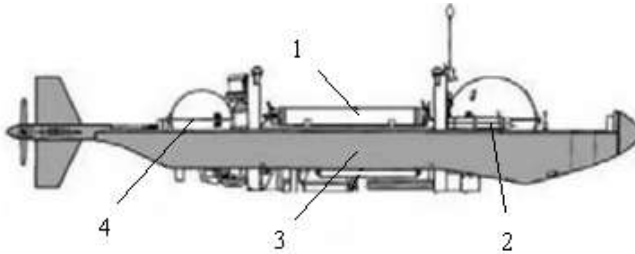
Апарат "Квазар" призначений для пошуку й огляду підводних об'єктів виконання широкого ряду підводно-технічних робіт на глибинах до 4000 м (див. рис. 3.67,б).

"Квантум" (найбільший і потужний) призначений для пошуку й огляду підводних об'єктів, виконання широкого ряду підводних робіт на глибинах до 4000 м (див. рис. 3.67, *в*).

Що стосується безпосередньо протимінних НПА, то існують наступні основні їх різновиди: керовані по кабелю, однокеровані, автономні. Останнім часом для вирішення завдань пошуку мін і картографування мінних полів почали використовувати і повністю автономні НПА. Так, ВМС Норвегії спільно з фірмою "Kongsberg Simrad" успішно здійснили повномасштабні демонстраційні випробування протимінного варіанта автономного НПА типу "Hugin-3000" (рис. 3.68).



а



б

Рис. 3.68. Автономний НПА "Hugin-3000":

а – загальний вигляд, *б* – вигляд збоку зі знятими частинами зовнішньої обшивки (1 – джерело енергії; 2 – сферичний міцний корпус корисного навантаження; 3 – несуча конструкція з гладкою зовнішньою оболонкою; 4 – сферичний міцний корпус системи управління апаратом)

Довжина апарату складає 5,3 м, максимальний діаметр корпусу 0,735 м, маса 1000 кг, швидкість 2 м/с, дальність ходу 250 км, глибина занурення 600 м. До сьогодні апарати цього класу виконали більше 100 операцій. Система управління НПА має ієрархічну структуру. Програма місії вводиться перед спуском апарату і може коректуватися по командному каналу зв'язку. Автономне підводне плавання – протягом 48 год. Занурення і спливання апарату здійснюється за рахунок рушія. Для спусково-підіймальних операцій передбачено нахилений лоток, зв'язаний з контейнером, в якому розміщується апарат. Фірма "Bluefin Robotics" університету "Cambridge" (штат Масачусетс) розробляє автономні НПА для військового і цивільного використання. Нею створено декілька серій апаратів модульної конструкції з діаметром корпусу 21, 12 і 9 дюймів. Зокрема, розроблений автономний НПА "Battle Space Preparation Autonomous Underwater Vehicle" ("BPAUV"), призначений для вирішення широкого кола завдань підводного пошуку (у т. ч., пошуку і картографування мінних полів). Апарат "BPAUV" 21-дюймовий (рис. 3.69), має наступні технічні характеристики: водотоннажність – 360 кг; маса – 220 кг; довжина – 3,05 м; діаметр – 0,533 м; швидкість ходу – 3 вузли; автономність – 15 год; глибина занурення – 270 м.

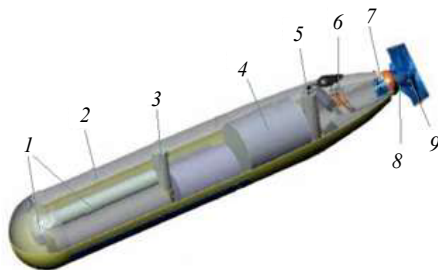


Рис. 3.69. Пристрій НПА "BPAUV" (21-дюймовий):
1 – міцні контейнери РЕА; 2 – легка оболонка; 3 – стакан стропильного пристрою; 4 – міцний контейнер джерела енергії; 5 – підіймально-щогловий пристрій антени GPS; 6 – рульовий електропривід; 7 – електродвигун; 8 – гребний гвинт у насадці; 9 – шарнір

Особливістю конструкції НПА "ВРАUV" є відсутність кормового оперення і рульової площини. Стабілізація курсу і глибина ходу тут досягається використанням поворотного (разом з електродвигуном) гребного гвинта в насадці.

Наявна система спуску та підйому дозволяє використовувати апарат навіть із борту невеликого риболовецького судна. Автономний протимінний НПА "Redermor" – спільна розробка ВМС Франції і США (рис. 3.70) – має довжину 6 м, діаметр 1 м, при масі близько 4 т. Він обладнаний гідролокатором бічного огляду "Klein-5400", який окрім пошуку мін подаватиме інформацію про рельєф дна в навігаційну систему і в систему управління апарата.



Рис. 3.70. Автономний протимінний НПА "Redermor"

Переносний комплекс автономного НПА "REMUS" (Remote Environmental Monitoring Units), розроблений

Oceanographic Systems Laboratory і Woods Hole Oceanographic Institute (WHOI), призначений для визначення підводної обстановки, здійснення протимінної розвідки і підводно-інспекційних робіт в умовах мілкого моря (рис. 3.71).



Рис. 3.71. Автономний НПА "REMUS"

Апарат має наступні характеристики: маса – 30,8 кг, довжина – 1,3 м, діаметр – 0,191 м, глибина – 150 м, максимальна швидкість підводного ходу – 4 вузли, автономність – 22 год при максимальному ході, мінімальна робоча відстань від донної поверхні (визначається можливостями доплерівського лага) – 1,5 м. Для вирішення навігаційних завдань використовуються ГАНС-ДБ і ГАНС-УКБ, доплерівський лаг, датчики курсу кутових швидкостей. До складу надводної частини комплексу входять апаратура ГАНС-УКБ і портативний комп'ютер (Notebook) для введення в бортову систему управління апарату програмного завдання і збору (обробки і відображення) інформації від вимірювальної апаратури.

У рамках концепції "Полювання на міни" у деяких країнах почалося застосування автономних НПА для розвідувального пошуку мін і картографування мінних полів (апарати "Hugin-3000", "Maridan-600" і "BPAUV"). Використання автономних протимінних НПА сприяє мінному моніторингу портів, а також

найбільш важливих в оперативному відношенні морських районів, що особливо актуально при збільшенні терористичної загрози. Велику ефективність (значний пошуковий потенціал, час безперервної роботи, висока надійність тощо) мають автономні протимінні НПА з двигуном внутрішнього згоряння і забором атмосферного повітря через пристрій для роботи дизелів під водою (РДП).

У США реалізується програма розробок автономного НПА для пошуку і нейтралізації мін на гранично малих глибинах. Основним завданням даної програми є розробка малогабаритних (переносних) комплексів автономного НПА з метою подавлення, позначення, знищення протидесантних донних мін, заякорених, на малих глибинах (на мілководді і в зоні прибою – глибини менше 12 м).

Розглядається можливість розробки "крокуючих по дну", а також колісних або гусеничних НПА, щоб виключити їхнє перекидання чи втрату орієнтації під впливом приливних і відливних течій (рис. 3.72). Відділ підводних систем фірми "BAE Systems" (Великобританія) з 2004 року виконує програму "Talisman", яка передбачає створення багатоцільового НПА для дій у прибережній зоні – підводного робота, призначеного для боротьби з мінами і бойовими плавцями (рис. 3.73).



Рис. 3.72. Крабоподібний протимінний НПА



Рис. 3.73. Загальний вигляд НПА "Talisman"

Основні характеристики апарата: довжина – 4,75, ширина – 2,2, висота – 1,1 м; маса 1800 кг; маса корисного навантаження – 500 кг; швидкість ходу – 5,0 вуз. Навігаційний комплекс апарата містить інерціальну навігаційну систему, доплерівський лаг і глибиномір.

Для уточнення місця НПА в надводному положенні на ньому встановлено апаратуру GPS.

Хід і маневрування НПА забезпечують шість рушійно-рульових комплексів: два поодинокі у носовій частині на правому та лівому бортах і два здвоєні у кормовій частині на правому та лівому бортах. Живлення усіх систем апарату здійснюється від літій-іонної акумуляторної батареї, що забезпечує автономне плавання впродовж 24 год. До складу комплексу входять безпосередньо апарат, а також пульт управління, розташований на судні-носії. Для спуску на воду і підйому НПА "Talisman" може бути використане будь-яке судно, що має місце для розміщення апарату і обладнане краном вантажопідйомністю 3 т.

Існують також засоби захисту акваторії, що охороняється, від підводних диверсантів у вигляді автономних НПА, конст-рукція яких поєднує потужну пошукову гідроакустичну станцію секторного огляду і вогневий потенціали. Як зброю запропо-новано використати самонавідні міні-торпеди (калібру 120 мм) та дві здвоєні самонавідні установки підводної стрільби (що охоплюють верхню і нижню півсфери) на базі автоматичної підводної стрілецької зброї типу АПС. Протидиверсійний НПА має наступні проектні характеристики: глибина занурен-ня – 200 м; швидкість ходу – 2,10 м/с; автономність 48 год; діаметр корпусу – 0,6 м; довжина – 5,5 м; маса – 1,4 т. Використання апарату (чи групи апаратів) за призначенням не порушує звичайний режим роботи порту. Вони рухаються за своїми маршрутами згідно із заданою місією в діапазоні гли-бин, які виключають їхнє зіткнення з суднами, що проходять, і підводними перешкодами. При цьому усі дії апарату в період його автономної місії (включаючи контакти з цілями і засто-сування зброї) документуються для подальшого аналізу на березі. Окрім пошуку і знищення підводних диверсантів, апа-рат здатний за допомогою гідролокатора бічного огляду ви-являти міни і здійснювати моніторинг донної обстановки в заданих районах з використанням електронних карт.

Актуальним завданням для НПА є огляд підводної части-ни корпусу судна з метою пошуку диверсійних мін, оцінки стану корпусу, а також гребних гвинтів і керма. Ці операції виконуються з використанням відео-систем і гідролокаторів високого розділення з акустичною лінзою. Автономні НПА мають низку переваг, оскільки можуть сполучати можливості пошуку підводних диверсантів із знищенням їх своєю зброєю. Вони можуть виконувати пошук мін і здійснювати моніто-ринг донної обстановки в районі порту, позначаючи вияв-лені цілі на електронній карті.

Як засоби активної протидії проникненню на об'єкти з боку акваторій знайшли застосування і акустичні пристрої: підводні сирени, гідроакустичні станції, пристрої на основі імпульсного електродинамічного випромінювача. У цих пристроях використовуються переважно інфразвукові й ультразвукові хвилі високої інтенсивності. Акустичні пристрої на основі імпульсного електродинамічного випромінювача впливають на біооб'єкти за допомогою створення в воді ударної хвилі. Робота системи заснована на створенні в воді спрямованого потужного гідроакустичного імпульсу за допомогою імпульсного електродинамічного випромінювача (рис. 3.74).



Рис. 3.74. Імпульсний електродинамічний випромінювач

Одним із найбільш перспективних на сьогоднішній день способів активного впливу на підводних порушників також є вплив електричним полем струму при використанні підводних електризованих бар'єрів, які генерують у воді електричне поле струму певної просторової конфігурації,

що перешкоджає подальшому просуванню порушників на об'єкт, що охороняється (перша згадка про застосування такого роду бар'єрів відноситься ще до часів Другої світової війни).

Розроблено також систему активного захисту об'єктів, яка має вихід до водних ресурсів. У системі застосовані засоби

виявлення проникнення на об'єкт як з боку водних ресурсів, так і з боку суші: магнітометричний засіб виявлення підводних плавців-диверсантів МЗВ "Нептун", гідроакустичний засіб виявлення підводних плавців-диверсантів ГАЗВ "Завіса-М", вібраційний засіб виявлення (ВЗВ) "Дельфін-М", програмно-апаратний комплекс "Кедр", а також засіб активної протидії підводним плавцям-диверсантам – підводний електризований бар'єр "Скат".

Військово-морські бази, порти, інші об'єкти морської інфраструктури мають бути надійно захищені від загрози з боку підводних диверсантів, до яких би структур вони не належали. Для цього необхідно мати всю номенклатуру засобів охорони й оборони морських і прибережних об'єктів, включаючи НПА різної конструкції і призначення.

Питання для самоконтролю

1. Перечисліть загальні прийоми уникнення дії вживаних заходів охорони судна, використовуваних терористами.
2. Назвіть демаскуючі ознаки вибухових пристроїв.
3. Назвіть пристрої для виявлення вибухових речовин.
4. Перелічіть засоби, що нейтралізують вибух.
5. Способи нелегальної доставки небезпечних пристроїв на борт судна.
6. Способи виявлення вибухових пристроїв.
7. Призначення автоматичної ідентифікаційної системи.
8. Принцип дії суднової системи охоронного оповіщення.
9. Системи пасивного захисту об'єктів.
10. Системи активного захисту об'єктів.

Глава 4. РЕКОМЕНДОВАНА ПРАКТИКА ПОПЕРЕДЖЕННЯ АКТИВ ПІРАТСТВА Й ОЗБРОЄНОГО НАПАДУ НА СУДНА

4.1. Дії проти піратства і тероризму на морському транспорті

4.1.1. Координація зусиль у форматі протидії терористичним актам. Необхідність удосконалення міжнародно-правового механізму протидії тероризму і піратству на морському транспорті обґрунтована тим, що існуюча на даний момент нормативна база міжнародних конвенцій для повноцінного регулювання взаємодії держав у процесі боротьби з терористичними і піратськими загрозами вже недостатня. Розширення і поглиблення взаємодії зацікавлених професійних структур на міжнародному і регіональному рівнях передбачає:

- надання організаційної, фінансової і технічної підтримки окремим державам, які знаходяться в зоні підвищеного ризику стосовно сфери експлуатації морського транспорту і морських перевезень;

- створення міждержавних і внутрішньоконтинентальних союзів для надання допомоги країнам-учасникам у боротьбі з морським тероризмом, піратством і іншими загрозами (незаконна торгівля наркотиками, зброєю, людьми), що є серйозною перешкодою морському бізнесу.

Для забезпечення належної безпеки від піратських і терористичних загроз на морях потрібна прозорість у відносинах між власниками суден. Відсутність належної інформації, наявність загальносвітових стандартів у реєстрації суден і труднощі в отриманні достовірної інформації про конкретне судно призводять до того, що багато країн вимушені вводити у себе заходи, котрі сприймаються як грубі порушення існуючих міждержавних морських угод. Судноплавство було і залишається дуже закритим у частині чіткого визначення власника судна з двох головних причин: оподаткування і питань відповідальності за тими або іншими зобов'язаннями. Проте сьогодні ця скритність стає небезпечною для судноплавства в цілому, оскільки вона може бути використана зловмисниками. Існуюча інформаційна обмеженість перешкоджає можливості виявлення терористів шляхом з'ясування особи судновласника. Це розуміють служби безпеки багатьох держав, через те вони насторожено відносяться до суден, чиї власники невідомі, і навіть до прапорів загалом, коли відомо, що анонімні власники віддають перевагу реєстрації саме під такими прапорами. Наслідками є заборона на вхід у порти, а також прискіпливий огляд і контроль цих суден. Існуючі заходи щодо з'ясування власників суден, їх історії пов'язані зі значними фінансовими витратами – вимагають збільшення штатів служб безпеки, витрат на ведення розслідувань, введення нових правил і обмежень, що, у свою чергу, призводить до затримок і простоїв суден. Отже, забезпечення безпеки суден і портових об'єктів на сьогодні від цієї анонімності – справа дуже непроста й економічно витратна. Проте з урахуванням потенційних збитків від терактів і піратських грабежів ці витрати виправдані. До того ж існують шляхи, які допомагають знизити витрати, прямі і непрямі, – все більша кількість людей у світовій морській індустрії починає розумі-

ти необхідність прозорості судноволодіння. Слід тільки ширше популяризувати цю сторону стосунків і налагоджувати шляхи обміну офіційною і неофіційною інформацією, що допоможе уникнути бездоказових підозр, невиправданих затримок, оглядів і простоїв суден.

Доцільне проведення інструкторсько-методичного і навчального заняття співробітників служби безпеки портового засобу із залученням фахівців МВС, СБУ, МНС і ВМС, а також організація регулярного обміну інформацією.

Встановлення жорсткого режиму безпеки морського порту є одним з ефективних превентивних захисних заходів. Територія порту має бути суворо контролюваною зоною, мати обгороджування по усьому периметру. На її межі мають бути встановлені попереджувальні знаки, що забороняють проникнення. Прохід осіб, проїзд транспортних засобів, а також ввезення (ввезення), винесення (вивезення) вантажів і матеріальних цінностей підприємств морського транспорту і вантажів сторонніх організацій повинні відбуватися тільки через спеціально обладнані контрольно-перепускні прохідні. Кількість контрольно-перепускних прохідних має бути мінімальною і відповідати необхідності забезпечення виробничої діяльності порту. Значну загрозу безпеки морських портів представляють місцеві терористи і пособники піратам, які камуфлюються під захисників довкілля, прав тварин, аборигенів тощо. Прикриваючись відповідними політичними гаслами, вони здійснюють і терористичні акти проти "символів державної влади", в якості яких можуть служити інфраструктури портів, їхні робітники та службовці. Місцеві терористи і пособники піратам можуть використати морські порти для прихованого імпорту зброї, боєприпасів і військової техніки.

Використання розвідувальних груп збирання необхідної інформації щодо планування піратських і терористичних

заходів набуває широкого поширення. Перспективність використання розвідувальних груп для отримання необхідної інформації і аналізу діяльності піратських і терористичних організацій в портах очевидна. Агентура впроваджується в усю інфраструктуру портів, активно використовуються "добровільні помічники" з місцевих портових робітників і службовців, створюються розвідувальні мережі, що складаються з добре законспірованих осередків.

Залучення для боротьби з морським тероризмом і піратством недержавних структур безпеки все ще не забезпечене достатньою нормативною базою. Формами їх участі в попередженні тероризму і піратства є:

- своєчасне інформування правоохоронних органів про підозрілих осіб, фірми, конкретні факти;

- участь груп швидкого реагування недержавних охоронних структур у силовій підтримці при проведенні правоохоронними органами великомасштабних оперативних заходів (затримання, арешти, обшуки, виїмки, забезпечення понятими і т. д.);

- публікації в пресі та виступи по телебаченню як експертів колишніх співробітників правоохоронних органів, які добре знають проблему боротьби з тероризмом;

- розробка рекомендацій і консультування за проблемами протидії тероризму;

- організація громадських заходів (конференцій, з'їздів, "круглих столів", семінарів та ін.) із залученням представників державних правоохоронних органів і спецслужб;

- залучення в кризових ситуаціях співробітників приватних охоронних підприємств для патрулювання об'єктів;

- розробка, виробництво і постачання недержавними підприємствами для правоохоронних органів і спецслужб, для інших приватних охоронних підприємств спеціальної техніки, призначеної для виявлення зброї, вибухових пристроїв

і вибухових речовин, а також вибухозахисних засобів (наприклад, блокування радіодетонаторів).

Забезпечення безпеки контейнерних перевезень вимагає сьогодні особливої уваги. Річ у тому, що контейнери, як правило, пакуються в місцях відправлення і до прибуття судна в пункт призначення їх ніхто не перевіряє: хоча за наявності декількох транзитних портів можливе виникнення сприятливих умов для незаконного проникнення в них, що створює реальні передумови для реалізації терактів. Звідси потрібна тісна співпраця бізнесу і митних органів у боротьбі проти морського тероризму. Усі учасники морського бізнесу повинні вживати необхідні заходи безпеки по усьому ланцюгу руху вантажу і видавати про нього детальну інформацію. Досвід США свідчить про перспективність створення спеціальних бригад, які складаються з представників морського бізнесу і адміністрації порту та призначені для пошуку, ідентифікації і огляду небезпечних вантажів до завантаження їх на судна.

Дієвим засобом забезпечення безпеки на морі є посилення контролю перевезень суднами небезпечних вантажів: радіоактивних, отруйних, їдучих і вибухонебезпечних речовин. Ретельна перевірка правоохоронними органами екіпажів суден, портових робітників і службовців, що беруть участь у транспортуванні небезпечних вантажів, з метою виявлення злочинних елементів і потенційних терористів сприяє зниженню потенційної небезпеки прояву протиправних дій.

Найважливішою умовою боротьби з тероризмом є рішучість, непримиренність і жорсткість дій у відповідь, наявність добре навчених, натренованих, технічно добре оснащених і екіпірованих спеціальних підрозділів (як державних, так і приватних). Упровадження таких заходів, як зняття відбитків пальців і сканування сітківки очей пасажирів, упровадження інституту озброєної охорони на борту морських суден доки ще не узгоджуються із принципами демократії та

свободи особи. І це також є одним з шляхів поширення міжнародного тероризму та його різновиду – піратства.

Особливе місце серед заходів, що знижують можливі негативні наслідки морських перевезень, займає грамотна інформаційна політика засобів масової інформації. Фахівці різних галузей знань – юристи, філософи, теологи, психологи, медичні працівники та ін. – відзначають стійку тенденцію несприятливого впливу певних інформаційних продуктів на психологічні і, як наслідок, поведінкові установки населення (пропаганда в засобах масової інформації жорстокості, насильства, кровної помсти, радикально-націоналістичних установок, морально-деформованих стереотипів поведінки і т. п.). У зв'язку з цим інформаційне забезпечення комплексу заходів щодо боротьби з тероризмом і піратством повинне передбачати:

- моніторинг терористичної та антипіратської діяльності;
- уніфікацію відомчих і міждержавних підходів до накопичення та урахування даних про піратські і терористичні організації, їхніх учасників і посібників;
- створення єдиного банку даних і режиму інформаційного обміну, методик оцінки наслідків терористичних і піратських актів;
- накопичення і узагальнення світового досвіду боротьби з тероризмом і піратством, доведення його до відповідних організацій.

Як основні умови для реалізації успішної антипіратської та антитерористичної стратегії на морському транспорті можна виділити наступні:

- превентивний характер дій, активність;
- відповідність завдань, правомочності та ресурсного забезпечення;
- варіативність, наявність різних моделей антитерористичної діяльності залежно від рішення завдань щодо попередження, припинення, реагування і пом'якшення її наслідків;

- забезпечення єдності у діях в міжнародному, міждержавному і державному масштабах, а також у галузі об'єднання зусиль на основі чіткого розмежування компетенції органів державного, регіонального та місцевого рівнів;

- диференціація завдань, форм і змісту антипіратської і терористичної діяльності в звичайній і надзвичайній обстановці.

4.1.2. Удосконалення системи забезпечення власної безпеки на морському транспорті. Заходи щодо вдосконалення системи забезпечення власної безпеки на морському транспорті наступні:

- посилення процедури придбання квитків, реєстрації та догляду пасажирів і вантажів (з метою виключення доступу на борт фізичних осіб і речей, що мають щонайменший рівень загрози);

- уведення обов'язкового психологічного тестування всіх пасажирів ("профайлінгу") та їхнього персонального огляду, у тому числі із застосуванням детекторів виявлення слідів вибухових речовин;

- нарощування засобів технічного контролю і охорони об'єктів;

- постачання входів на причал пунктами огляду, оснащеними оглядовою технікою для контролю пасажирів, проводжаних осіб і відвідувачів, а також багажу і речей, що знаходяться при них;

- розробку і впровадження системи обміну інформацією між співробітниками морських портів і представниками служб, які ведуть оперативно-розшукову діяльність, про факти підготовки терористичних актів, а також про осіб, причетних до цього;

- створення в морських портах ситуаційних центрів моніторингу для забезпечення контролю та координації діяльності всіх служб морських портів, правоохоронних органів

і спеціальних служб, що беруть участь у забезпеченні морської безпеки;

- формування ексклюзивної зони безпеки навколо портових засобів;

- усебічна підготовка співробітників відомчих служб безпеки;

- підвищення пильності і свідомого відношення до терористичної загрози усього особового складу суден і керівників судноплавних організацій;

- грамотна реалізація планів охорони, а також використання технічних засобів.

Перелічені заходи дозволяють підвищити безпеку мореплавства, понизити небезпеку і наслідки терористичних актів, збитків від піратства і, зрештою, забезпечить повернення коштів, укладених в роботи щодо впровадження Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодексу ОСПЗ).

З метою відвертання піратських і терористичних актів необхідно здійснювати оцінку загроз і ризиків усієї інфраструктури з ретельною подальшою перевіркою всього особового складу. Така оцінка включає:

- створення банку даних на потенційно небезпечних пасажирів (що включає осіб, які входять у радикальні політичні організації, релігійні секти, злочинні співтовариства, схильні до вживання алкоголю на борту, володіють навичками рукопашного бою тощо);

- ретельну перевірку благонадійності екіпажів суден і технічної служби портових засобів.

Організаційні заходи щодо боротьби з піратством і тероризмом повинні починатися як із проектування, ремонту, перебудови судна, так і з проектування підприємств морського транспорту. Кожен портовий об'єкт підлягає вивченню фахі-

вцями по боротьбі з тероризмом, результатами якого є розробка організаційних заходів, характерних для конкретного об'єкта. При розробці організаційних заходів, які попереджають тероризм на підприємствах морського транспорту, слід враховувати:

а) результати прогнозування і моделювання тактики дій терористів стосовно цього об'єкта;

б) можливості поетапного проникнення на об'єкт:

– з моря (включаючи дресированих морських тварин з підривними пристроями);

– з повітря (у тому числі, дресированих птахів);

– з суші (включаючи дресированих терористами тварин);

– з-під землі (по підземних комунікаціях);

– тактику проникнення камікадзе на цей об'єкт.

в) особливості дистанційного тероризму: мінування об'єктів, транспортування на об'єкт вантажів з дистанційним підривним пристроєм;

г) наявність терориста серед персоналу об'єкта, який для здійснення терористичного акту може використати його внутрішні можливості;

д) необхідність розробки додаткових заходів щодо попередження тероризму на місцях складування вантажів, підривання яких може викликати екологічні та інші лиха;

е) масові заходи (пам'ятні та урочисті дати за участі гостей, представників засобів масової інформації, чиновників), які проводяться на цьому підприємстві;

ж) потреба окремих додаткових заходів попередження тероризму за наявності на об'єкті технічних і інших підрозділів, які забезпечують безпеку судноплавства, портові холодильники з аміаком тощо;

з) шляхи потрапляння, проходження, зберігання конфіденційної інформації на цьому об'єкті;

и) технічний захист інформації, доцільність застосування технічної розвідки і контррозвідки.

4.1.3. Удосконалення і впровадження технічних засобів захисту власних суден. У першу чергу йдеться про установку систем охоронної сигналізації, контролю і управління доступом, охоронного телебачення та зв'язку. Для огляду пасажирів, членів екіпажів, обслуговуючого персоналу, ручної поклажі, багажу, пошти, вантажів морські торгові порти повинні мати в розпорядженні спеціальні технічні засоби, що забезпечують виявлення вогнепальної зброї, вибухових пристроїв і інших предметів і речовин, які можуть бути використані з метою здійснення незаконних актів, а також для нанесення шкоди здоров'ю пасажирів, членів екіпажу і пасажирському судну. З цією метою в морських портах передбачається наявність:

- стаціонарних інтроскопів – для контролю ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти за тіньовим зображенням вмісту на екрані телемонітору;

- переносних інтроскопів – для ідентифікації неопізнаних об'єктів на борту судна і в забороненому районі без розкриття і зміщення об'єкта дослідження;

- стаціонарних металошукачів – для виявлення металевих речей у пасажирів (персоналу, членів екіпажу);

- портативних (ручних) металошукачів – для повторно-го огляду з метою точнішого місцезнаходження металевих речей, виявлених стаціонарним металошукачем;

- апаратури для виявлення вибухових речовин, у тому числі детекторів пари ВР, і стаціонарних установок виявлення ВР методом нейтронної активізації;

- апаратури фіксації абонентського номера телефону, з якого прийшло повідомлення про загрозу виникнення надзвичайної ситуації.

Сучасна система безпеки портового об'єкта повинна входити до комплексу систем, які працюють в єдиній зв'язці під

централізованим управлінням системи збирання і обробки інформації (СЗОІ). У комплекс входить система відеоспостереження, контролю доступу, охорони периметра, охоронно-пожежної сигналізації. Тільки така комплексна система безпеки дозволяє отримувати максимум інформації від усіх технічних засобів безпеки, встановлених на об'єкті, аналізувати дані і складати звіти про ситуацію. Таким чином можна запобігти виникненню загрози безпеки об'єкта на ранній стадії.

4.1.4. Протидія терактам з використанням вибухових пристроїв на об'єкті, що охороняється. Ефективна роль служб безпеки портового об'єкта у протидії терактам, пов'язаних із використанням вибухових пристроїв, полягає в створенні умов, які утрудняють скоєння цього злочину і надають можливість своєчасного виявлення небезпечних речей (вибухового пристрою), а також швидкого сповіщення компетентних органів і служб, забезпечення до їх прибуття безпеки людей, які можуть опинитися в зоні ураження. Таким чином, важливу роль служб безпеки відіграє профілактика – створення умов, які ускладнюють безпосередню підготовку до злочину, забезпечують своєчасне виявлення вибухових пристроїв, а також його практичне здійснення. Особливу увагу слід приділяти заходам пасивного захисту, спрямованих не стільки на виявлення безпосередньо вибухового пристрою (чи терориста), скільки на недопущення можливості його встановлення на об'єкті (чи можливості безконтрольного проникнення терориста на об'єкт). Робота щодо профілактики виявлення вибухових пристроїв повинна носити як прихований, так і відверто демонстративний характер. Головна умова – її слід вести постійно, з метою формування у терориста впевненості в марності спроб.

Велике значення має інформаційно-аналітична робота, що дозволяє оцінювати ймовірності здійснення теракту з використанням вибухового пристрою на цьому об'єкті, враховуючи

конфліктні ситуації, в які можуть бути залучені інші судновласники, особливості кримінальної обстановки в місті і районі розташування портового засобу та інших чинників. Крім того, існує реальна можливість виявлення ознак теракту за низкою непрямих рис. На стадії підготовки теракту (на її розвідувально-інформаційній фазі), під час аналізу можливостей його здійснення, терористи завжди ведуть інформаційне спостереження, збирають інформацію про об'єкт і його охорону, вибирають найменш захищену і слабо контрольовану силами охорони ділянку, виявляють слабкі ланки в системі захисних заходів.

Виявлення вибухових пристроїв передбачає активний пошук безпосередньо місць їхнього закладення та можливих потенційних виконавців. Воно включає методи фізичного пошуку на базі знання методології виявлення вибухових пристроїв і особливостей об'єкта, що охороняється, а також використання технічних засобів їхнього пошуку і виявлення на основі забезпечення комплексного підходу. Алгоритм виявлення вибухового пристрою складається з таких етапів:

- професійної оцінки обстановки і забезпечення безпеки людей, що опинилися у безпосередній близькості до вибухового пристрою;
- швидкого сповіщення правоохоронних і інших компетентних органів про виникнення потенційно небезпечної ситуації;
- сприяння у разі потреби евакуації людей, документів, матеріальних цінностей з небезпечної зони;
- реалізації заходів, спрямованих на посилення охорони суден і портового засобу;
- забезпечення присутності осіб, що виявили вибуховий пристрій, до прибуття оперативно-слідчої групи і фіксацію їхніх настановчих даних;

- евакуації (при необхідності) свідків у безпечне місце і забезпечення їх охороною;
- активного збирання відомостей (бази відомостей) по надзвичайній ситуації.

При виявленні реального вибухового пристрою, підготовленого до вибуху, згідно із наявним досвідом, принципове значення мають перші 15–20 хв (до приїзду оперативних служб), упродовж яких служба безпеки портового об'єкта вимушена самостійно приймати рішення і організовувати заходи щодо виведення людей з небезпечної зони.

При ліквідації загрози надзвичайної ситуації, мінімізації шкоди для життя і здоров'я людей, будівель, майна та ін. здійснюється комплекс заходів з цілеспрямованого використання служби безпеки і персоналу портового об'єкта, що забезпечує виявлення вибухового пристрою, налагодження взаємодії з правоохоронними органами та іншими спеціальними службами. При цьому дієвість будь-якої розробленої системи заходів забезпечується багаторазовими тренуваннями особового складу служби безпеки і співробітників об'єкта шляхом практичного відпрацювання дій в умовах надзвичайної ситуації.

4.2. Рекомендації для моряків і судновласників щодо захисту суден від прояву протиправних дій піратів

4.2.1. Організації надання допомоги цивільним суднам. Для надання допомоги цивільним суднам, які рухаються водами Аденської затоки або поблизу узбережжя Сомалі, участь в розробці рекомендацій для судновласників, капітанів і екіпажів взяли наступні організації: Міжнародна асоціація власників танкерів – International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), Міжнародна палата судноплавства – International Chamber of Shipping (ICS), Міжнародний морський

форум нафтових компаній – Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), Балтійська і міжнародна морська рада – Baltic and International Maritime Council (BIMCO), спільнота міжнародних операторів газових танкерів і терміналів – Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO), Міжнародна асоціація власників суховантажних суден – International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO), Міжнародна асоціація із захисту інтересів і взаємного страхування судновласників – International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I), Міжнародна асоціація круїзних ліній – Cruise Lines International Association (CLIA), Міжнародний союз морських страховальників – International Union of Marine Insurers (IUMI), об'єднаний військовий комітет – Joint War Committee (JWC), Міжнародне морське бюро – International Maritime Bureau.

Мета цього документу – забезпечити судноплавні компанії і судна найкращими на сьогодні рекомендаціями Best Management Practices (BMP), дотримання яких забезпечить максимальну безпеку судна й екіпажу при проході небезпечними водами або при захопленні судна. Документ доповнює циркуляр ІМО MSC/Circular 623.

Про те, до чого слід бути готовими, щоб уникнути піратських захоплень, і як протистояти нападам, досить детально повідомлялося в рекомендаціях ІМО, схвалених у 2009 р. 86 сесією Комітету з безпеки на морі.

Окрім розглянутих вище документів, рекомендується користуватися настановами для практичної роботи, розробленими судноплавними компаніями та іншими офіційними організаціями. Таким документом, зокрема, є: Циркуляр американської берегової охорони – NAVIGATION AND VESSEL INSPECTION CURCULAR № 10:02 (NVIC 10-02) від 21.10.2002 р., який складений для допомоги судновим операторам і судновласниками, і називається "SECURITY

GUIDELINES FOR VESSELS" ("Настанова з охорони суден"). У цій Настанові наведені рекомендації щодо проведення оцінки охорони судна, складання суднового плану охорони і застосування процедур і заходів з охорони. Іншим методичним документом є "Настанова щодо проведення оцінки охорони судна" – "GUIDELINE FOR PERFORMING SHIP SECURITY ASSESSMENT" (від 3.07.11 р.), видана асоціацією норвезьких судновласників, яка детально розглядає послідовність дій при оцінці охорони судна і дає основу для складання суднового плану охорони (Ship Security Plan).

У червні 2010 р. в головному штабі ВМФ Росії розроблені "Методичні рекомендації капітанові торговельного судна при здійсненні плавання в піратонебезпечному районі, де надаються основні рекомендації щодо організації проходження Аденської затоки коридором безпеки IRTC.

Глибоке опрацювання цих документів необхідне для складання суднового плану охорони і його виконання, а також з метою зведення до мінімуму вірогідність зустрічі з піратами або належної підготовки до неї. Практичний досвід експлуатації суден у піратонебезпечних районах за останні роки з урахуванням зазначених випадків піратських нападів показує, що можливості не стати жертвами піратів реально існують. Передусім слід розглянути практичні заходи забезпечення захисту судна й екіпажу, які пропонують міжнародне співтовариство і уряди деяких держав.

Відповідно до резолюцій Ради безпеки ООН 1816 (2008 р.), 1846 (2008 р.), 1838 (2008 р.) з листопада 2008 р. у піратонебезпечному регіоні в районі Сомалі діють військово-морські сили НАТО, ЄС і окремих держав, які забезпечують морську безпеку. Ці сили за можливістю приходять на допомогу суднам, що піддаються нападам піратів.

Об'єднані морські сили (CMF) в 2017 р. створили транзитний коридор морської безпеки (MSTC). Метою цього

коридору є надання рекомендованого маршруту руху торговим суднам, навколо якого морські сили можуть зосередити свою присутність і зусилля зі спостереження.

Офіс організації "Міжнародні торгові операції Великобританії" (UKMTO) в Дубаї організовує каравани суден для проходження Аденської затоки у складі груп у межах коридору, видає їм конкретні рекомендації залежно від поточної обстановки і знаходиться на зв'язку з кожним судном у цілодобовому режимі. При цьому він інформує координаційний центр ВМС Євросоюзу в регіоні "Центр морської безпеки – Африканський Ріг" (MSCHOA) про будь-яку зміну піратонебезпечної обстановки.

"Центр морської безпеки – Африканський Ріг" здійснює моніторинг ситуації і координацію дій усіх антипіратських сил у регіоні. Усім суднам при плануванні переходу Аденською затокою настійно рекомендується додатково – причому заздалегідь – оголосити про свої наміри зареєструватися в MSCHOA. Це підвищує шанси екіпажів суден на отримання своєчасної допомоги.

З кінця 2008 р. транзитним коридором морської безпеки багато суден пересуваються в конвоях, створених військовими кораблями. Для участі у будь-якому з таких конвоїв офіційному представникові судноплавної компанії або капітанові судна необхідно звернутися з відповідною заявкою в контактний орган однієї з вказаних держав, який призначений займатися організацією своїх конвоїв.

До діяльності щодо озброєного супроводу торгових суден в Аденській затоці підключилися (на платній основі) берегова охорона Ємену, а також низка охоронних фірм різних держав, причому кількість організацій, які надають платні послуги з охорони суден у піратонебезпечних районах, зростає. Проте повної впевненості в отриманні своєчасної військової допомоги доки ще немає. З урахуванням віддаленості ко-

раблів один від одного ніхто не дасть гарантії їхнього своєчасного приходу на допомогу. Військово-морська авіація, звичайно, в деякій мірі компенсує цей недолік, але не ліквідовує його повністю. Таким чином, майже все знаходиться в руках моряків і судновласників. Від моряків залежить їхня готовність до відбиття піратських нападів "при особистій зустрічі", а від судновласників – здатність моряків дати відповідну відсіч завдяки оснащеності суден сучасними й ефективними засобами відлякування, стримування піратів та захисту від них, навчання екіпажів поводженню з цими засобами.

Як показує практика, чітке виконання наведених рекомендацій у сукупності з дотриманням вимог Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ) допомагає екіпажам протистояти піратам і уникати захоплення суден. І, навпаки, екіпажі захоплених піратами суден майже завжди не знали змісту рекомендацій, викладених у вищенаведених документах, або нечітко їх виконували. Без сумніву, усім компаніям-операторам, судна яких здійснюють рейси через піратонебезпечні райони, і екіпажам таких суден необхідно уважно вивчити усі ці рекомендації і регулярно користуватися ними як найважливішим довідковим матеріалом. Найбільший практичний інтерес для екіпажів суден мають циркуляри КБМ ІМО. Зокрема, найбільш ефективні методи захисту від піратства (НЕМП) на території Сомалі періодично оновлюються за зміною ситуації в піратонебезпечному районі і отриманні нових даних про дії піратів. Так, у 2011 р. опублікована четверта редакція цього документа. Детальний аналіз кожного випадку захоплення піратами судна і його екіпажу показує, що якийсь пункт (чи пункти) цих рекомендацій не було повністю враховано.

4.2.2. Рекомендована практика щодо відвернення нападу піратів. Практичний досвід свідчить, що більшість атак успішно відбивається підготовленим екіпажем, який почав заздалегідь

виконувати всі необхідні заходи. У той же час, дії, які вживаються щодо відбиття нападу, повністю залежать від рішення капітана судна. Тому нижче подано лише загальні рекомендації, оскільки зрозуміло, що для кожного судна в конкретній ситуації оцінка ризику та план дій будуть різні.

1. При виборі маршрутів для судна слід уникати піратонебезпечних районів або триматися від їхніх умовних меж на відстані не менше 100 миль. Судновласники та судові оператори, як правило, добре зважують усі за та проти, роблячи вибір на користь маршрутів через піратонебезпечні райони для своїх суден.

2. Суднам, які планують іти в складі конвою, варто так розрахувати час, щоб вийти в точку формування конвою без зменшення швидкості на підході або дрейфу в ній точно разом із відправленням конвою. Судна, що пересуваються з малою швидкістю або лежать у дрейфі, можуть стати легкою здобиччю піратів.

3. Перед проходом небезпечними водами є обов'язковим загальне планування: центром планування й координації забезпечення безпечного проходу в Аденській затоці сил ЄС є Maritime Security Centre – Horn of Africa. Центр із забезпечення безпеки торговельного судноплавства Англії в Дубаях (UK Maritime Trade Operations, UKMTO) є першою ланкою контакту для суден, які впливають у затоку – саме UKMTO Dubai забезпечує щоденний зв'язок і обмін інформацією між капітаном і військовими MSCHOA.

Постійні повідомлення про стан суден при проходженні зоною ризику відправляються саме в UKMTO, і там із цих повідомлень, а також з інформації військових складається загальна картина оперативної обстановки.

Необхідно забезпечити надсилання судном постійних повідомлень на адресу UKMTO з моменту його входу в зону

ризик, обмежену Суецьким каналом на півночі, широтою 10° на півдні, і довготою 78° на схід. Повідомлення стандартної форми (UKMTO Vessel Position Reporting Form) повинні відсилатися мінімум раз у добу. Їх можуть відсилати або безпосередньо радист судна, або компанія-оператор. За 4–5 діб до підходу до транзитного коридору IRTC варто подати на адресу MSCHOA реєстраційну форму Vessel Movement Registration Form електронною поштою, факсом або онлайн через сайт (MSCHOA www.MSCHOA.org).

4. Наполегливо рекомендується зареєструвати судно, його прохід і план щодо забезпечення безпеки в MSCHOA. Рекомендується переглянути документи з безпеки Ship Security Assessment (SSA) та Implementation of the Ship Security Plan (SSP) відповідно до кодексу International Ship and Port Facility Code (ISPS) з урахуванням піратської загрози, а відповідальному за безпеку в компанії необхідно обговорити документи та підготовлювані заходи з капітаном і офіцером, відповідальним за безпеку.

5. Після реєстрації майбутнього проходу судна в MSCHOA капітан повинен регулярно повідомляти в UKMTO про рух судна. Особливо капітанам слід підготувати все необхідне для термінового зв'язку з MSCHOA, IMB PRC, CSO тощо (список організацій, з якими треба (по можливості) зв'язатися при нападі наведено нижче). Робота AIC – на розсуд капітана, якщо він вважає, що ввімкнена AIC представляє загрозу, то може її виключити. Однак при проходженні Аденською затокою її рекомендується тримати увімкненою, обмеживши тільки передану інформацію – назву судна, місце, курс, швидкість, загальний стан – це допомагає військовим у затоці. Якщо говорити про проходження в Індійському океані уздовж узбережжя Сомалі, то самі військові рекомендують виключати AIC повністю, але бажано повідомити про це MSCHOA.

Перед проходом небезпечним районом капітанові та судновласникові необхідно насамперед оцінити ступінь ризику і за отриманою оцінкою треба розрахувати необхідні заходи безпеки з урахуванням розроблених ІМО та іншими організаціями рекомендацій. Фактори, які слід враховувати при оцінці ризику, повинні включати в себе (але не обмежуватися цим) наступне: гарантію безпеки екіпажу, стан надводного борту, безпечну швидкість, стан моря. Військові вимагають попереднього подання плану проходу судна та ступені його ризику при нападі, тобто його найбільш уразливих місць і особливостей. Оцінку плану робить MSCHOA, і далі Центр діє відповідно до цієї оцінки, спостерігаючи за судном увесь час його перебування в небезпечних водах. При реалізації плану щодо відбиття піратської атаки пріоритетом слід уважати безпеку екіпажу та пасажирів.

7. Безпосередньо перед проходом варто провести загальнотрудові збори, на яких необхідно роз'яснити екіпажу ризики та необхідні дії. Рекомендується провести попередні навчання відповідно до плану. Кожний повинен знати своє місце, обов'язки, а особливо – способи зв'язку й увімкнення тревоги.

Необхідно звести до мінімуму весь радіообмін, від воки-токи до АІС. Усі механізми судна повинні бути готові до негайних дій – реверсів, увімкнення пожежних насосів тощо.

8. Найм охоронців на судно залишається на розсуд даної компанії. Не рекомендується озброєння членів екіпажу вогнепальною зброєю, це може викликати негативну реакцію, образи влади та населення портів заходу з урахуванням національних традицій країни. Наявність зброї на борту може бути допущено тільки з дозволу адміністрації прапора. Крім того, на її наявність повинен бути офіційний дозвіл влади як прапора судна, так і порту заходу.

9. При входженні в затоку необхідно повідомити про це UKMTO, військові наполегливо рекомендують пересуватися в межах коридору безпеки. Суднам слід уникати заходу в територіальні води Ємену – так вимагають міжнародні правила і найголовніше – військові кораблі не мають права входити в територіальні води Ємену для захисту судна навіть тоді, коли судно атакують пірати. Судно може запросити у MSCHOA змін або корегування плану його переходу. При пересуванні затокою на судні можуть не бачити поблизу військові кораблі, але вони повинні знати, що їх переходом спостерігають і всі кораблі в регіоні готові надати посильну допомогу. Також MSCHOA наполегливо рекомендує спланувати перехід так, щоб проходження найнебезпечніших ділянок прийшлося на нічний час, як показує практика, ніч – найбільш безпечний час.

10. Наполегливо рекомендується пересуватися тільки в межах коридору безпеки, керуючись повідомленнями та рекомендаціями від MSCHOA. При проходженні коридором у складі групи варто підтримувати загальну для групи швидкість з урахуванням власних обмежень (тобто якщо максимальна швидкість судна 16 вузлів, бажано приєднатися до групи, що рухається зі швидкістю 14 вузлів, маючи 2 вузли в запасі). Якщо судно збирається рухатися поодиночі за межами коридору – слід рухатися з максимальною швидкістю, а якщо вона 18 вузлів і вище – варто діяти самостійно, не чекаючи груп і не обмежуючи себе швидкістю групи. Не слід забувати про МППСС, наприклад, не виключати в темний час доби ходові вогні. Зовнішнє освітлення потрібно вмикати тільки якщо того вимагає безпека; освітлення місць, уразливих для нападу, рекомендується включати тільки в тому випадку (за винятком небезпеки нападу та безпосередньо нападу), якщо це освітлення не ускладнює керування судном. Військові в цей час рекомендують включати тільки ходові вогні та затемнювати або виключати всі інші.

11. Суднам, що йдуть в обхід Африки, без заходів у порти країн Східної Африки, рекомендується розглянути можливість проходження зі східного боку Мадагаскару, перебуваючи на відстані не менше 600 миль від узбережжя Африки. Повідомляти UKMTO про пересування судна необхідно у звичайному порядку.

12. На містку слід мати всі наявні на сьогодні фотографії суден піратів, при виявленні підозрілих суден варто негайно повідомляти про них у UKMTO і IMB PRC (Куала-Лумпур) (рис. 4.1).



Рис. 4.1. Судна піратів

Завдання капітана – розпізнати загрозу якомога раніше. Пильність і належне візуальне спостереження, врахування тактики піратів – підхід до судна з кормових кутів або з лівого борта – є підґрунтям успіху на морі.

13. При тривалих очікуваннях причалу на рейдах Південно-Західної Африки (особливо Конакрі та Нігерії) потрібно

враховувати, що інформація про місцезнаходження суден потрапляє до піратів, і вони планують свої напади виходячи з цих координат. Тому очікувати причал потрібно якнайдалі від установлених штатних якірних стоянок (не ближче 30 миль від входу в порт) і в жодному разі не повідомляти владі порту свої координати, тому що ця влада може бути корумпована та давати наведення піратам. Якщо дозволяє обстановка, краще лежати в дрейфі подалі від берега й виходити на зв'язок з портом через агента, також не повідомляючи своїх достовірних координат.

Машину тримати в достатній готовності, щоб при виявленні підозрілих об'єктів дати хід і відійти далі від берега, тому що в цих районах пірати не ризикують іти далеко в море через слабку мореплавність їхніх суден і невміння орієнтуватися далеко від берега. Потрібно також урахувати, що пірати часто намагаються видавати себе за рибалок, хоча для своїх цілей можуть використовувати й судна іншого призначення.

14. За рекомендацією Міжнародної морської організації, заходи боротьби з піратами розподілено між адміністраціями держав прапора, під яким працює судно, і адміністраціями держав портів, у яких судна обробляються. Адміністрації держав прапора та судноплавні компанії розробили процедури, призначені для екіпажів суден. Основними рекомендаціями є такі:

- переконатися, що з бортів нічого не звисає, від трапів до кінців тросів і шлангів;

- якщо надводний борт низький, спробувати наростити планшири так, щоб гаки й кішки не змогли за них зачепитися;

- визначити місце для "цитаделі". У "цитаделі" не повинно бути ілюмінаторів або дверей, що легко зламуються;

- розглянути можливість встановлення на верхній палубі, на видних місцях, манекенів людського зросту, одягнених у військову форму з макетами зброї і біноклів (пугала-обманки);

– організувати цілодобове візуальне спостереження та вахти пильності. Ці заходи полягають у забезпеченні постійної роботи радіолокаційної станції з коротким радіусом дії для виявлення та ідентифікації плаваючих речей. При цьому необхідно пам'ятати, що використовувані піратами шаланди та невеликі човни невловимі певною технікою й часом не відбиваються на екранах радарів. Тому постійне візуальне спостереження з містка, надбудов судна повинне компенсувати недоліки та похибки технічних засобів спостереження;

– якщо в круговому огляді з містка є "діри", необхідно поставити в такі місця спостерігачів або охоронців. Варто розглянути питання більш часті зміни вахт, оснащення їх достатньою кількістю біноклів;

– установити відеокамери для спостереження у важкодоступних місцях, а також у місцях, які під час атаки неможливо контролювати або спостерігати з них через стрілянину піратів. Система спостереження за допомогою відеокамер може забезпечити повний візуальний контроль атакованого судна, а відеозапис надалі може стати важливим показанням свідків;

– посилити нічні вахти, організувати спостереження вночі. Особливу увагу приділяють кормі та простору за нею в часи між 01.00–06.00 год, тоді ж організовують безперервне патрулювання судна зі стійким зв'язком із містком за допомогою мобільних засобів. Для контролю та координації дій людей, що обслуговують радари, та патрулюють, доцільно призначення додаткового вахтового офіцера;

– використання нічної оптики в нічний і вечірній часи;

– включення системи захисної сигналізації та спостереження (камери спостереження тощо), якщо вона є на судні;

– розглянути можливість установки дротових загороджень (рекомендується використовувати дріт типу "Концертино"), але так, щоб це не вплинуло на безпеку екіпажу при його пере-

міщеннях і, особливо, щоб не ускладнило доступ до аварійного виходу;

- не піддавати екіпаж зайвому ризику, на верхніх палубах варто обмежитися тільки найнеобхіднішими роботами;

- при виявленні піратів рекомендується влаштувати як найбільше шуму – вогнями, сиреною, активністю екіпажу – щоб сповістити їх про виявлення та готовність судна до відбиття атаки;

- позбавлення піратів доступу до суднових складів і особистих речей екіпажу;

- патрулювання членів екіпажу судна повинне здійснюватися в довільному режимі, щоб позбавити нападників можливості встановити систему та періодичність чергування маршрутів обходу та змін вахт пильності;

- у піратонебезпечних районах потрібно уникати торговельних контактів з населенням, особливо з людьми на човнах;

- стійкий радіозв'язок з береговою владою, яка перебуває поблизу суден. Радіостанція не повинна розміщуватися ані в каюті капітана, ані поза радіорубкою, які є першочерговими об'єктами нападу;

- для спостереження за баком, ютом та ділянками акваторій, що прилягають до них, для виявлення та осліплення грабіжників у темну частину доби на крилах містка встановлюються прожектори, а чергові сили забезпечуються ліхтарями. Варто пам'ятати при цьому про безпеку мореплавства, тому вогні вахт пильності яскравістю не повинні перевершувати навігаційні вогні чи зливатися з ними;

- для попередження розкрадань з палуби необхідно забрати всі переносні частини устаткування й розмістити їх у надійному місці. Контейнери опечатати та поставити щільно дверима до дверей; щоб уникнути розкрадання вмісту, задраїти всі переходи до сховищ і вантажних приміщень, але в межах плану евакуації;

– на якійній стоянці та у порту забезпечити освітлення всієї палуби, що прилягає до бака і юта, просторів спереду і за ними, з постійною присутністю там членів екіпажу, переконуючих можливих грабіжників у готовності судна до дій по тривозі та неможливості таємного проникнення на нього. При цьому засоби освітлення перемикаються на різні рівні яскравості, імітуючи зв'язок сигналами. Водний простір оглядають за допомогою прожекторів;

– забезпечити вахту на містку кевларовими жилетами й шоломами, не військової розцвітки (коли під час атаки пірати ведуть досить безладний вогонь, ціляться вони, головним чином, у місток). Передні ілюмінатори містка найкраще заклеїти захисною протиуламковою плівкою, бічні та задні найкраще прикривати заздалегідь виготовленими сталевими або алюмінієвими щитами, які можна швидко встановити на місця по тривозі. Крила містка варто прикрити мішками з піском;

– сховати або накрити мішками з піском або кевларовими покривалами легкозаймисті або вибухові матеріали начебто газових балонів, надлишок краще здати в останньому порту заходу;

– закрити місця входу в надбудову й машинне відділення, двері та люки. Бажано ще до входу в зону обмежити прохід мінімумом дверей. У випадку якщо евакуація запропонована через закриті двері, поруч слід тримати ключі, щоб члени екіпажу мали можливість скористатися ними при переході в інші приміщення. Рекомендується за можливістю забезпечити блокування зовнішніх і внутрішніх трапів, що ведуть на місток (рис. 4.2). Водонепроникні двері повинні бути задраєні на всі баранчики. Каюти екіпажу та ілюмінатори повинні бути постійно задраєні, дуже важливе також блокування проходів до житлових приміщень судна (рис. 4.3).



Рис. 4.2. Блокування трапів проходів до приміщень

На верхніх палубах варто зібрати всі інструменти та матеріали, які можуть бути використані піратами для виламування дверей та ілюмінаторів надбудови. Для підняття на борт судна пірати зазвичай використовують легкі алюмінієві сходи або мотузки з гаками, для ускладнення цього потрібно поставити різні перешкоди, найефективнішою з яких на сьогодні є колючий дріт.

Подавання на дріт напруги не рекомендується для суден із легкозаймистими вантажами, однак при певних запобіжних заходах це допускається. У будь-якому випадку рекомендується виставляти щити з попереджувальним написом назовні "Дріт під напругою" з внутрішньої сторони для команди – англійською мовою або мовою екіпажу, а із зовнішньої сторони – сомалійською;

– заздалегідь рознести пожежні шланги й підготувати систему водяного пожежогасіння до негайного подання води під тиском, особливо в уразливих місцях судна. Якщо пода-

вати в систему гарячу воду, то водяний захист стає набагато ефективнішим (рис. 4.4).



Рис. 4.3. Блокування проходів до житлових приміщень

Не рекомендується ручне керування піноводяних гармат, тому що воно пов'язане з більшим ризиком для екіпажу через стрілянину піратів. Потрібно при нападі включати їх дистанційно. Варто заздалегідь установити та налаштувати монітори (во-

дяні гармати) біля найбільш уразливих для проникнення піратів місць, перевірити покриття усіх місць (рис. 4.5).



Рис. 4.4. Стационарно закріплений пожежний ствол

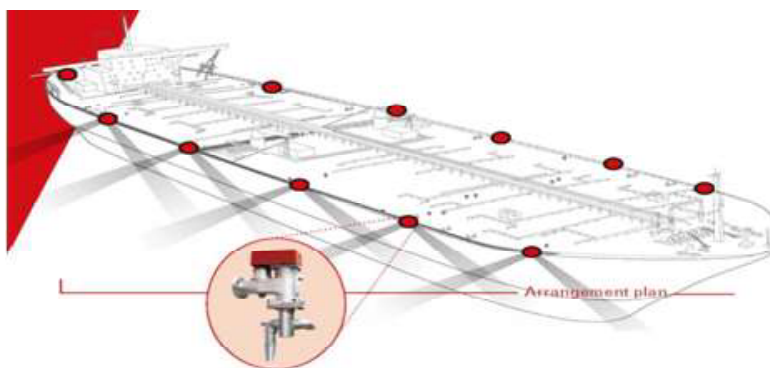


Рис. 4.5. Зразок розташування моніторів уздовж бортів судна

Непогано зарекомендували себе встановлювані на стовбури розпилювачі піноводяного захисту.

4.2.3. Порядок дій при виявленні піратів. Можливе виявлення піратів радаром, сигнал якого попередить про них при проходженні небезпечної зони ще до візуального виявлення. Для піратського судна також є характерним рух галсами, із частими змінами курсу.

У регіоні Південно-Східної Азії пірати на початковій фазі наступу практикують паралельний рух щодо курсу об'єкта нападу на відстані 4–5 кабельтових з метою маскування або впливають за кормою потенційної жертви, ведучи візуальне спостереження за системою охорони та оборони. Нападаючи, пірати збільшують швидкість ходу до граничної. Тому при радарному виявленні підозрілого об'єкта необхідно якнайшвидше пропеленгувати його з максимально точним визначенням курсу та спрямувати на нього промені прожектора.

Існує цілий спектр різних заходів безпеки та пристроїв для відбиття атаки на розсуд конкретної компанії-судновласника та капітана судна з урахуванням його особливостей. Так, під час атаки слід дотримуватися заздалегідь розробленого плану. Треба активувати план аварійного зв'язку та оповіщення: зв'язатися з UKMTO Dubai, MSCOA, IMB. Необхідно активувати тривожну кнопку (систему судової тривоги), яка подасть сигнал тривоги офіцеру з безпеки компанії і державі прапору. Якщо AIC було відключено, рекомендується увімкнути її; оголосити загальносуднову тривогу "Піратський напад" голосом і сигналізацією; по УКХ подати сигнал нещастя Мэйдэй на 16 і 8 каналах; послати сигнал небезпеки по DSC (Digital Selective Calling) і Inmarsat-C; постійно подавати сигнали свистком (сиреною), щоб показати, що судно реагує на напад. При маневруванні, якщо можливо, треба збільшити швидкість до 15 і більше вузлів і з виявленням атакуючих піратів – негайно почати маневрування зигзагом (невелики-

ми одворотами, великих слід уникати через втрату швидкості). Треба урахувати вітер і хвилювання та максимально "підставити" піратів під них, а також носову й кормову хвилю. Досвід показує, що максимальна тривалість атаки 30–45 хв, якщо за цей час пірати не зможуть висадитися на судно, вони як правило, атаку припиняють. Необхідно подати воду в шланги, включити освітлення верхньої палуби, блокувати всі зовнішні двері. Потрібно використовувати сигнальні ракети за прямим призначенням і разом з водометними шлангами – як оборонну зброю. При наближенні нападників і використанні ними абордажних гаків необхідно застосувати максимум зусиль, щоб відрізати прикріплені до них кінці. При відбитті піратських і терористичних атак обов'язково потрібно враховувати екологічний фактор. Серйозною загрозою екології регіону може бути досить висока ймовірність вибуху танкерів з нафтою та суден з небезпечними хімічними або радіоактивними речовинами.

Порядок дій при вторгненні піратів:

- відхід всім екіпажем у заздалегідь підготовлене укриття – "цитадель". Бажано зібрати весь екіпаж (крім вахти на містку) в одному місці. "Цитадель" втрачає сенс, якщо хоча б один член екіпажу потрапить до рук піратів;
- доцільно втриматися від актів героїзму в інтересах збереження життя людей, оскільки пірати можуть бути озброєні або перебувати в стані збудження (сп'яніння);
- не робити ніяких різких рухів, перебуваючи поруч з піратами;
- якщо доведеться покинути місток і машинне відділення, необхідно зупинити двигун і за можливості спрямувати судно убік від інших суден з метою навігаційної безпеки;
- залишити в робочому стані відеокамери;
- намагатися максимально виграти час – на допомогу можуть встигнути військові;
- у випадку втручання військових не можна використо-

увати фото, відеокамери та мобільні телефони зі спалахом протягом усього часу дій військових. При висадженні військових на борт судна і під час яких-небудь воєнних дій екіпажу необхідно лягти на палубу, тримаючи руки за головою – у руках не повинно бути нічого, їх має бути добре видно. Не слід робити ніяких різких рухів без команди військових. На питання військових варто негайно відповідати – назвати себе й свою посаду на судні. Варто мати на увазі, що в затоці багато військових, які не розмовляють англійською;

– про кожний випадок нападу піратів або його спроби капітани суден повинні повідомляти по радіо місцевій владі, а також найближчому регіональному міжнародному центру боротьби з піратами.

Порядок дій після нападу та відходу піратів із судна. Капітан судна, яке піддалося нападу, в терміновому порядку письмово інформує UKMTO, MSCHOA, органи влади держави, у водах або порту якої відбувся напад, навіть у випадку, якщо він не мав успіху. При нападі в міжнародних водах інформуються органи найближчої в географічному відношенні держави. Після термінового формалізованого повідомлення капітан готує детальний рапорт із найдокладнішим описом кількості, зовнішності, національності нападників, використовуваних ними плавзасобів, часу, місця нападу з вказівкою координат, при відстані до берегу. Варто вказати також характер реакції місцевих органів влади на сигнал судна про напад. Такі формалізовані та деталізовані повідомлення повинні бути терміново підготовлені та розіслані на адресу органів влади або правоохоронних органів найближчої держави, посольства (консульства) держави прапора судна, судовласника та оператора (якщо це не одна й та сама особа). Судноплавна компанія у свою чергу приймає всі заходи для доведення інформації про напад до відомості адміністрацій держави прапора судна, а також Міжнародної морської організації, яка веде та

306

обробляє статистику піратських нападів для вироблення заходів і рекомендацій на міжурядовому рівні.

Підготовка та доведення подібних повідомлень до місцевих органів влади і правопорядку необхідна, з одного боку, для інформаційної допомоги в плануванні заходів щодо боротьби з піратством, а з іншого – щоб виключити можливе посилення на незнання проблеми та заниження статистики, приховання піратонебезпечних територіальних вод. Така підготовлена та поширена міжнародними морськими організаціями інформація буде корисною для капітанів суден як консультативний посібник з організації безпеки довірених їм кораблів і екіпажів.

Слід також зазначити, що всі згадані вище рекомендації та поради вимагають, по-перше, вивчення й осмислення їх тими, хто відповідає за безпеку судна та екіпажу, ще на етапі планування рейсу через піратонебезпечний район; по-друге, вони вимагають розробки комплексу заходів щодо охорони судна та екіпажу відповідно до вивчених рекомендацій і вимог; по-третє, вимагають також чіткого та бездоганного виконання цього комплексу заходів, з координацією дій з силами антипіратської коаліції, які перебувають у районі піратської активності. Півзаходи або ігнорування яких-небудь рекомендованих положень, нехай навіть незначних на перший погляд, може призвести до трагічних наслідків.

4.3. Офіцер з охорони судна: обов'язки та відповідальність

4.3.1. Міжнародні нормативні документи, що регламентують дії з охорони судна. Основними документами цього напрямку є: глава XI-2 Конвенції СОЛАС-74 "Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі"; Міжнародний Кодекс з охорони суден і портових споруджень (ISPS Code); Цирку-

лярний лист MSC/circ. 1010/MEPC/circ. 382 від 08.06.01 р. "Подання інформації про повноваження визнаних організацій"; Резолюція А.917 (22) від 29.11.01 р. "Посібник з використання суднових автоматичних ідентифікаційних систем (АІС)"; Резолюція А.922 (22) від 29.11.01 р. "Кодекс практики розслідування актів піратства та збройних пограбувань суден"; Циркулярний лист ІМО MSC/circ. 1043 від 21.05.2002 р. "Рекомендація із щоденних повідомлень координат суден Компаніям"; Резолюція MSC 129 (75) від 21.05.2002 р. "Безпека на морі й зв'язок, який ставиться до безпеки"; "Акт щодо безпеки морських перевезень США"; Резолюція MSC 136 (76) від 11.12.2002 р. "Прийняття експлуатаційних вимог до суднової системи оповіщення"; Конвенція Міжнародної організації праці № 185 від 19.06.2003 р. "Про посвідчення особи моряків"; Резолюція MSC 140 (76) від 6.12.2002 р. "Рекомендація із захисту каналу передання даних АІС на УКХ"; НЕМП-4 "Найбільш ефективні методи захисту від піратства, що базується на території Сомалі".

Першочерговим завданням для успішного впровадження Міжнародного Кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code) на суднах є підготовка офіцерів з охорони суден (Ship Security officer, SSO). Відповідно до вимоги розділу 12 частини "А" Кодексу ОСПЗ на кожному судні повинен бути призначений офіцер з охорони. Це особа, підпорядкована капітанові, призначена Компанією як відповідальна за охорону судна, включаючи застосування та підтримку судового плану охорони і зв'язок з офіцером охорони компанії та офіцерами охорони порту. Обов'язки та відповідальність SSO полягають у наступному:

- проведенні регулярних інспекцій судна щодо безпеки для забезпечення підтримки відповідних заходів охорони;
- підтримці й впровадженні судового плану охорони,

включаючи зміни плану;

- координації питань охорони при обробці вантажів і суднового постачання з судновим персоналом і офіцерами з охорони портових споруджень;

- пропозиціях щодо модифікації суднового плану охорони;
- доповіді офіцерові Компанії з охорони про будь-які недоліки та невідповідності, виявлені під час внутрішнього аудиту, періодичних оглядів, інспекції та перевірок, і застосування коригувальних дій;

- посиленні безпеки й пильності на борту судна;
- забезпеченні проведення адекватних тренувань суднового персоналу згідно з вимогами;

- доповіді про небезпечні інциденти керівництву Компанії;
- координації застосування суднового плану охорони з офіцером Компанії з охорони і відповідному офіцеру з охорони портових споруджень;

- забезпеченні належної роботи устаткування з охорони судна (якщо таке є), його тестування, калібрування, догляд за ним. Офіцер з охорони судна повинен мати відповідні знання й пройти навчання з урахуванням настанов, викладених у частині "В" даного Кодексу.

4.3.2. *Вимоги до кваліфікації офіцера з охорони судна.* На 75 сесії Комітету з безпеки мореплавства ІМО було прийнято вимоги до кваліфікації SSO і на 76 сесії КБМ внесено зміни та додатки в Міжнародну конвенцію по стандартах підготовки та дипломування моряків і несення вахти STCW.

Зокрема, у статтю про несення вахти при стоянці судна на якорі додана вимога щодо несення вахти на містку кваліфікованим персоналом. Установлені вимоги до кваліфікації суднового офіцера з охорони включають наступні положення.

Компетентність 1. Готовність до ведення та нагляду за дотриманням плану охорони судна обумовлена знанням наступного:

- заходів запобігання пронесення на борт судна зброї, не-

безпечних речовин і пристроїв, призначених для використання проти людей, суден або портових засобів, і здатністю офіцера впізнати та виявити зброю, небезпечні речовини і пристроїв;

- заходів запобігання незаконного доступу на судно та в райони обмеженого доступу на борту;

- процедур реагування на погрози охороні або на порушення охорони, включаючи умови для підтримки важливих операцій із взаємодії судно/порт;

- непередбачених випадків по з охорони судна й реагування на них;

- заходів охорони в порту та під час судових операцій;

- обов'язків захисту офіцера охорони судна, капітана, судового персоналу, офіцера Компанії з охорони й офіцера порту з охорони;

- міжнародних вимог відносно охорони судна та портових засобів;

- відповідних органів влади, яких необхідно інформувати у випадку порушення охорони;

- вимог відносно підтвердження та сертифікації відповідності вимогам Кодексу ISPS;

- вимог відносно контролю та критеріїв відповідності, наведених у правилі XI-19 Конвенції SOLAS-74 з виправленнями;

- елементів, які становлять план охорони судна та відповідних заходів і процедур;

- найважливіших вимог різних рівнів охорони;

- процедур проведення внутрішніх аудитів, інспекцій, контролю та перевірок, наявних у плані охорони судна (Ship Security Plan, SSP);

- методик, використовуваних для проведення фізичних обшуків і неконтактних перевірок;

- методик виконання та координування обшуків, правил

ведення записів дотичних навчань, тренувань і вправ, небезпечних інцидентів, повідомлень про порушення охорони та зміни її рівня;

– процедур створення, перегляду та складання Декларації про охорону (Declaration of Security, DoS).

Компетентність 2. Оцінка ризику, загрози й уразливості охорони передбачає знання:

- методологій з оцінки ризику, загроз і уразливості охорони;
- прийомів обходу заходів охорони;
- характеристик і моделей поведінки людей;
- обробки секретної інформації, що стосується охорони та зв'язку з питань охорони.

Компетентність 3. Регулярні інспекції судна для забезпечення гарантії в застосуванні відповідних заходів охорони передбачають знання:

- механізмів контролю доступу на судно, включаючи системи перепусток;
- аспектів охорони, пов'язаних з обробкою вантажу та доставкою судових запасів, координації цих аспектів з іншим персоналом і відповідними офіцерами порту з охорони.

Компетентність 4. Забезпечення надійної експлуатації, перевірки, калібрування устаткування та систем охорони (якщо такі є на судні) передбачає знання:

- устаткування та системи охорони, а також їхніх експлуатаційних обмежень;
- процедур забезпечення перевірок, випробувань, калібрування та обслуговування в морі охоронного устаткування та систем.

Компетентність 5. Заохочення поінформованості про охорону та пильність включає:

- навчання, вправи й тренування, пов'язані з планом охорони судна;

– забезпечення розуміння судновим персоналом своєї відповідальності щодо охорони для виконання запропонованих обов'язків.

4.3.3. План охорони судна. Посадова особа компанії, відповідальна за охорону, забезпечує розробку плану охорони судна та подання його на схвалення керівництва. У результаті оцінки охорони судна виявляються його характерні риси, а також потенційні види загроз та вразливі місця. При підготовці плану охорони судна необхідний докладний розгляд цих особливостей (додаток).

План охорони судна повинен передбачати регулярні перевірки, перегляд за необхідності внесення виправлень на підставі отриманого досвіду або обставин, що змінилися, і має містити детальні відомості:

- про організаційну структуру охорони судна;
- про взаємозв'язок судна з компанією, портовими засобами, іншими суднами і відповідними властями, що відповідають за охорону;
- про системи, що забезпечують ефективний безперервний внутрішньосудновий зв'язок, а також зв'язок між судном та іншими сторонами, включаючи портові засоби;
- про основні експлуатаційні та фізичні заходи охорони, передбачені для рівня охорони 1, які застосовуватимуться постійно;
- про додаткові заходи охорони, що дозволить судну негайно перейти на рівень охорони 2, а за необхідності – на 3 рівень;
- про процедури передання повідомлень у пункти зв'язку відповідних Договірних урядів.

Підготовка ефективного плану охорони судна має ґрунтуватися на ретельній оцінці всіх питань, що стосуються до охорони судна, включаючи, зокрема, ретельну оцінку фізич-

них і експлуатаційних характеристик конкретного судна, у тому числі характер здійснюваних ним рейсів.

Особа командного складу судна, відповідальна за охорону, повинна розробити процедури для з'ясування того, чи залишається продовжує план охорони судна ефективним і підготовки поправок до нього після схвалення. У плані охорони судна необхідно вказати райони обмеженого доступу на судні, їхні межі, термін вживання обмежень, заходи охорони, які повинні прийматися для контролю доступу і діяльності в цих районах. Метою встановлення районів обмеженого доступу є запобігання несанкціонованому доступу в місця, від яких залежить стан безпеки і захист:

- пасажирів, членів персоналу судна, а також портового об'єкта або інших організацій, що мають дозвіл знаходитися на судні;

- важливих з точки зору охорони районів на судні;

- вантажу і суднових запасів від незаконних дій щодо них.

У плані охорони судна повинні передбачатися чіткі позначення районів обмеженого доступу, із вказівкою, що несанкціоноване перебування в межах району є порушенням правил охорони. До районів обмеженого доступу можуть належати:

- ходовий місток, машинні відділення категорії "А", інші пости управління та приміщення, де знаходяться устаткування і системи охорони й спостереження, а також органи управління ними і системою освітлення;

- приміщення системи вентиляції та кондиціонування повітря, а також інші подібні приміщення, з яких є доступ до цистерн питної води, насосів чи колекторів;

- приміщення, що містять небезпечні вантажі, шкідливі речовини або в яких знаходяться вантажні насоси й органи керування ними, а також вантажні приміщення для суднових запасів і житлові приміщення екіпажу;

будь-які інші райони, встановлені посадовою особою компанії, відповідальною за охорону, в які доступ має бути обмежений для підтримки необхідного рівня охорони судна, на підставі його оцінки.

План передбачає визначення вразливих місць споруд, систем захисту персоналу, процесів тощо, що може використовуватися для вироблення шляхів ліквідації або зменшення кількості цих вразливих місць. Наприклад, аналіз може розкрити вразливі місця в системах охорони портового об'єкта або незахищеної інфраструктури (наприклад, системи водопостачання, мости тощо), які можуть бути усунені за допомогою вживання фізичних заходів, наприклад шляхом установа постійних обгороджуваль, сигналізації, устаткування для спостереження тощо. Визначення вразливих місць повинне включати розгляд наступних складових:

- доступу до портового об'єкта та суден, ошвартованих у порту, з боку води та берега;
- конструктивної цілісності пірсів, устаткування і відповідних споруд;
- ужитих заходів і процедур охорони, включаючи системи ідентифікації;
- ужитих заходів і процедур охорони, що відносяться до портових служб і підприємств суспільного користування;
- заходів захисту устаткування радіозв'язку та інших видів зв'язку, портових служб і підприємств суспільного користування, включаючи комп'ютерні системи і мережі;
- прилеглих районів, які можуть бути використані для/під час нападу;
- існуючі угоди з приватними охоронними організаціями, що надають послуги з охорони на воді і на березі;
- будь-яких протиріч між заходами і процедурами безпеки і охорони;

- будь-яких протиріч між завданнями портового об'єкта і завданнями щодо забезпечення охорони;
- будь-яких обмежень у забезпеченні виконання вимог і обмежень відносно персоналу;
- будь-яких недоліків, виявлених під час підготовки і навчань;
- будь-яких недоліків, виявлених під час повсякденної праці, в результаті випадків або дій за тривогами, доповіді про проблеми, пов'язані з охороною, виконання заходів контролю, перевірок тощо.

У плані охорони судна мають бути зазначені заходи охорони, що охоплюють всі засоби доступу на судно, виявлені в ході оцінки охорони судна. До них належать: трапи, посадочні перехідні містки, апарелі, посадочні двері, бортові ілюмінатори, вікна і лацпорти (virіз у зовнішній обшивці судна для проведення вантажних операцій, прийому і випуску шлангів, кабелів, буксировочних тросів; лацпортом також називають водонепроникне закриття такого virізу у вигляді герметично задраюваних дверей різної конструкції), швартові троси і якірні ланцюги, крани і підймальні пристрої. Для кожного з цих засобів доступу в плані охорони судна мають бути вказані місця застосування обмежень або заборони доступу залежно від рівня охорони. Заходи охорони, що стосуються доставки суднових запасів, повинні забезпечувати перевірку цілісності суднових запасів і їх упакування; запобігати прийому суднових запасів без перевірки, незаконним діям з ними, а також прийому суднових запасів, які не замовлялися.

Стосовно суден, які регулярно використовують портовий об'єкт, може виявитися доцільним встановити процедури, що передбачають повідомлення про доставку, розклади доставки та їхнє документування. Завжди слід передбачати певний спосіб підтвердження того, що доставлені запаси супроводжуються доказом того, що судно їх замовляло.

Судно повинне постійно підтримувати три рівні охорони. Рівень охорони 1 (Security Level 1) – це рівень, при якому мінімальні захисні й охоронні заходи вживаються постійно як нормальний експлуатаційний стан. При рівні охорони 1 всі, хто хочуть потрапити на судно, повинні бути оглянуті з повним дотриманням прав людини і збереженням її людської гідності. Рівень охорони 2 (Security Level 2) – це рівень, при якому відповідні додаткові заходи захисту та охорони повинні вживатися на період часу існування підвищеного ризику інциденту. При рівні охорони 2 повинні бути прийняті додаткові заходи контролю доступу на судно. Рівень охорони 3 (Security Level 3) – це рівень, при якому подальші специфічні захисні та охоронні заходи повинні здійснюватися протягом обмеженого відрізка часу, коли найбільш імовірний ризик виникнення інциденту, хоча мета нападу може бути невідома. При рівні охорони 3 повинні бути прийняті подальші особливі заходи контролю. Заходи охорони, які можуть вживатися на кожному її рівні, стосуються: доступу на судно членів судового персоналу, пасажирів, відвідувачів і т. д.; районів обмеженого доступу на судні; обробки вантажу; доставки судових запасів; поводження з несупроводжуваним багажем; контролю охорони судна тощо. Для кожного рівня в плані охорони судна мають бути встановлені види вживаних обмежень або заборон, а також засоби забезпечення їхнього дотримання. Для кожного рівня в плані охорони судна мають бути вказані засоби ідентифікації, необхідні для проходу на судно і для того, щоб окремі особи могли безперешкодно залишатися на судні:

1) розробка відповідної системи ідентифікації, що передбачає постійні та тимчасові посвідчення особи для судового персоналу та відвідувачів відповідно. Будь-яка суднова система ідентифікації, якщо це практично здійснено, має бути скоординована з такою ж системою портового об'єкта.

Пасажири повинні мати можливість засвідчити свою особу за допомогою посадочних талонів, квитків тощо, проте їм має бути заборонений прохід у райони обмеженого доступу без нагляду. У плані охорони судна повинні міститися положення, що забезпечують регулярне приведення систем ідентифікації у відповідність до поточних вимог і вживання дисциплінарних заходів при порушенні встановленого порядку;

2) відмова в допуску на судно особам, які не хочуть або не можуть засвідчити свою особу і обґрунтувати мету своїх відвідувань, коли їм пропонується зробити це, а про їхню спробу отримати доступ слід доповісти, залежно від обставин, особі командного складу судна, відповідальній за охорону, а також національним або місцевим властям, які відповідають за охорону;

3) періодичність вживання будь-яких заходів контролю за доступом, особливо якщо вони застосовуватимуться вибірково або час від часу.

4.3.4. Оцінка охорони судна. У плані охорони судна має бути вказаний порядок, відповідно до якого відповідальні за охорону посадова особа компанії, та особа командного складу судна проводитимуть перевірку постійного дотримання положень плану охорони судна. Також у плані має зазначитись процедура щодо перегляду та оновлення плану охорони судна або внесення до нього поправок. Оцінка охорони судна повинна стосуватися наступних елементів:

- фізичної охорони;
- конструктивної цілісності;
- систем захисту персоналу;
- методики виконання процедур;
- радіосистем та інших систем зв'язку, включаючи комп'ютерні системи і мережі;

– інших об'єктів, які, будучи пошкодженими або використаними з метою незаконного спостереження, є небезпечними для людей, майна або операцій, здійснюваних на судні чи в межах портового об'єкта.

При проведенні оцінки охорони судна слід з'ясувати, чи продовжують відповідати своїм цілям існуючі заходи, інструкції, процедури та операції, пов'язані з охороною, як у звичайних, так і в надзвичайних ситуаціях, а також слід визначити керівні вказівки щодо охорони, включаючи:

- райони обмеженого доступу;
- порядок дій при пожежі або інших надзвичайних ситуаціях;
- рівень нагляду за судновим персоналом, пасажирями, відвідувачами, продавцями, фахівцями з ремонту, портовими робітниками і т. д.;
- періодичність і ефективність обходів у цілях охорони пристроїв;
- розпізнавання, на недискримінаційній основі, характерних ознак і манери поведінки осіб, які можуть створити загрозу, що стосується охорони;
- спроби, вживані для того, щоб обійти заходи охорони;
- методи, використовувані для того, щоб викликати випадки, пов'язані з охороною;
- дії вибухових речовин на суднові конструкції і устаткування;
- охорону судна;
- робочу практику взаємодії судно–порт;
- планування дій у надзвичайних ситуаціях, забезпечення готовності і реагування;
- фізичну охорону;
- радіосистеми й інші системи зв'язку, включаючи комп'ютерні системи і мережі;

- морське проектування;
- системи контролю доступу та ідентифікації;
- системи і процедури охоронного зв'язку;
- захисні двері, обгороджування і освітлення;
- устаткування і системи охорони та спостереження, якщо такі є.

При здійсненні оцінки охорони судна слід визначити людей, види діяльності, послуги й операції, захист яких важливо забезпечити. Сюди належать:

- судновий персонал;
- пасажирів, відвідувачів, продавців, фахівців з ремонту, персонал портового засобу і т. д.;
- безпечне плавання;
- вантажі, особливо небезпечні вантажі чи шкідливі речовини;
- суднові запаси;
- суднове устаткування і системи охоронного зв'язку, якщо такі є;
- суднове устаткування і системи спостереження, використовувані з метою охорони (якщо такі є).

При проведенні оцінки охорони судна слід розглянути імовірне виникнення різних випадків надзвичайних ситуацій, пов'язаних з охороною:

- пошкодження або руйнування судна чи портового об'єкта вибуховими пристроями, під час актів саботажу чи вандалізму шляхом підпалу;
- викрадання чи захоплення судна або людей, що знаходяться на ньому;
- незаконні дії з вантажем, судновим устаткуванням або системами відповідного призначення чи судновими запасами;
- несанкціонований доступ або використання, включаючи наявність пасажирів без квитків;

- контрабанда зброї чи устаткування, включаючи зброю масового знищення;

- використання судна для перевезення осіб устаткування, що може призвести до створення надзвичайної ситуації;

- використання самого судна як зброї або засобу нанесення шкоди;

- напади з боку моря під час стоянки судна біля причалу чи на якорі;

- напади при знаходженні судна в морі.

Перевірка охорони на місці є невід'ємною частиною будь-якої оцінки охорони судна. Під час перевірки охорони на місці мають бути вивчені та оцінені здійснювані на судні захисні заходи, процедури й операції, спрямовані на таке:

- забезпечення виконання всіх завдань щодо охорони судна;

- спостереження за районами обмеженого доступу з метою забезпечення доступу до них лише осіб, які мають на це дозвіл;

- контроль доступу на судно, включаючи будь-які системи ідентифікації;

- спостереження за палубами та районами довкола судна;

- контроль посадки людей і завантаження їхніх речей (супроводжуваний і несупроводжуваний багаж, особисті речі членів суднового персоналу);

- нагляд за вантажними операціями і доставкою суднових запасів;

- забезпечення готовності до використання суднового зв'язку, інформації та устаткування, призначених для цілей охорони.

Результатом перевірки є акт перевірки з контрольним аркушем перевірки системи охорони судна і пов'язаного з нею охоронного устаткування.

Для забезпечення ефективного виконання положень плану охорони судна необхідно проводити навчання та заняття.

Метою навчань і занять є забезпечення компетентності суднового персоналу у виконанні всіх доручених завдань з охорони при всіх її рівнях, а також уміння виявляти будь-які недоліки, що стосуються охорони і які повинні бути усунуті. Навчання повинні відбуватися щонайменше раз у три місяці. Крім того, у випадках одноразової заміни більше 25 % суднового персоналу особами, які протягом останніх трьох місяців не брали участі в яких-небудь навчаннях на даному судні, навчання повинні проводитися протягом одного тижня з моменту заміни. У цих навчаннях слід відпрацьовувати окремі елементи плану.

4.3.5. Дії офіцера суднової охорони при виникненні надзвичайних ситуацій на судні. Надзвичайні ситуації на судні (загроза захоплення судна терористами, піратами й ін.) можуть виникнути в територіальних водах якої-небудь країни або у відкритому морі. У першому випадку нейтралізацією злочинців повинні займатися спеціальні служби країни перебування, які мають відповідні знання, навички та оснащення. Завдання капітана й офіцера з охорони судна – вчасно повідомити про ситуацію владі, вживання невідкладних заходів безпеки пасажирів екіпажу та живучості судна. Екіпаж повинен відслідковувати ситуацію, фіксувати дії злочинців, запам'ятовувати їх прикмети, взаємини між ними та їхні рольові функції, а також намагатися надати допомогу спецслужбам. Це, можливо, і не спровокує злочинців на агресивні дії. У випадку ж знаходження судна у відкритому морі, коли допомога не може прийти вчасно, екіпаж під керівництвом капітана діє залежно від складної обстановки відповідно до плану охорони судна.

Відповідальність за охорону судна протягом усього рейсу лежить на компанії-судновласнику (оператору). Якщо порт, де перебуває судно, не забезпечує належної охорони, то слід вживати відповідні заходи за результатами оцінки ризику, передбачені в плані охорони судна.

Питання для самоконтролю

1. Контроль доступу на судно, управління посадкою людей, контроль палуб і прилеглих до судна територій.
2. Методи контролю доступу на судно.
3. Виявлення недоліків в охороні судна та вживання заходів для їхнього усунення.
4. Рівні охорони судна.
5. Охорона та захист судна при переході морем, на рейді та при стоянці в порту.
6. Технічні засоби, використовувані для огляду пасажирів та багажу.
7. Обов'язок офіцера щодо охорони судна.
8. Зміст плану охорони судна.
9. Порядок дій при вторгненні піратів.
10. Зміст оцінки охорони судна.



Глава 5. ПРАВИЛА ВИЖИВАННЯ В ПОЛОНІ

5.1. Загальні рекомендації щодо поведження у полоні

Викрадення людей, захоплення заручників з метою отримання викупу, задоволення інших політичних вимог або обміну стало одним із поширених видів кримінальних злочинів. Крім того, стати заручником можна випадково, наприклад при пограбуванні магазину, банку, квартири, заміського котеджу або при захопленні терористами транспортного засобу, громадського будинку й т. п.

На жаль, ніхто, не захищений від ситуації, коли людина може опинитися в заручниках у терористів.

На даний момент детальних рекомендацій та вимог щодо поведження недостатньо. Незважаючи на багаторічну історію захоплення заручників, відшукати детальну інструкцію, як поводитися в полоні у терористів, досить складно. Проте такі інструкції існують і англійською і російською мовами. При уважному вивченні цих документів виявилася їхня схожість (а місцями – майже буквальный збіг). Систематизувавши ці інструкції, можна вести мову про основні рекомендації заручникам (викладено нижче).

Людина стає жертвою з моменту захоплення, і хоча це відбувається в різних умовах, жертва завжди відчуває сильне

потрясіння (шок). Воно обумовлено раптовим різким переходом від фази спокою до фази стресу. Люди реагують на такий перехід по-різному: деякого буквально паралізує страх, інші намагаються дати опір. Тому життєвоважливо швидко впоратися зі своїми емоціями, щоб поводитися раціонально, збільшуючи шанс свого порятунку. Зовнішня готовність до контакту зі злочинцями та обговорення питань, які їх цікавлять, повинна поєднуватися з головним правилом: допомагати не злочинцям, а собі. Відповідати на питання злочинців треба коротко і по суті, адже отримана ними інформація може зашкодити заручнику, його близьким, товаришам по службі, співробітникам правоохоронних органів. Вдумливо слід підходити до питань бандитів про можливу реакцію оточення заручника на викрадення, суму викупу, можливість задоволення інших вимог. Головне завдання полягає в тому, щоб своїми відповідями допомогти людям, які прагнуть знайти та звільнити заручника. Зокрема, аргументоване переконання злочинців у нереальності тих або інших вимог може сприяти вирішенню інциденту "малою кров'ю". У той же час, не можна діяти за принципом "все або нічого". Реакція бандитів на безумовність факту нездійсненності їхнього задуму в поєднанні зі збудженим психічним станом, в якому вони, як правило, перебувають, може виявитися фатальною для заручника. До того ж злочинці найчастіше перебувають під впливом наркотиків, у стані алкогольного сп'яніння. Треба намагатися пом'якшити ворожість бандитів стосовно себе, шукати можливості встановлення індивідуальних контактів з деякими із них. Але зовнішня готовність знайти спільну мову зі злочинцями, участь в обговоренні проблем, що хвилюють їх, не повинні суперечити згаданому головному принципу: допомагати собі та іншим заручникам, а не бандитам.

Усі інструкції радять при спілкуванні з терористами зберігати врівноваженість, не сперечатися з ними, але й не при-

нижуватися, бажаючи про помилування. "Треба намагатися пом'якшити ворожість бандитів стосовно себе, шукати, якщо дозволяють обставини захоплення, можливості встановлення індивідуальних контактів з деякими з них. Це необхідно хоча б для того, щоб уникнути фізичних страждань або поліпшити умови утримання", – стверджує російська інструкція. Перебуваючи поруч з терористами, необхідно встановити із ними загальний психологічний контакт. Не обов'язково з ними розмовляти, але в жодному разі не слід кричати, висловлювати своє обурення, голосно плакати, тому що плач та крик діє на них вкрай негативно і викликає зайву агресію. Не треба допускати дій, які можуть спровокувати нападників до застосування зброї і призвести до людських жертв. Варто пам'ятати, що головна мета – залишитися живим. Спілкуючись з терористами, не слід відводити очі вбік, але прямого погляду в очі треба уникати, тому що на підсвідомому рівні такий погляд розцінюється як виклик. При тривалому перебуванні в ув'язненні інструкції звертають увагу на наступне:

а) важливість дотримання вимог особистої гігієни;

б) необхідність виконання доступних фізичних вправ, якщо забороняють пересуватися по приміщенню, необхідно робити прості фізичні вправи. Як мінімум, слід напружувати та розслабляти по черзі всі м'язи тіла, якщо не можна виконувати звичайний гімнастичний комплекс. Подібні вправи бажано повторювати не менше трьох разів на день;

в) необхідність роботи головного мозку, щоб не замкнутися в собі й не втратити психологічний контроль (можна згадувати зміст книг, розв'язувати математичні завдання, якщо хто-небудь знає молитви – молитися. Якщо є можливість, треба читати все, що опиниться під рукою, навіть якщо текст зовсім не цікавий. Можна також писати, незважаючи на те, що написане буде відбиратися – важливий сам процес, що допомагає зберегти розум);

г) дуже корисно практикувати аутотренінг та медитацію. Подібні методи допомагають тримати психіку під контролем;

д) стежити за часом доби, оскільки викрадачі зазвичай відбирають годинники, мобільні телефони, ізолюють полонених від зовнішнього світу. Тому необхідно вести календар та визначати зміну дня і ночі (за активністю злочинців, певними звуками, режимом харчування й т. п.);

е) пийте і їжте все, що будуть давати, навіть якщо їжа протухла і неїстівна, дуже важливо зберігати свої сили;

ж) треба використовувати будь-яку можливість для відпочинку.

Інструкції закликають заручників не падати духом і до кінця сподіватися на щасливе закінчення ув'язнення. Слід налаштуватися на те, що швидко ніхто нікого не звільнить. Потрібно психологічно підготувати себе до тривалого перебування поруч із терористами. При цьому варто чітко розуміти, що в будь-якому випадку звільнення відбувається обов'язково. Зазвичай терористи намагаються зламати морально своїх полонених, деморалізувати та принизити їх. Для цього застосовуються різні тактики – від позбавлення фізичних потреб (нестача їжі, сну, погані умови утримування) до витонченої техніки "промивання мозку". У цих умовах головне завдання – це зберігати рівноваженість, самоконтроль та самоповагу. Слід стійко переносити позбавлення, образи та приниження, не поводитися зухвало, виконувати вимоги злочинців, не суперечити їм, не ризикувати життям, не реагувати на дії терористів по відношенню до інших заручників. Якщо всі тремтять і плачуть, а ви розповідаєте анекдоти, жертвою з більшою ймовірністю оберуть вас, щоб сильніше залякати інших. На здійснення будь-яких дій (сісти, встати, попити, сходити в туалет) треба запитувати дозвіл. Якщо є поранені, забезпечити їм нерухомість, що зменшить втрату крові. Не-

обхідно налаштуватися на те, що досить тривалий час можливе позбавлення їжі, води чи/і руху, тому потрібно заощаджувати сили. Якщо повітря в приміщенні мало, треба менше рухатися, заощаджуючи кисень. Не слід викидати речі, які можуть ще знадобитися (ліки, окуляри, олівці тощо). За можливістю варто запастися хоча б мінімально питною водою та їжею на той випадок, якщо надовго покинуть наодинці або перестануть годувати.

Ретельний аналіз більш ніж двохсот випадків захоплення та звільнення заручників показав, що найбільш адекватна стратегія заручника – це "прийняття й пристосування". Девіз, яким закликає керуватися американський експерт: "Не допускати ані боягузтва, ані дурної бравади". Необхідно змиритися з перебуванням під владою цих людей. Вони часто готові вбивати. Тому необхідно підкорятися їхнім наказам, уникати як агресії, так і істерик. Емоційно неврівноважений заручник, який впав у паніку від страху, лякає терористів своєю непередбачуваністю, і його, швидше за все, пристрелять першим". Поведінка заручника повинна бути підпорядкована головній меті – вижити та зберегти своє духовне і фізичне здоров'я. Для цього потрібно спробувати переконати терористів забезпечити собі людські умови існування. Стрес, який відчувають заручники (терористи, до речі, теж), через деякий час призводить до повного нервового виснаження. Терористи, знаючи про це, зазвичай заздалегідь запасуються психостимуляторами. "Будьте терплячими, – час працює на заручників і тих, хто готується їх звільнити. Не піддавайтеся на провокації терористів, що намагаються посіяти паніку і переконати заручників у тому, що родичі та влада забули про них. Найефективніший вчинок, який можна зробити для свого звільнення – це зберігати спокій" (рис. 5.1).



Рис. 5.1. В полоні у піратів

При цьому необхідно бути впевненим, що з терористами ведуться переговори, які обов'язково закінчатся успіхом, звільненням. У тих випадках, коли місце утримання заручника і знаходження злочинців встановлене, спецслужби прагнуть використовувати технічні засоби, що у них є, для прослуховування розмов, які ведуться в приміщенні.

Треба пам'ятати про це, і в розмові з бандитами або іншими заручниками повідомляти інформацію, яка, будучи перехоплена, може бути використана для підготовки штурму. Особливо важливі відомості про яскраві і помітні прикмети, за якими можна відрізнити заручника від злочинця, про озброєння бандитів, їхню кількість, розташування усередині приміщення, моральний стан і наміри. Злочинці чітко розуміють, що на найбільшу небезпеку вони наражаються під час отримання грошового викупу. Тому розробляють складні, багаторівневі системи отримання грошей. Мета прийнятих ними заходів –

виключення нападу із засідки, фіксація факту передачі грошей, встановлення особистості злочинців.

Під час штурму при звільненні всі інструкції радять захиститися від куль. Для цього найкраще лягти на підлогу, обличчям униз, подалі від вікон та дверей, не на прямій лінії від віконних і дверних отворів і не рухатися (при стрільбі шматки скла та будівельних конструкцій можуть заподіяти додаткові травми). У жодному разі не можна брати в руки зброю, покинуту терористами, інакше бійці штурмової групи можуть прийняти вас за злочинця і стріляти на ураження. Їм ніколи розбиратися в цей час. У жодному разі не слід бігти назустріч співробітникам спецслужб або від них, тому що той, хто біжить, може бути прийнятий за злочинця. Американська інструкція радить заручникам не проявляти небезпечного героїства, а піклуватися в першу чергу про збереження власного життя та здоров'я. Російські ж фахівці стверджують, що в момент нападу у заручників є можливість вирватися з рук злочинців: "Несподівані для злочинців рішучі дії здатні привести до порятунку. Але якщо безуспішність спроб звільнитися безумовна, краще не вдаватися до надзвичайних заходів, а діяти згідно з обставинами, які склалися". Необхідно також пам'ятати, що для співробітників спецназу на першому місці стоїть життя заручників, а не їхнє власне життя. Також потрібно триматися подалі від терористів, тому що при штурмі в них будуть стріляти снайпери. Якщо пролунали вибухи світло-шумових гранат, (яскраве світло, що б'є в очі, сильний звук, поява різкого запаху диму), необхідно впасти на підлогу, заплющити очі (у жодному разі їх не терти), закрити голову руками та чекати на співробітників спеціальних підрозділів, які здійснюють штурм і звільнення заручників. Злочинці під час штурму найчастіше прагнуть сховатися серед заручників. Часто терористи намагаються зникнути, тому вони переодягаються в одяг заручників. Якщо можливо, треба не

дозволяти їм цього робити і негайно повідомляти про них бійцям–визволителем. Коли злочинці та заручники виходять назовні зі сховища, їм усім наказують тримати руки за головою. Не треба цим обурюватися, робити різкі рухи. Поки не пройде процедура впізнання, запобіжні заходи необхідні.

На жаль, навіть успішне звільнення – це ще не кінець усіх страждань, про що відверто попереджає американський експерт. У звільнених заручників часто спостерігаються дивні реакції, вперше описані після захоплення в 1973 році заручників під час пограбування банку в Стокгольмі. Між терористами та їхніми в'язнями встановлюється сильний психологічний зв'язок, який отримав назву "стокгольмського синдрому". Переживши емоційне потрясіння, багато колишніх заручників починають симпатизувати терористам, з якими вони перебували в дуже тісному контакті й від яких залежало їхнє життя. Крім того, більшість колишніх заручників досить довгий час переживає посттравматичний стресовий розлад. Його симптомами можуть бути безсоння, втрата апетиту, апатія, раптові спалахи люті, труднощі в спілкуванні з близькими. Іноді звільнені заручники переживають так звану "провину живого". Людину переслідує думка про те, що вона якимось чином винна у смерті інших заручників. Експерти попереджають, що всі ці реакції природні, і що з часом людина позбудеться них. Після звільнення заручникам можуть знадобитися допомога і підтримка фахівців, у тому числі психолога. Треба слідкувати за своєю поведінкою і зміною настроїв, спокійно ставитися до зауважень оточуючих з приводу змін у особистості та дивної поведінки. Слід пам'ятати, що після пережиття небезпечної стресової ситуації необхідно впоратися з її емоційними, фізичними та психологічними наслідками. Тому їм варто відкрито повідомляти про свої переживання і не відмовлятися від запропонованої допомоги.

5.2. Рекомендації заручникам при захопленні судна піратами

Перед виходом судна в небезпечну зону морякам слід попередити свої сім'ї та родичів про небезпеки. Можливо, через це вони будуть більше турбуватися, проте відкрито проінформувавши їх про ризик, моряки, тим самим, допоможуть їм швидше впоратися з шоком у випадку одержання звістки про захоплення судна піратами. Пірати можуть змусити (або попросити) членів екіпажу і пасажирів зв'язатися з родиною під час полону. Вони можуть наказати окреслити ситуацію на борту в більш похмурому вигляді, ніж вона є. Якщо ж близькі будуть заздалегідь попереджені про можливість такого розвитку подій, їм буде легше пережити почуте, ніж у тому випадку, якби вони не були до цього готові й не розуміли, що відбувається.

Якщо пірати висадилися на судно, ніякого опору чинити не варто, треба поводитися спокійно і виконувати всі їхні вимоги (рис. 5.2).

Повністю співпрацюйте з піратами. Інші дії можуть викликати побої чи навіть загибель.



Рис. 5.2. Заручники на захопленому піратами судні

Повинен існувати План виживання в полоні, в якому вказані найбільш передбачувані дії. План виживання в полоні – це створення адміністративної організації заручників: для збільшення шансів звільнення заручники повинні бути організованими – це дозволить дисциплінувати всіх, створити моральний опір піратам.

Слід уникати наркотиків. Якщо пірати, які захопили ваше судно, вживають кат (кат – етнічний наркотик, традиційно вживаний жителями Сомалійського півострова) або інші наркотики, уникайте конфліктів з ними, коли вони перебувають під їхнім впливом. Перебуваючи в полоні у піратів, не піддавайтеся спокусі приймати наркотики та наркомісткі лікарські речовини за винятком випадків, коли це необхідно з медичного погляду. Наркотики можуть дати тимчасове полегшення, однак негативні прояви абстинентного синдрому, що виникають після припинення їхнього прийому, та нервовий стан, пов'язаний із прагненням отримати чергову дозу, можуть призвести до прояву насильства з боку піратів.

Не треба втручатися в конфлікти між піратами. Пам'ятайте, що їхня нервова напруга, викликана життям у постійному стані стресу, може підсилитися через страх перед нападом інших піратських груп. Ці страхи та пов'язана з ними нервова напруга можуть призвести до сутичок і бійок між піратами. Слід триматися осторонь, коли пірати з'ясовують стосунки між собою.

Потрібно змиритися з тим, що можливо доведеться довго пробути у піратському полоні. Як правило, пірати утримують судна від 6 до 12 тижнів, але іноді значно довше, залежно від того, як проходять переговори.

Рекомендації для комунікації з піратами:

– запевнити піратів у тому, що створювати їм проблем ніхто не буде;

– докласти зусиль забезпечення максимально прийнятих умов життя, якщо буде потреба – шляхом переговорів з піратами. Не слід забувати, що протягом усього періоду утримання судна на його борту може перебувати до 50 і більше піратів, які займуть житлові приміщення. Проте вибравши правильну тактику поведінки, можна забезпечити прийнятні умови життя для заручників.

Треба розробити графік регулярних занять, що забезпечують достатнє фізичне і розумове навантаження. Це допоможе відволіктися від похмурих думок, зберегти хорошу фізичну форму і з користю провести час. Варто спробувати лягати спати та вставати в один і той же час.

Необхідно проявити готовність іти назустріч піратам. Виконуючи їхні вимоги, слід пам'ятати, що переговори про звільнення ведуться з піратами увесь час, поки люди перебувають у них в полоні. У ході переговорів пірати можуть інсценувати сцени насильства для залякування учасників переговорів і додання більшої важливості своїм вимогам. Крім того, вони можуть зажадати, щоб заручники "позували" для фотографії або з'явилися на палубі (рис. 5.3).

Часто це робиться для того, щоб показати іншій стороні, що заручники живі і з ними добре поводяться. Всі ці дії є невід'ємною частиною процесу переговорів, тому треба виконувати такі вимоги. Слід зберігати оптимізм і, за можливістю, гарний настрій. Якщо заручник "сподобається" своїм тюремникам, у нього буде менше шансів стати об'єктом насильства з їхнього боку.

Зберігати терпіння. Не варто забувати, що протягом усього процесу виплати викупу пірати відчують найсильніший стрес і можуть перебувати в стані підвищеного нервового збудження. За можливістю, треба намагатися уникати прямого контакту з ними. Необхідно дотримуватися заведеного розпорядку та поводитися як звичайно, щоб не привертати

до себе зайвої уваги. Не слід очікувати, що пірати звільнять заручників відразу після одержання затребуваної суми викупу. Швидше за все, це відбудеться через деякий час. Сомалійські розбійники ставляться до піратства як до бізнесу. Вони розуміють, що завдання зайвих збитків і заподіяння шкоди здоров'ю членів екіпажу є непродуктивними діями, які можуть ускладнити хід переговорів або негативно позначитися на розмірі отриманого викупу. На сьогоднішній день рівень насильства відносно членів екіпажу з боку сомалійських піратів залишається відносно низьким у порівнянні з тим, як поведуться з полоненими пірати з інших прибережних африканських регіонів.



Рис. 5.3. "Позування" заручників на захопленому піратами судні

Варто зробити спробу зберегти спокій. Під час нападу пірати можуть загрожувати екіпажу зброєю або навіть застосовувати її. Як показує практика, у більшості випадків такі дії спрямовані на те, щоб залякати капітана судна й змусити його

здатися, а зовсім не для того, щоб учинити акт насильства. Якщо судно захоплене піратами, то збереження спокою й виконання їхніх вимог допоможуть знизити ризик насильства та уникнути потенційно небезпечних ситуацій, що можуть призвести до сумного результату. Слід пам'ятати, що відразу після успішного нападу піратів може турбувати можливість негайних відповідних дій збройних сил зі звільнення судна, тому вони будуть намагатися будь-якими способами затвердити свою владу на судні й підсилити свою присутність. На цьому етапі важливо не ускладнювати ситуацію й уникати конфліктів з піратами, тому що це може призвести до небажаних наслідків (аж до загибелі заручників).

Після звільнення необхідно зробити внесок у розслідування обставин захоплення. Відразу ж після звільнення треба відповісти на питання представників спецслужб. Бесіда з ними може допомогти впоратися з наслідками пережитої психологічної травми. Крім того, отримана інформація дозволить їм скласти більш повне уявлення про застосовувані піратами тактику та методи нападу і, таким чином, запобігти їхнім новим атакам. Дуже важливо згадати якнайбільше деталей. Стануть у пригоді будь-які відомості про піратів, у тому числі про їхні дії, спорядження, особливості поведінки, спілкування на борту судна; про те, з ким вони зв'язувалися за його межами, яка в них була зброя, скільки їх було на судні, який був порядок денний, чи змінювався їхній склад і т. п.

5.3. Захист судна під час піратських нападів

5.3.1. Характерні помилки в діях судноплавних компаній і екіпажів суден. Деякі найбільш характерні помилки загального плану в діях компаній та екіпажів, яких припустилися всупереч наведеним рекомендаціям і які призвели до трагічних наслідків:

1. План дій на випадок зустрічі з піратами, натренованість і готовність екіпажу до дій згідно з планом не відповідають вимогам ІМО.

Найчастіше такий план або взагалі відсутній на судні, або підготовлений чисто формально, без оцінки всіх ризиків і врахування можливого розвитку ситуації у випадку зустрічі з піратами, хоча він повинен передбачати дії кожного члена екіпажу при будь-якому ймовірному розвитку ситуації. Згідно з Кодексом ОСПЗ та НЕМП, вказується: "...щоразу до входження в піратонебезпечний район на судні повинні бути відпрацьовані чіткі дії всього екіпажу та кожного моряка окремо щодо вживання заходів відповідно до такого плану". Ця рекомендація всім зрозуміла й особливо важлива в багатонаціональних екіпажах, але далеко не завжди виконується. Тим часом більшість спроб захоплення судна були відбиті тими екіпажами, які провели планування та належну підготовку моряків перед проходженням цих районів і ефективно використовували підготовлені заходи захисту.

2. Несвоєчасне виявлення екіпажем підозрілих плавзасобів.

У більшості випадків піратських захоплень торгових суден моторні човни піратів виявлялися судновими спостерігачами із запізненням і не сприймалися спочатку як піратські. У результаті в екіпажу залишалося мало часу для виконання всього комплексу заходів згідно з планом дій на випадок зустрічі з піратами (див. п. 1 вище), тому що моторні човни піратів, які розвивають швидкість до 30 вузлів, досить швидко наближаються до судна. При цьому в рекомендаціях циркуляра MSC.1/Circ.1334 вказується: "Раннє виявлення можливого нападу часто може бути найефективнішим способом стримування піратів".

3. Не виконання вимог інформування офісу УКМТО ("Морських торговельних операцій Великобританії") у Дубаї

про намір судна слідувати через піратонебезпечний район і про підозрілі плавзасоби, а також відсутність реєстрації судна в MSCHOA (Центрі морської безпеки – Африканський Ріг) перед проходженням піратонебезпечного району.

За статистикою, що наведена Центром морської безпеки – Африканський Ріг (MSCHOA), кожне п'яте судно, що пересувається через піратонебезпечний район, ігнорує цю рекомендацію, хоча нагадування про необхідність оповіщення зазначених центрів можна зустріти на веб-сайтах усіх контактних пунктів, які беруть участь у реалізації антипіратських заходів. Це стосується навіть тих суден, які слідують у супроводі військових кораблів. Реєстрація судна, наприклад у MSCHOA, перед проходженням транзитом через піратонебезпечні аква-торії північно-західної частини Індійського океану бажана, особливо якщо судновласники та капітани суден сподіваються на одержання своєчасної допомоги військових.

4. Рух за межами Транзитного коридору морської безпеки MSTP при проходженні через Аденську затоку.

За статистикою, більшість захоплених суден в Аденській затоці пересувалися за межами зазначеного коридору.

5. Відсутність надійного сховища для екіпажу судна на випадок висадження на нього піратів – "цитаделі".

Ця рекомендація досить актуальна, але її не часто дотримувалися до тих пір, поки її ефективність не була підтверджена в декількох випадках у першій половині 2010 р., які отримали широкий резонанс.

6. Відсутність на судні ефективних не смертельних засобів захисту, відлякування та стримування піратів.

Виконання цієї рекомендації неодноразово допомагало і допомагає екіпажам при зустрічі з піратами. Однак судновласники найчастіше економлять на забезпеченні суден різними установками та системами, що дозволяють екіпажу, поряд

із виконанням інших антипіратських заходів, перешкоджати наближенню та проникненню піратів на судно. Забуваючи про те, що витрати, які вони можуть понести у випадку захоплення судна, на порядок перевищують вартість таких пристроїв. Зараз промисловість пропонує різні установки для створення димових і водяних завіс, світлового та звукового впливу тощо, не кажучи вже про прилади нічного бачення, радари, тепловізори та інші пристрої, що дозволяють виявити будь-який підозрілий невеликого розміру плавзасіб на далеких і ближніх підступах до судна.

Слід зазначити, що недалекоглядність і стриманість деяких компаній у питаннях оснащення суден відповідним устаткуванням для протидії піратам частково компенсується кмітливістю, ініціативністю й навіть рішучістю моряків. Завдяки цим якостям вони знаходять вихід з такої ситуації і встановлюють на судах різні сітки та огороження на бортах, оперізують їх колючим дротом, транслюють через системи суднового оповіщення запис гавкання собак, використовують проти нападників сигнальні та освітлювальні ракети, пляшки з запальною сумішшю, такелажне оснащення й навіть колюди, скидаючи їх за борт.

7. Проходження через небезпечний район поодиночі, а не в супроводі військових кораблів, тобто в конвої.

Виконання цієї рекомендації є значною, хоча й неповною гарантією безпеки. Не всі користуються такою можливістю (з різних причин) і усвідомлено піддають себе ризику там, де його можна значно зменшити. На практиці з'ясовується, що деякі судноплавні компанії та капітани суден, які планують рейси через піратонебезпечну Аденську затоку, знають або в останній момент довідуються про існування таких конвоїв. Інформацію про графіки цих конвоїв і процедуру подачі заявок на включення судна до конвою можна одержати, наприк-

лад, із веб-сайтів MSCHOA (www.mschoa.org) і Служби морської безпеки.

5.3.2. Приклади успішної відсічі піратам. Одним із перших гучних нападів сомалійських піратів стала спроба захоплення в березні 2003 р. танкера "Moneron" з вантажем бензину (рис. 5.4.). Хімовоз південнокорейської будови виявився швидшим, ніж розраховували загарбники. Зрозумівши, що "Moneron" не збирається зупинятися, пірати відкрили по ньому вогонь з гранатомета. Переслідування тривало близько години, але безрезультатно.



Рис. 5.4. Танкер "Moneron"

У листопаді 2005 р. круїзний лайнер "Сиборн спіріт" був атакований піратами за 160 км від берегів Сомалі. Вони з'явилися зненацька на швидкохідних катерах, озброєні автоматами та гранатометами, і обстріляли судно. Дотепний капітан використав нетрадиційний засіб боротьби – акустичну гармату LRAD. Вона оглушила піратів. Судно встигло відійти на безпечну відстань (рис. 5.5).



Рис. 5.5 Лайнер "Сиборн спіріт"

Екіпаж китайського риболовецького судна "Zhenhua 4", яке піддалося нападу піратів 17 грудня 2008 р., закидав морських розбійників порожніми пивними пляшками й "коктейлями Молотова". Коли біля борту "Zhenhua 4" з'явилися два моторні човни з озброєними розбійниками, частина членів екіпажу забарикадувалася у внутрішніх приміщеннях і запросила допомогу по радіо. А найсміливіші, пише гонконгська преса, зайняли позиції на верхній палубі. Готуючись відбити напад, рибалки вилили за борт пиво з 400 пляшок. Сімох піратів які піднялися на борт моряки обливали водою зі шлангів під великим тиском і закидали скляною тарою, деякі з пляшок були наповнені запальною сумішшю.

Є й інший повчальний приклад: сомалійські пірати, які атакували в листопаді 2009 р. в Аденській затоці з двох човнів суховантажник "Lady Juliet" (рис. 5.6) з українським екіпажем на борту (23 людини), зустріли збройну відсіч приватної охорони. Судно під прапором Карибської острівної держави Сент-Вінсент і Гренадіни було обстріляне піратами з автоматів і гранатометів. Отримавши відсіч, пірати негайно припинили атаку

і повернулися до судна-бази, з якого раніше десантувалися. Ніхто на борту "Lady Juliet" не постраждав.



Рис. 5.6. Суховантажник "Lady Juliet"

Пізніше 13 листопада 2009 р. з'явилося повідомлення, що судно "Фуцянлунь" в Аденській затоці об'єднатися з групою суден, яку супроводжували військові кораблі Китаю. Приблизно о 14:30 за пекінським часом команда помітила, що до їх корабля наближаються швидкісні катери піратів. Відповідно до вказівки капітана моряки закидали катери і піратів, які намагалися піднятися на борт, пляшками з запальною сумішшю, піском, обрізали мотузкові сходи, які злочинці закинули на борт. Протягом години вони відбили три спроби піратів піднятися на борт судна, а через годину до них на підмогу прилетів вертоліт з китайського військового корабля, і пірати змушені були відійти. Два моряки в сутичці з піратами отримали легкі поранення.

Танкер "Московський університет" – один з найбільших, якими володіє компанія-судновласник "Новошип" (рис. 5.7), 5 травня 2010 р. також був атакований піратами. Як тільки на

судні побачили, що пірати наближаються, капітан танкера намагався так поставити його, щоб піратське судно зіштовхнулося з бортом, але керувати танкером водотоннажністю 106 тис. т, висотою з 9-поверховий будинок складно. Тому цей маневр не вдався. Фальшборти танкера обнесені колючим дротом для того, щоб на борт ніхто не міг піднятися, але і це не зупинило піратів. Весь екіпаж уже був підготовлений до їхнього нападу, і ледве голова першого з піратів з'явилася над бортом танкера, всі сховалися в броньованому румпельному відсіку, куди заздалегідь знесли їжу і воду. Потім команда знеструмила судно і зупинила всі двигуни. Судно лягло в дрейф. Коли пірати, озброєні автоматичною зброєю і гранатометами, піднялися на борт, їх дуже розсердило, що вони побачили порожній капітановий місток. Звільнення російського танкера від піратів Сомалі відбулося завдяки блискучій операції, яка проводилася за чітко розробленим планом. Морські піхотинці чітко знали, де ховалися моряки і де затаїлися пірати. Операція тривала 22 хв. Виявилось, що рятувальні та бойові дії відбувалися за постійними консультаціями з фахівцями "Новошип" компанії-власника судна. Вони через супутниковий зв'язок із командуванням протичовнового корабля "Маршал Шапошников" "читали" схему розташування об'єктів на танкері (рис. 5.8).

Завдяки цьому штурм здійснювався не наосліп, екіпаж військового корабля постійно чинив психологічний тиск на піратів, висувачи їм по радіозв'язку вимоги покинути борт захопленого судна, здати зброю, звільнити заручників, а також повідомляючи, що жодного викупу вони не отримають. Над захопленим танкером піднявся гвинтокрил, але бандити відкрили по ньому вогонь. З 5:13 до 5:35 місцевого часу було здійснено раптовий штурм танкера під прикриттям артилерійського вогню і стрілецької зброї з великого протичовнового корабля (ВПК). З висадкою штурмових груп з ВПК "Маршал Шапошников" на борт танкера пірати фактично були взяті

зненацька, оскільки не чекали таких рішучих дій. Десантників прикрив бойовий корабель, він дав декілька прицільних пострілів по злочинцях, і вони відразу здалися. Десять піратів було захоплено, одного вбито. Капітан танкера діяв за інструкцією, яка існує та відпрацьовується серед моряків торговельних суден, що рухаються Індійським океаном. Інструкцію "Правила поведінки екіпажу у випадку захоплення судна" розроблено службою безпеки мореплавства. "Інструкція, спряцьовала – пірати вже не могли діяти за звичайною схемою: захоплення заручників, відведення судна в таємне місце, вимагання великих сум з компанії-власника", – прокоментував співробітник Департаменту безпеки.



Рис. 5.7. Танкер "Московський університет"

Ще один невдалий напад піратів відбувся 19 травня 2010 р. Моряки китайського торгового судна "Аньцзецзян" за допомогою пивних пляшок і інших підручних засобів відбили дві атаки морських піратів (рис. 5.9). Під час наближення до нігерійського порту Лагос спостерігачі на судні помітили, що до судна на великій швидкості наближаються два моторні

човни з озброєними людьми. Підійшовши до борту судна, невідомі спробували за допомогою сходів і мотузкових трапів піднятися на борт. Екіпаж "Аньцзецзяна" за допомогою великої кількості пивних пляшок, шматків дерева і інших підручних засобів запобіг спробі.

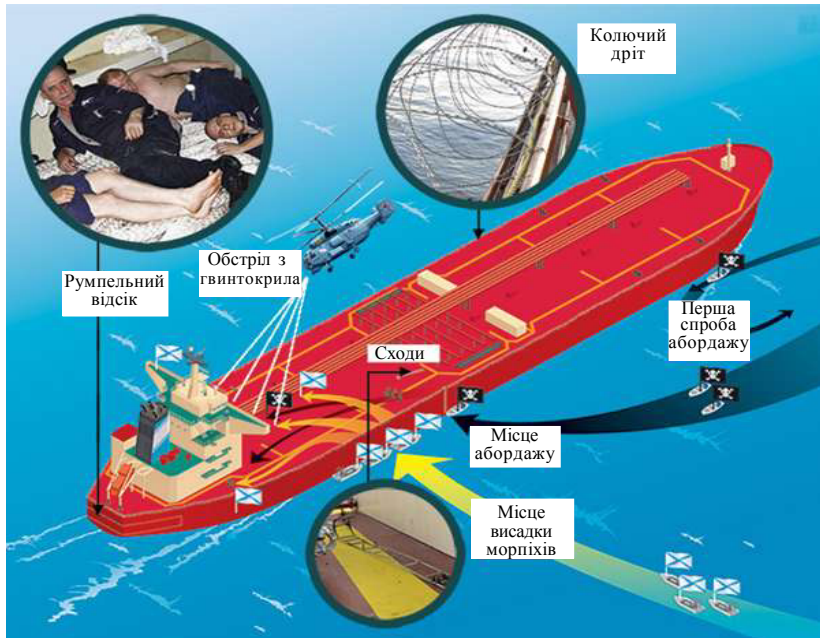


Рис. 5.8. Схема нападу на танкер "Московський університет"

Пізніше пірати зробили другу атаку на судно, відкривши вогонь з автоматичної зброї. Щоб уникнути жертв, екіпаж відступив від бортів у район житлових приміщень судна і вже звідти продовжив відбиватися від нападників. Дії моряків увінчалися успіхом, пірати були змушені відступити і залишити судно. В ході зіткнень чотири китайські моряки, включаючи капітана, отримали поранення.



Рис. 5.9. Відбиття атаки піратів

У вересні 2010 р. контейнеровоз "Магеллан Стар" (рис. 5.10), який прямував з Індонезії в Європу під прапором Антигуа та Барбуда, не врятувало від захоплення навіть те, що він ішов у конвої з чотирьох суден під захистом інтернаціонального військово-морського ескорту.



Рис. 5.10. Контейнеровоз "Магеллан Стар"

Конвой "сильно розтягнувся", хоча згодом присутність неподалік військових кораблів і зіграла позитивну роль. Американські морські піхотинці з десантно-гвинтокрильного

корабля-дока "Дюбук" через деякий час висадилися на борт контейнеровоза і захопили живими дев'ятьох піратів. Головна ж причина того, чому піратам не вдалося захоплення, полягала в тому, що на німецькому судні було заздалегідь обладнано потайне приміщення, в якому команда змогла вкритися від піратів і уникнути таким чином захоплення в заручники. І хоча в цьому місці "тісно, пекуче, погано пахне й темно", там були "їжа, вода, а також медикаменти", і звідти можна виходити на зв'язок по супутниковому телефону, за допомогою якого капітан постійно перебував на зв'язку. У випадку загрози затоплення судна члени екіпажу, що сховалися від піратів, могли б екстреним способом в будь-який момент покинути його. Те, що морські розбійники взяли на бордаж судно без команди, їх дуже здивувало. Також вразило й інше неприємне відкриття – контейнеровоз виявився некерованим. "Пірати в повному розпачі дзвонили в нашу компанію й запитували, де перебуває наша команда", – розповів голова судноплавної компанії. Загалом до появи на судні американських морських піхотинців зловмисники виявилися повністю деморалізованими – всі їхні плани провалилися.

Екіпаж танкера ВАР "Совкомфлот" "NS Century" (рис. 5.11) зумів відбитися від морських розбійників, які напали на судно в Аравійському морі неподалік від індійського міста Порбандар. У ВАР "Совкомфлот" повідомили, що вдень 16 лютого 2011 р. екіпаж танкера помітив три човни, що йшли у його напрямку. Було оголошено загальну тривогу на судні. Озброєна охорона, яка перебувала на борту, зробила серію попереджувальних пострілів у повітря, після чого човни повернули й пішли геть.

У вересні 2011 р. сомалійські пірати намагалися захопити суховантажник "Pacific Express" (рис. 5.12), що йшов під прапором Кіпру. На борту перебували 26 членів екіпажу, серед

них – 25 громадян Філіппін і один громадянин України. Після невдалих спроб захоплення судно підпалили, щоб "викурити" команду суховантажника з їх сховища. На щастя, капітан встиг поінформувати військові сили і разом з екіпажем заблокуватися в спеціальному відсіку.



Рис. 5.11. Танкер "NS Century"



Рис. 5.12. Суховантажник "Pacific Express"

На допомогу прибув військовий корабель Італії "Andrea Doria". Члени італійського екіпажу допомогли команді суховантажника "Pacific Express" ліквідувати пожежу. Ніхто не постраждав.

У січні 2012 р. іспанське судно-транспорт ВМС "Патіно" (рис. 5.13) з 148 членами екіпажу було атаковано піратами біля східного узбережжя Африки. Екіпаж відкрив у відповідь вогонь, після переслідування вертольотом іспанського флоту корабель піратів було захоплено, в полон потрапило шість злочинців.



Рис. 5.13. Транспорт "Патіно" ВМС Іспанії

У грудні 2012 р. в зоні підвищеного ризику Аденської затоки відбулося відразу кілька інцидентів. У затоці Омана здійснені атаки на шість торгових суден, одне з яких було взято на абортдаж (датський танкер "Torm Kristina" (рис. 5.14), екіпаж сховався в цитаделі, що не дозволило піратам отримати контроль над судном), а на допомогу вчасно прийшов бойовий корабель військ коаліції. Напад було відбито групами приватної охорони.



Рис. 5.14. Танкер "Torm Kristina"

21 січня 2016 р. пірати атакували ро-ро судно "Silver Sky" (рис. 5.15) в 50 милях від берегів Байельси, штату на півдні Нігерії. На двох шлюпках пірати зробили спробу висадитися на "Silver Sky", але їм завадили відчайдушний опір екіпажу і висота борту судна. Пірати відкрили вогонь з автоматів і поранили одного з моряків.



Рис. 5.15. Ро-ро судно "Silver Sky"

У відповідь екіпаж поливав нападників водою. Судно постійно маневрувало, щоб уникнути абордажу. Після кількох невдалих спроб висадитися на борт пірати залишили "Silver Sky" у спокої і зникли.

У березні 2017 р. балкер "SOFIA" (рис. 5.16) був атакований у Гвінейській затоці, приблизно 120 миль на північний захід від Brass, Bayelsa, Nigeria. Судно прямувало за маршрутом з Лагоса в Овендо, Лібревіль, Габон. Семеро людей, озброєних вогнепальною зброєю, на швидкохідному катері підійшли і обстріляли балкер на ходу. Теплохід збільшив швидкість і почав маневрувати. Частина екіпажу сховалася в цитаделі. Через 40 хв пірати перервали атаку і відійшли.



Рис. 5.16. Балкер "SOFIA"

Пізніше 8 квітня 2017 р. в Аденській затоці в 75 милях від узбережжя Ємену піратами був захоплений суховантажник "OS 35" (рис. 5.17). Судно під прапором Тувалу йшло з Пенанга (Малайзія) в Ємен. Екіпаж зупинив головний двигун і забарикадувався в цитаделі. Через добу до судна підійшли судна ВМС Індії і Китаю. Пірати на той час уже покинули борт "OS 35".



Рис. 5.17. Суховантажник "OS 35"

Питання для самоконтролю

1. Загальні правила поведінки заручників.
2. Правила поведінки під час штурму при звільненні.
3. Поведінка екіпажу при висадці піратів на судно.
4. Що таке "План виживання в полоні"?
5. Правила поведінки в полоні у піратів.
6. Характерні помилки в діях екіпажів судна під час нападу піратів.
7. Приклади правильних дій екіпажу при відбитті нападів піратів.



ПІСЛЯМОВА

Аналіз матеріалу, поданого в навчальному посібнику, дозволяє зробити наступні висновки:

- піратство як один із видів злочину на морі в наші дні продовжує залишатися серйозною перешкодою для міжнародної торгівлі та мореплавства;

- найбільша небезпека, з погляду можливого піратського нападу на судно, загрожує суднам, які стоять на якорі. Відзначено значне зростання кількості викрадень суден, в основному буксирів, барж та рибальських суден, які працюють у водах Індонезії та Малаккської протоки;

- піратські напади останнім часом ретельно плануються та організовуються. Найчастіше пірати знають про вантаж, який перебуває на судні, що свідчить про їхнє зрощування з терористичними структурами.

Для забезпечення запобігання піратських нападів, крім розглянутих у посібнику документів, рекомендується користуватися настановами для практичної роботи, розробленими судноплавними компаніями та іншими офіційними організаціями.

Основним документом залишається НЕМП-4 "Найбільш ефективні методи захисту від піратства, що базується на території Сомалі".

Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів
International Ship and Port Facility Security Code

"ЗАТВЕРДЖУЮ/
APPROVED"

Керівник компанії/
General Manager

підпис/signature _____
" ____ " _____

ПЛАН ОХОРОНИ СУДНА
SHIP SECURITY PLAN
(типовий)

Назва судна Name of ship								
Прапор судна Ship of Flag								
Номер IMO IMO number								
Рік побудови Year of build								
Тип судна Ship's type		Код розробки Working out Code						

Номер екземпляра _____
Сору _____

М.П.

0. ДАНІ ПРО СУДНО

0.1. Загальні відомості

НАЗВА СУДНА:

ПОЗИВНИЙ СИГНАЛ:

НОМЕР ІМО:

ПОРТ ПРИПИСКИ ДЕРЖАВА ПРАПОРА:

ТИП СУДНА:

РІК І МІСЦЕ ПОБУДОВИ:

КЛАС РЕГІСТРУ:

НАЙМЕНУВАННЯ КОМПАНІЇ:

АДРЕСА КОМПАНІЇ:

0.2. Основні характеристики

Довжина найбільша, м:

Осадка в баласті, м:

Осадка в повному вантажу, м:

Висота найнижчої відкритої палуби над рівнем моря
в повному вантажу, м:

Валова місткість загальна, рег. т:

Чисельність екіпажу (звичайна):

Кількість пасажирських місць:

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Введення

План охорони судна розроблений відповідно до вимог Глави XI-2 "Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі" Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі СОЛАС-74 і Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ), прийнятих Резолюціями 1 і 2 конференції Договірних урядів 12 грудня 2002 р.

План судна є конфіденційним документом і має бути захищений від несанкціонованого доступу та розголошення.

1.2. Цілі

Основними цілями Плану є:

1. Своєчасна підготовка екіпажу до здійснення заходів, що забезпечують постійну готовність швидко та ефективно реагувати на можливі акти тероризму, піратства, а також до вживання заходів щодо їхнього запобігання.

2. Надання рекомендацій капітанові, особі командного складу, відповідальній за охорону судна, та іншому персоналу на борту судна, залученому до системи охорони контролю за виконанням заходів для різних рівнів охорони, використанню процедур та інструкцій стосовно охорони як на судні, так і у відносинах судна з компанією, портовими засобами, організаціями та владою, які несуть відповідальність за охорону.

1.3. Визначення

Для цілей Плану, якщо спеціально не обумовлено інше:

1. **Компанія** – означає власник судна або будь-яка інша організація чи особа, (керуючий або фрахтувальник з бербоут-чартера), що прийняли на себе відповідальність за експлуатацію судна від власника судна, і при цьому погодилися виконувати всі обов'язки та взяли відповідальність, покладену Міжнародним Кодексом з керування безпекою.

2. **Взаємодія судно/порт** означає взаємодію, яка відбувається, коли діяльність судна прямо і безпосередньо пов'язана з переміщенням людей, товарів або наданням портових послуг судну.

3. **Декларація про охорону** – угода, досягнута між судном і/або портовим засобом, або іншим судном, з якими воно буде взаємодіяти, обумовлені заходи щодо охорони кожної сторони.

4. **Посадова особа компанії, відповідальна за охорону (ПОК)** – це особа на березі, призначена компанією для забезпечення проведення оцінки охорони суден, вироблення,

подання на схвалення та наступного виконання планів охорони суден і для зв'язку з посадовими особами портових засобів, відповідальними за охорону, і особами командного складу, відповідальними за охорону судна.

5. Посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону (ПОПЗ) – особа, призначена відповідальною за розробку, виконання і перегляд плану охорони портового засобу та за зв'язок з особами командного складу, відповідальними за охорону суден, і з посадовими особами компанії, відповідальними за охорону.

6. Особа командного складу, відповідальна за охорону судна (ОКС) – особа, підзвітна капітанові, призначена компанією для розв'язання питань забезпечення охорони судна, включаючи виконання плану охорони судна та зв'язок із посадовою особою компанії, відповідальною за охорону та посадовою особою портового засобу, відповідальною за охорону.

7. План охорони судна – план, розроблений для забезпечення вжиття заходів на судні, призначених для захисту людей, вантажу, вантажних транспортних одиниць або судна від ризиків порушення охорони.

8. План охорони портового засобу – план, розроблений для забезпечення виконання заходів, призначених для захисту портового засобу та суден, їхніх вантажів, вантажних транспортних одиниць, людей і суднових запасів від ризиків порушення охорони.

9. Портовий засіб – район, визначений Договірним урядом або призначений владою, де відбувається взаємодія судно/порт. Сюди належать також якірні стоянки, місця очікування причалу, підходи з моря тощо.

10. Подія, пов'язана з охороною, означає будь-яку підозрілу дію або обставину, яка загрожує забезпеченню охорони судна, включаючи морську пересувну бурову установку та високошвидкісне судно, або портовий засіб, або будь-яку взаємодію судно/порт, або будь-яку діяльність судно–судно.

11. **Рівень охорони** означає кваліфікацію ступеня ризику того, що буде здійснена спроба порушити охорону або відбудеться подія, пов'язана з охороною.

12. **Рівень охорони 1** означає рівень, при якому завжди, і безупинно, повинні підтримуватися мінімальні відповідні заходи щодо забезпечення охорони.

13. **Рівень охорони 2** означає рівень, при якому, через підвищений ризик події, протягом деякого періоду часу повинні підтримуватися відповідні додаткові заходи щодо забезпечення охорони.

14. **Рівень охорони 3** означає рівень, при якому в деякому обмеженому проміжку часу, протягом якого подія ймовірна або неминуха, повинні підтримуватися особливі специфічні заходи щодо забезпечення охорони, хоча іноді неможливо визначити конкретну мету нападу.

2. ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА ОХОРОНИ СУДНА

Організаційна структура охорони судна представлена на рис. 1.

Для організації роботи та здійснення заходів щодо охорони судна створюється **судновий комітет безпеки** в складі:

- капітана;
- осіб командного складу, які мають обов'язки з охорони: старший помічник, старший механік.

Основними завданнями суднового комітету безпеки серед інших є:

- організація вжиття судновим персоналом ефективних заходів з безпеки та охорони судна;
- вироблення у екіпажу навичок загальної пильності, уміння вивчати навколишнє оточення, оцінювати його та вживати необхідних заходів безпеки;
- відпрацьовування методів протидії загрозам захоплення судна терористами та піратами, вибухів судна, захоплення заручників.



Рис. 1. Схема організаційної структури охорони судна

Примітки: * Ім'я, посада та інформація для зв'язку з Посадовою особою компанії.

** Якщо є в штатному розкладі.

*** ОКС на судні є капітан.

Повсякденно залучені та виконують функції щодо забезпечення безпеки та охорони судна відповідно до посадових обов'язків:

- вахтовий помічник капітана та палубна вахта;
- вахтовий механік.

Залежно від рівня охорони в заходах щодо охорони судна можуть бути задіяні всі члени екіпажу.

На судні має бути розроблений "Розклад екіпажу з протидії терористичним актам" за формою, прийнятою для "Роз-

кладу по тривогах", погоджений з відповідними документами, схваленими Компанією.

3. КАПІТАН

3.1. Повноваження та відповідальність

1. Капітан є вищою посадовою особою на судні. Він керує судном на основі єдиначальності. Капітан видає накази та розпорядження по судну, які підлягають неухильному виконанню всіма особами, що перебувають на судні.

2. Капітан має виняткові повноваження в прийнятті рішень щодо забезпечення безпеки та охорони судна, а також може звертатися до компанії або будь-якого уряду за допомогою, якщо вона потрібна.

3. Капітан не обмежений ні компанією, ні фрахтувальником або будь-якою іншою особою в праві прийняття під свою відповідальність будь-яких рішень, які, на його професійну думку, необхідні для підтримки рівня безпеки та охорони судна. Це положення включає відмову в доступі на судно людям або їх речам, а також відмову прийняття будь-якого вантажу.

4. Капітан судна несе повну відповідальність за безпеку судна. При будь-якому рівні охорони, включаючи рівень охорони 3, він може вимагати роз'яснень або змін вказівок від органів, які ухвалюють заходи реагування на подію або її загрозу, якщо є підстави вважати, що виконання вказівок може завдати шкоди безпеці судна.

5. Капітан, маючи надані йому повноваження й несучи всю повноту відповідальності за охорону та безпеку судна, суднового персоналу, вантажу й майна забезпечує:

– організацію служби на судні, яка передбачає ефективні запобіжні заходи та адекватні відповідні дії при загрозовій події або порушенні охорони, розподіл обов'язків, повноважень і відповідальності суднового персоналу, залученого до охорони;

- регулярний розгляд плану охорони судна на предмет його відповідності призначенню на основі оцінки охорони судна;
- планове проведення навчань і тривог з морської безпеки та охорони судна.

4. ПОСАДОВА ОСОБА КОМПАНІЇ, ВІДПОВІДАЛЬНА ЗА ОХОРОНУ СУДНА

4.1. Призначення

Для координації робіт із забезпечення охорони суден наказом керівника компанії призначається Посадова особа компанії, відповідальна за охорону (ВОК). Компанія забезпечує необхідну підтримку Посадовій особі у виконанні своїх обов'язків з охорони.

4.2. Повноваження й відповідальність

Посадова особа компанії забезпечує проведення оцінки охорони суден, розробку, надання на схвалення й виконання планів охорони суден, здійснення зв'язку з посадовими особами портових засобів, відповідальними за охорону, і особами командного складу, відповідальними за охорону.

Функціональні вимоги до Посадової особи, її обов'язків, відповідальності та прав викладені в типовому Положенні про посадову особу компанії, відповідальну за охорону.

Форми з даними посадової особи компанії, відповідальної за охорону, і її заступника подано у Доповненні 3 і заповнюються при призначенні посадової особи компанії та її заступника, а корегування вноситься відразу ж після зміни яких-небудь даних.

5. ОСОБА КОМАНДНОГО СКЛАДУ, ВІДПОВІДАЛЬНА ЗА ОХОРОНУ СУДНА

5.1. Призначення

Для керівництва роботами щодо забезпечення охорони на судні призначається Особа командного складу, відповідаль-

на за охорону судна. Призначення здійснюється наказом керівника компанії. Відповідна інформація для ОКС подана в Доповненні 4.

Особа командного складу, відповідальна за охорону, вирішує питання забезпечення охорони судна, включаючи виконання плану охорони судна та зв'язок з посадовою особою компанії, відповідальною за охорону, й посадовою особою портового засобу, відповідальною за охорону.

5.2. Повноваження й відповідальність

Функціональні вимоги до Особи командного складу, відповідальної за охорону, її обов'язки, повноваження та відповідальність викладені в типовому Положенні про особу командного складу, відповідальну за охорону судна.

Наказом керівника компанії Особою командного складу, відповідальною за охорону, призначений капітан.

5.3. Взаємодія з Посадовою особою портового засобу, відповідальною за охорону

Свої обов'язки з охорони Особа командного складу, відповідальна за охорону судна, виконує в тісній взаємодії з Посадовою особою портового засобу:

5.3.1. Інформування про рівні охорони здійснюється як до заходу в порт, так і при стоянці в порту. Обсяг необхідної інформації та порядок передання викладено в п. 10.3.5 даного Плану.

5.3.2. Особа командного складу та посадова особа портового засобу оформляють Декларацію про охорону. Умови оформлення декларації та порядок її заповнення визначені "Положенням про Декларацію про охорону".

5.3.3. Особа командного складу, відповідальна за охорону судна, координує з посадовою особою портового засобу:

- питання, пов'язані з виконанням плану охорони судна;
- аспекти охорони при обробці вантажу та суднових запасів;

- заходи охорони при оформленні Декларації про охорону;
- дії у випадку порушення охорони судна або порушення охорони портового засобу.

6. ДОКУМЕНТУВАННЯ ПЛАНУ ОХОРОНИ СУДНА

Кожне судно повинне мати на борту схвалений "Службою морської безпеки" (або від її імені визнаною в галузі охорони організацією) План охорони судна. Ніякі зміни схваленого Плану, що стосуються охорони судна та охоронного устаткування, за винятком питань неprinципового характеру (наприклад, прізвищ і реквізитів, зв'язки посадових осіб тощо) не повинні задіюватися, поки відповідні виправлення до Плану не будуть схвалені "Службою морської безпеки" (або від її імені визнаною в галузі охорони організацією).

6.1. Періодичні перегляди й аудиторські перевірки плану

План охорони судна регулярно на плановій основі переглядається і перевіряється внутрішніми аудиторськими не рідше одного разу на рік.

Метою перегляду та внутрішньої аудиторської перевірки є:

- перевірка відповідності плану призначенню, а також вимогам міжнародних і національних стандартів, норм і правил;
- оцінка правильності й ефективності передбачених заходів щодо охорони судна;
- виявлення недоліків і невідповідностей плану та розробка пропозицій щодо їхнього усунення;
- розробка пропозицій щодо удосконалення плану та приведення його до сучасного рівня на підставі досвіду експлуатації або обставин, що змінилися;
- прийняття рішень щодо корегування плану.

Планування, порядок підготовки та проведення переглядів і аудиторських перевірок, а також оформлення звітів здійснюється в порядку аналогічно викладеному в процедурах

з огляду та внутрішньому аудиту системи керування безпекою, що відповідає вимогам Міжнародного Кодексу з управління безпекою (МКУБ).

6.1.1. Перегляд плану

Відповідальність за перегляди плану охорони несуть Посадова особа компанії, відповідальна за охорону, і Особа командного складу, відповідальна за охорону судна.

ПОК планує проведення переглядів, здійснює контроль їхнього проведення, організовує із залученням компетентних фахівців розгляд отриманих з судна оглядово-аналітичних матеріалів (доповідей про стан охорони судна) і виносить за ними рішення про необхідність корегування плану.

ОКС, із залученням суднового персоналу, що має специфічні обов'язки з охорони судна, здійснює перегляд (огляд) і аналіз системи охорони, за результатами яких складається доповідь у встановленій формі, яка називається компанією для ухвалення рішення.

При перегляді враховуються (але цим не обмежуються):

- стан охорони судна, події, що мали місце, їх аналіз;
- недоліки та невідповідності, виявлені в процесі експлуатації судна;
- зауваження повноважних органів нагляду, що мали місце за звітний період;
- рекомендації та пропозиції щодо корегування плану охорони судна.

За результатами розгляду доповідей з судна ПОК складає протокол перегляду плану охорони судна, де зазначаються ухвалені рішення щодо корегування. Протокол затверджується Керівником компанії.

ПОК організовує корегування плану відповідно до ухвалених рішень, здійснює схвалення змін "Служби морської безпеки" (або від її імені визнано в галузі охорони організації).

Схвалені матеріали з корегування плану спрямовуються на судно для впровадження.

6.1.2. Внутрішня аудиторська перевірка плану

Внутрішні аудиторські перевірки плану охорони судна здійснюються компанією на плановій основі (не рідше одного разу на рік). Планування й відповідальність за їхню реалізацію несе ПОК. При аудиторській перевірці перевіряється, але цим не обмежується:

- організаційна структура охорони судна;
- кваліфікація, компетентність і професійна підготовленість персоналу, що брав участь в охороні судна, його обов'язки, повноваження та відповідальність;
- розуміння персоналом своєї відповідальності в реалізації плану охорони судна, процедур і інструкцій запобігання несанкціонованого доступу на судно, на ділянки обмеженого доступу, дій при загрозі порушення охорони;
- підготовленість персоналу до виконання плану охорони судна при рівнях охорони 1, 2, 3;
- забезпечення ефективного та безперервного внутрішньосуднового зв'язку, а також зв'язків між судном і зовнішніми адресатами, дотримання протоколів зв'язків;
- засоби подання сигналів аварійно-попереджувальної сигналізації у випадку небезпечної події або загрози події, а також суднова система оповіщення;
- наявність контактних адрес і реквізитів зв'язку з владою та особами, що забезпечують охорону суден і надання поради або допомоги в будь-який час доби;
- ведення записів, конфіденційних матеріалів з охорони суден.

Внутрішні аудиторські перевірки проводяться ПОК або за її дорученням іншою вповноваженою особою компанії із залученням ОКС і суднового персоналу. З урахуванням ви-

робничих обставин допускається проведення перевірки судновим командним персоналом (старший механік, старший помічник капітана, помічник капітана з радіоелектроніки й ін.). При цьому повинен дотримуватися принцип незалежності, тобто вони здійснюють перевірку не підлеглих їм служб і не несуть за їхню діяльність прямої відповідальності.

Перевірка завершується складанням звіту. У ньому наводиться оцінка діяльності судна, що перевіряється, з питань охорони, її відповідності вимогам нормативних документів, викладаються виявлені при перевірці невідповідності. Виявлені невідповідності негайно доводять до відомості капітана, обговорюються й визначаються корегуючі дії.

Звіт після обговорення, що містить виявлені невідповідності, заходи щодо їхнього усунення та термін реалізації, підписується перевіряючими і ОКС. Капітан після усунення невідповідності у встановлений термін письмово сповіщає про це ПОК. Перевірка усунення невідповідностей здійснюється у терміни, встановлені звітом, а також під час наступного внутрішнього аудиту.

Чек-лист, який містить питання внутрішнього аудиту (але цим не обмежуючись), наведено у Доповненні 1 до даного Плану.

6.2. План охорони і його контроль

6.2.1. План охорони судна є конфіденційним документом і має бути захищений від несанкціонованого доступу або розголошення.

Із Планом у повному обсязі (включаючи Доповнення) повинні бути ознайомлені: капітан, старший помічник капітана, старший механік і судновий персонал, який має специфічні обов'язки з охорони судна. Члени екіпажу, що мають обов'язки з охорони судна, повинні бути ознайомлені з Планом, за винятком пунктів 7.2, 10.1, 10.2, 16.4, розділу 12, які є конфіденційними й виділені в окремий Додаток до даного Плану.

Ознайомлення персоналу з планом здійснюється під розписку на листі ознайомлення, що містяться в плані.

6.2.2. План охорони судна не може бути об'єктом перевірки посадовими особами, що здійснюють контроль державою порту, крім обставин, коли є явні підстави вважати, що судно не відповідає вимогам Глави XI-2 МК СОЛАС-74 або Частини А Кодексу ОСПЗ, а єдиним засобом перевірки є ознайомлення з планом.

6.2.3. У виняткових випадках тільки при згоді капітана допускається обмежений доступ до специфічних розділів плану, що стосуються невідповідності. Проте положення плану, що стосуються пунктів 7.2, 10.1, 10.2, 16.4, розділу 12 про:

- ділянки обмеженого доступу та заходи щодо запобігання несанкціонованого доступу до них;
- відповідні дії при загрозі події або порушенні охорони;
- виконання інструкцій при рівні охорони 3;
- обов'язки персоналу судна, що має відповідальність в галузі охорони;
- вказівки місць запуску та інструкції з використання суднової системи оповіщення є конфіденційною інформацією й не можуть бути об'єктом перевірки, якщо на це не отримано згоду зацікавлених Договірних урядів.

7. ЗВ'ЯЗОК І КООРДИНАЦІЯ ДІЙ

Для приймання–передачі повідомлень та інформації, а також для координації дій з компетентними організаціями та посадовими особами при загрозі порушення охорони судна використовуються засоби суднового радіозв'язку, у тому числі Глобальна морська система зв'язку при нещасті та для забезпечення безпеки (ГМСЗБ). Зв'язок здійснюється по судній (земній) радіостанції через мережу берегових (земних) радіостанцій, які входять у систему радіозв'язку морської рухомої (морський рухомий супутник) служби у формі радіопо-

відомлень (факс, телекс, E-Mail), радіотелефонних переговорів, у тому числі по супутникових каналах зв'язку і т. д. По судновій радіостанції зв'язок може встановлюватися з:

- національними й іноземними береговими радіостанціями;
- судовими радіостанціями;
- радіостанціями повітряних суден (при рятувальних операціях).

Методи та порядок встановлення й підтримки контактів і зв'язків між суднами й берегом і повідомлень, переданих із суден на берег і з берегу на судна в аварійних ситуаціях, здійснюється відповідно до положень (правил і норм) міжнародних і національних документів.

7.1. Внутрішньосудновий зв'язок

Внутрішньосудновий зв'язок здійснюється за допомогою суднової штатної телефонної та радіотрансляційної (гучномовної) мережі та аварійних засобів внутрішньосуднового зв'язку (авральної сигналізації).

Авральна (аварійно-попереджувальна) сигналізація, використовувана для оголошення судових тривог, може застосовуватися при явній загрозі нападу на судно для оповіщення та збору екіпажу з метою організації й здійснення судовим персоналом відповідних заходів.

7.2. Спеціальні засоби зв'язку

Відповідно до вимог Глави XI-2 Міжнародної Конвенції "СОЛАС-74" для оповіщення про порушення охорони передбачається суднова система оповіщення (ССО).

Суднова система оповіщення формує й передає в напрямку судно–берег сповіщення про порушення охорони компетентної влади, призначеної Адміністрацією. ССО передає ідентифікацію судна, його координати й вказує, що охорона судна перебуває під загрозою або що захист був знижений.

Інформація про місце розташування схованих кнопок для запуску ССО наведена в Доповненні до даного Плану, який є конфіденційним.

Рішення про запуск ССО ухвалює капітан. Уведена в дію система передає оповіщення доти, поки не буде виключена або повернута у вихідне положення.

Із введенням Кодексу ОСПЗ вводиться нова вимога до автоматичної ідентифікаційної системи судна (АІС). Судно, обладнане АІС, тримає її включеною постійно, за винятком випадків, коли міжнародними угодами, законами або стандартами передбачається прихованість навігаційної безпеки.

7.3. Зв'язок між судном і зовнішніми адресатами

Для забезпечення охорони судна підтримується регулярний зв'язок з Компанією, портовими засобами, іншими суднами та владою, відповідальною за охорону.

Особа командного складу, відповідальна за охорону судна, відповідає за зв'язок між судном і зовнішніми адресатами. Рішення про встановлення зв'язку й передання повідомлень про загрозу безпеки судна ухвалює капітан (ОКС).

7.3.1. Контактні адреси для зв'язку

Контактні реквізити зв'язку наведено в Доповненні 4. У зв'язку з тим, що ці дані можуть змінюватися, вони не є предметом схвалення.

7.3.2. Зв'язок із прибережною державою, рятівним координаційним центром (РКЦ) і суднами

При знаходженні судна в морі, коли існує загроза для судна, і, на думку капітана, напад неминучий, судно встановлює прямий зв'язок із компетентним органом держави прапора, відповідальним за відповідні заходи при події (поз. 2 у Доповненні 4) і рятівним-координаційним центром (поз. 5 у Доповненні 4), з іншими суднами, які перебувають у цьому районі.

Якщо, на думку капітана, існує обґрунтований доказ загрози безпеки судна, він повинен негайно зв'язатися з належним РКЦ і, при необхідності, розпорядитися про передачу "Усім станціям" "Термінового повідомлення" або повідомити будь-яку іншу службу, яку він вважає підходящою. Повідомленням повинен передувати сигнал терміновості. Повідомлення передається за формою, наведеною в Доповненні 2 до даного Плану.

7.3.3. Зв'язок і координація дій з портовими засобами (портом) і владою, відповідальними за охорону

1. Особа командного складу, відповідальна за охорону судна, координує всі питання, пов'язані з виконанням плану охорони судна, з посадовою особою компанії, відповідальною за охорону, і з відповідною посадовою особою портового засобу, відповідальною за охорону, і підтримує ефективний зв'язок.

2. Кожне судно, яке збирається ввійти в порт, по запиту посадових осіб порту, належним чином уповноважених Урядом, надає інформацію, пов'язану з практикою охорони.

3. До заходу в порт або під час стоянки в порту, що встановив рівень охорони 2 або 3, судно повинне підтвердити одержання розпорядження й довести посадовій особі портового засобу, відповідальному за охорону, що воно почало вживати відповідних заходів згідно з судовим планом, а у випадку рівня охорони 3 – інструкції Адміністрації, яка встановила рівень охорони 3.

Посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону, і особа командного складу, відповідальна за охорону судна, повинні підтримувати зв'язок і координувати свої дії.

4. При встановленні Адміністрацією рівнів охорони 2 і 3 судно повинне підтвердити одержання інструкцій, призначених владою щодо зміни рівня охорони.

5. Посадова особа командного складу, відповідальна за охорону, при першій нагоді, повинна зв'язатися з посадовою

особою, відповідальною за охорону портового засобу, куди судно направляється, і з'ясувати рівень охорони для судна при його знаходженні в межах портового засобу. Встановивши зв'язок із судном, посадова особа портового засобу, повинна повідомляти на судно про будь-яку наступну зміну діючого в межах портового засобу рівня охорони й надавати всіляку інформацію, що стосується охорони.

6. Якщо на судні діє більш високий рівень охорони, ніж у портовому засобі, куди воно направляється, то особа командного складу, відповідальна за охорону судна, негайно доводить до відома про це посадову особу портового засобу, відповідального за охорону.

ПОПЗ і ОКС погодять належні заходи охорони для даного судна, з можливим підписанням Декларації про охорону.

8. ОЦІНКА ОХОРОНИ СУДНА

8.1. Порядок виконання оцінки охорони судна

1. Оцінка охорони судна є важливою й невід'ємною частиною процесу розробки та приведення на рівень сучасності плану охорони судна.

2. Посадова особа компанії несе головну відповідальність за належне виконання оцінки охорони судна.

3. Оцінка охорони судна була здійснена до розробки даного Плану й результати оцінки враховані в Плані.

При проведенні періодичного перегляду (аналізу) Плану з метою його актуалізації (пункт 8.1.1 Плану) ОКС визначає, чи продовжують відповідати своїй меті й вимогам Кодексу існуючі на судні заходи охорони, аналізує всі зміни організаційного та технічного характеру, що сталися на судні й привели до переоцінки положень охорони судна. При наявності невідповідностей і пропозицій з удосконалення системи охорони матеріали перегляду (аналізу) підписуються капітаном і надаються компанії ПОК.

9. РІВНІ ОХОРОНИ

В умовах експлуатації на судні завжди встановлюється й діє один із трьох рівнів охорони:

рівень охорони 1, звичайний, при якому судна й портові засоби діють у звичайному режимі;

рівень охорони 2, підвищений, який оголошується на проміжок часу, протягом якого існує підвищений ризик події, що впливає на захищеність;

рівень охорони 3, винятковий, що оголошується на проміжок часу, який впливає на захищеність, подія ймовірна або неминуча.

Рівні охорони встановлюються Адміністрацією залежно від ступеня конкретності інформації про загрозу або ступінь її неминучості, а також потенційних наслідків події. Більш високі рівні охорони припускають наявність більшої імовірності події. Встановивши рівень охорони, Адміністрація забезпечує надання інформації про охорону та захисні заходи суднам, які плавають під її прапором.

Рівень охорони може змінюватися послідовно (1, 2 і потім 3), але можливо також введення рівня 3 безпосередньо після рівня 1.

9.1. Рівень охорони 1

При рівні охорони 1, підтримуваному на судні постійно (якщо за розпорядженням Адміністрації не введено більш високий рівень), повинні здійснюватися заходи, спрямовані на наступне:

9.1.1. Забезпечення виконання всіх судових обов'язків щодо забезпечення охорони, як в галузі організації експлуатації судна, так і матеріального характеру (виставлення охорони, застосування загороджень, засобів спостереження та ін.).

9.1.2. Контроль доступу на судно.

9.1.3. Спостереження за ділянками обмеженого доступу для виключення доступу не уповноважених на те осіб.

9.1.4. Спостереження за палубою та районом навколо судна.

9.1.5. Нагляд над вантажними операціями й операціями з судновими запасами.

9.1.6. Забезпечення того, щоб перебували під рукою діючі в порту засоби зв'язку з метою охорони.

9.2. Рівень охорони 2

При рівні охорони 2 повинні бути вжиті додаткові заходи до кожного із зазначених у пункті 9.1. Конкретні заходи, які необхідно прийняти при рівні охорони 2, наведені в розділах 11, 13, 14 даного Плану.

9.3. Рівень охорони 3

При рівні охорони 3 повинні бути прийняті подальші особливі заходи, наведені в розділах 11, 13, 14 даного Плану.

Крім того, судно повинне дотримуватися вказівок Адміністрації й тих компетентних органів, які виконують відповідні дії, пов'язані з подією або загрозою.

10. ДІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОХОРОНИ СУДНА

10.1. Розподіл обов'язків і відповідальності

Розподіл обов'язків і відповідальності членів екіпажу, що відповідають за охорону судна, наведені в конфіденційному Додатку до даного Плану.

10.2. Обов'язки та відповідальність вахтового персоналу

Обов'язки та відповідальність персоналу наведені в конфіденційному Додатку до даного Плану.

10.3. Забезпечення зв'язку

10.3.1. Вахтовий помічник капітана забезпечує постійне несення радіовахти й оперативний зв'язок з використанням штатних суднових засобів зв'язку.

Відповідальним за радіозв'язок на судні є помічник капітана з радіоелектроніці, а при його відсутності в штаті – помічник капітана, який має диплом радіоспеціаліста ГМСЗБ і призначений наказом капітана відповідальним за радіозв'язок при нещасті.

Засоби зв'язку, призначені для повідомлення про акти, які загрожують безпеці судна повинні:

- підтримуватися в робочому стані;
- бути легко доступними при необхідності;
- забезпечувати зв'язок з судном, береговими службами й портовими засобами;
- забезпечувати передачу основної інформації щодо стану загрози.

Судновий персонал, що виконує функції з охорони судна (несення вахти, в місця обмеженого доступу, патрулювання й обходи), забезпечується засобами зв'язку (у тому числі, переносними) для можливості зв'язку з містком, ОКС, охороною порту й ін.

10.3.2. Автоматична ідентифікаційна система

Автоматична ідентифікаційна система (при її наявності на судні) повинна бути включена постійно, за винятком випадків, коли на законних підставах треба приховати навігаційну інформацію.

10.3.3. Суднова система оповіщення

Суднова система оповіщення (після її установки на судні у встановлений Кодексом термін) формує та передає в напрямку судно–берег сповіщення про порушення охорони компетентної влади. Приводиться в дію за наказом капітана, коли охорона судна перебуває під загрозою або якщо захист судна вже знижений.

Система може бути активована з містка й, як мінімум, ще з одного місця на судні.

10.3.4. Зв'язок при загрозі порушення охорони й звернення за допомогою

Порядок зв'язку між судном і зовнішніми адресатами при загрозі порушення охорони й звернення за допомогою викладено в розділі 7.3 даного Плану.

10.3.5. Оперативний зв'язок з портовими засобами й органами влади з питань охорони

При встановленні Адміністрацією рівнів охорони 2 і 3 судно повинне підтверджувати отримання інструкцій щодо зміни рівня охорони.

До заходу в порт або під час стоянки в порту, що перебуває на території Договірного уряду, який встановив рівень охорони 2 або 3, судно повинне підтвердити отримання розпорядження й повинне підтвердити посадовій особі портового засобу, що воно почало вживати відповідних заходів і виконувати процедури, викладені в судовому плані охорони, а у випадку рівня охорони 3 інструкції, видані Договірним урядом, який встановив рівень охорони 3. Судно повинне повідомляти про будь-які труднощі виконання розпорядження. У таких випадках посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону, і особа командного складу, відповідальна за охорону судна, повинні зв'язатися й координувати відповідні дії.

Якщо, на вимогу Адміністрації, від судна потрібно встановити більш високий рівень охорони, ніж рівень, встановлений у передбачуваному порту заходу або в порту, де судно вже перебуває, або якщо такий рівень на судні вже встановлений, тоді судно без затримки повідомляє про цю ситуацію компетентній владі Договірного уряду, на території якого перебуває портовий засіб, і посадовій особі портового засобу, відповідальній за охорону.

У таких випадках особа командного складу, відповідальна за охорону судна, і посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону, повинні зв'язатися й координувати при необхідності відповідні дії.

Посадовій особі компанії, відповідальній за охорону, або особі командного складу, відповідальній за охорону судна, слід,

при першій нагоді, зв'язатися з посадовою особою, відповідальною за охорону портового засобу, куди судно направляється, і з'ясувати рівень охорони для цього судна при його заходженні в межах портового засобу. Встановивши зв'язок із судном, посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону, повинна повідомляти на судно про будь-яку наступну зміну діючого в межах портового засобу рівня охорони й надавати інформацію, що стосується до охорони.

Можливі такі обставини, при яких на судні може діяти більш високий рівень охорони, ніж той, що введений для портового засобу, куди судно заходить, однак ні за яких умов судно не може мати рівень охорони нижче встановленого в такому портовому засобі. Якщо на судні діє більш високий рівень охорони ніж в портовому засобі, куди воно направляється, то посадовій особі компанії, відповідальній за охорону, або особі командного складу, відповідальній за охорону судна, слід негайно попередити про це посадову особу портового засобу, відповідальну за охорону. Посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону, повинна оцінити конкретну ситуацію, у взаємодії з посадовою особою компанії, відповідальною за охорону, або з особою командного складу, відповідальною за охорону судна, і погодити належні заходи охорони для даного судна, що може включати заповнення та підписання Декларації про охорону.

Від судна, що збирається увійти в порт, керівництво може зажадати відомості, що є умовою заходу в порт. Такими відомостями можуть бути підтвердження про будь-які спеціальні або додаткові заходи, які судно вживало під час десяти останніх відвідувань портових засобів, а саме (але цим не обмежується):

– записи про заходи, прийняті при відвідуванні портового засобу, розташованого на території держави, уряд якої не

є Договірним урядом, особливо про такі заходи, прийняття яких звичайно було б забезпечене портовими засобами, розташованими на території Договірних урядів;

- Декларації про охорону, що оформлялися з портовими засобами або з іншими суднами;

- записи про заходи, прийняті при здійсненні діяльності судно–судно з судном під прапором держави, уряд якої не є Договірним урядом, особливо про такі заходи, прийняття яких звичайно було б забезпечене іншим судном, якби воно було під прапором Договірного уряду;

- у випадку якщо на судні перебувають урятовані в морі люди або вантаж, то всі відомості про цих людей, включаючи вантаж, що засвідчують особу й маркувальні дані вантажу, якщо вони відомі, а також результати будь-яких перевірок, проведених на судні для встановлення статусу врятованих людей і вантажу з погляду завдань охорони.

Прикладами інших відомостей, що мають практичне відношення до питань охорони, надання яких з метою забезпечення безпеки й охорони людей, портових засобів, суден і іншої власності може знадобитися як умова заходу в порт, можуть бути:

- відомості, що містяться в журналі безперервної реєстрації історії судна;

- місце розташування судна під час подачі відомостей;

- очікуваний час прибуття судна в порт;

- суднова роль;

- загальний опис вантажу на борті судна;

- список пасажирів;

- інша інформація, пов'язана з практикою охорони.

10.4. Оформлення Декларації про охорону

Головною метою Декларації про охорону є угода між судном і портовим засобом або іншим судном, з яким відбувається взаємодія, щодо заходів охорони, які кожна сторона вживає.

При надходженні запиту від портового засобу про оформлення Декларації про охорону капітан ухвалює рішення щодо порядку подальших дій з оформлення декларації.

Умови складання Декларації про охорону, порядок її заповнення й форма Декларації наведені в Частині В Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів.

10.5. Охорона судна при його знаходженні в доці або у заводському ремонті

Процедура встановлює розподіл обов'язків між адміністраціями судна й ремонтним підприємством при забезпеченні охорони судна.

10.5.1. При відбудовному ремонті судна й в інших випадках, коли судновий екіпаж із судна знімається повністю, відповідальність за безпечну стоянку та безпеку судна покладається на завод або ремонтну базу берега.

10.5.2. Відповідальність за організацію безпечної стоянки ремонтованих суден на акваторії заводу несе капітан заводу.

10.5.3. Якщо на період ремонту судна на ньому зберігається судновий екіпаж, то при виникненні аварійної ситуації капітан заводу ухвалює разом з капітаном судна необхідні заходи щодо порятунку судна.

10.5.4. Охорона судна від актів тероризму здійснюється капітаном заводу в тісній взаємодії з капітаном судна й органами охорони заводу.

10.5.5. Відповідальність за організацію порятунку працівників судноремонтного підприємства, що перебувають на судні, несе керівник ремонтних робіт або особа, що його заміняє.

10.5.6. До початку ремонту адміністрація судна зобов'язана ознайомити весь екіпаж із правилами пожежної безпеки та внутрішнього розпорядку судноремонтного підприємства (дока), оскільки екіпаж повиний керуватися цими правилами.

За протипожежний стан судна в цілому несе відповідальність капітан судна, за протипожежний стан робочих місць і безпечні в пожежному відношенні методи роботи – відповідальний по заводу. У випадку виникнення пожежі керівництво діями підрозділів по гасінню пожежі й порятунк людей на судні, яке перебуває у відбудовному ремонті, здійснює директор судноремонтного підприємства або вповноважена особа, а після прибуття старшого пожежного начальника керівництво передається останньому.

10.5.7. Зберігання на судні вибухонебезпечних і легкозаймистих вантажів, а також піротехнічних засобів сигналізації під час заводського ремонту забороняється.

10.5.8. Після закінчення кожного робочого дня в період усіх видів ремонту всі приміщення судна повинні бути очищені від залишків палива, пального й обтирального матеріалу, сміття й т. п.

Промаслені обтиральні матеріали, сміття повинні бути прибрані з судна негайно після закінчення робіт у спеціально відведені для цього місця на березі.

Усі судові приміщення, де відбувалися роботи, повинні бути ретельно оглянуті й закриті.

10.5.9. Вахтовий помічник капітана та вахтовий механік зобов'язані знати характер проведених судноремонтним підприємством робіт у кожному приміщенні й відсіку.

10.5.10. Під час ремонту судна вахтова служба повинна стежити за виконанням з боку робітників заводу попереджувальних заходів щодо забезпечення живучості судна.

10.5.11. Відповідальність за забезпечення живучості судна в період усіх видів ремонту (за винятком відбудовного) несе капітан судна.

Судноремонтний завод зобов'язаний надати в розпорядження капітана наявні в нього сили й засоби для боротьби за живучість судна.

10.5.12. При постановці судна в док відповідальність за безпеку судна до подачі швартовів несе капітан судна; у доці – докмейстер. Відповідальність за безпечну стоянку судна в доці несе судноремонтний завод.

10.5.13. При підготовці до докування та заводського ремонту судна, з метою фізичного захисту судна члени екіпажів судна, дока, працівники судноремонтного підприємства повинні бути проінформовані про особливості пропускового режиму, ознайомлені з встановленим порядком відвідування зон обмеженого доступу, ознайомлені з обов'язками згідно розкладів за тривогами.

10.6. Заходи щодо охорони судна

Заходи безпеки, що забезпечують охорону судна, охоплюють (але цим не обмежуючись):

10.6.1. Контроль доступу на судно.

10.6.2. Введення ділянок обмеженого доступу на судні.

10.6.3. Доставка судових запасів.

10.6.4. Обробка вантажу.

10.6.5. Поводження з несупроводжуваним багажем.

10.6.6. Контроль захищеності судна.

Прийняті заходи при різних рівнях охорони і відповідальні за їхнє здійснення особи наведені нижче у відповідних розділах.

Наведений перелік дій ніяким чином не обмежує капітана в прийнятті інших рішень, якщо він уважатиме їх більш ефективними в конкретних умовах

11. КОНТРОЛЬ ДОСТУПУ НА СУДНО

Заходи контролю доступу на судно повинні охоплювати всі можливі шляхи проникнення на борт. До них належать (але цим не обмежується):

- забортні трапи;
- ілюмінатори;

- швартовні троси;
- якірні ланцюги;
- штормтрапи.

Здійснюється перевірка особистості всіх осіб, які бажають пройти на судно, і законності підстав їх наміру.

Перевірку здійснює вахтовий матрос біля трапа судна відповідно до посадової інструкції і вахтовий помічник. Перевіряється:

- наявність посвідчень особи в новоприбулих членів екіпажу;

- наявність у постачальників і робочих приписань на виконання робіт і замовлень відповідно до заявки судна. У журналі обліку відвідувачів контролюється кількість людей, зайнятих у вантажних операціях і їх особи згідно з документами, що засвідчують особистість, а також кількість людей, які прибули на борт і які покинули судно;

- наявність посвідчень особи відвідувачів і напрямків із вказівкою мети візиту.

Особи, що не бажають або нездатні засвідчити свою особистість і/або обґрунтувати мету свого відвідування, коли від них цього вимагають, не повинні допускатися на судно. Про їхню спробу проникнення на судно має бути повідомлено особі командного складу, відповідальній за охорону судна, посадовій особі компанії, яка відповідає за охорону, посадовій особі портового засобу, відповідальній за охорону, й національним або місцевим органам, відповідальним за охорону.

Здійснюється перевірка людей, що бажають потрапити на борт судна, а також перевірка багажу, ручної поклажі на наявність забороненого: зброї, горючих і вибухових речовин. Ці перевірки мають за мету виключити проникнення на судно горючих, вибухових і інших речовин, що представляють реальну небезпеку з погляду застосування сили або загрози

безпеки. Усі особи, що бажають пройти на судно, розглядаються як потенційні об'єкти огляду.

Перевірки відбуваються в різних межах, але досить ефективно для того, щоб виявити заборонені речовини й предмети.

Технологія перевірок включає (але не обмежується цим) фізичний огляд осіб і об'єктів візуально або шляхом використання спеціальних обладнань (при їх наявності).

Члени екіпажу судна не повинні залучатися до огляду інших членів екіпажу і їхнього особистого майна, за винятком тих випадків, коли для цього є явні підстави.

Вахтовий персонал регулярно робить обходи місць можливого проникнення на судно з метою запобігання несанкціонованого доступу. Частота обходів визначається капітаном.

Загрози й події, які мають місце щодо порушення охорони фіксуються в журналах.

11.1. Заходи контролю доступу

Для контролю доступу на борт судна застосовуються заходи, зазначені в табл. 11.1 (але цим не обмежуються).

Таблиця 11.1

№ з/п	Заходи щодо охорони судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
1	Регулярне (перед кожним приходом у порт) проведення інструктажу всього екіпажу з питань контролю доступу на борт судна, про порядок доповідей про підозрілі особи, а також необхідності прояву пильності	Так	–	–	ОКС
2	Проводити перевірку особистості всіх осіб, що бажають пройти на судно, і обґрунтованість їх наміру за допомогою перевірки напрямку про включення до складу екіпажу, приписань на виконання робіт і т. п.	Так	Так	Так	Вахтовий помічник

Продовж. табл. 11.1

№ з/п	Заходи щодо охорони судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
3	Звести кількість місць доступу на судно до одного – через єдиний охоронюваний трап, перекривши всі інші місця доступу	Так	Так	Так	Вахтовий помічник
4	Перекрити (закрити на замок) усі двері, люки й засоби доступу в трюми й комери, якими не користуються під час стоянки в порту, дверей допоміжних машинних приміщень і агрегатних. Задраїти й закрити на замки всі двері приміщень півбака	Так	Так	Так	Вахтовий помічник, вахтовий механік, відповідальні по завідуваннях
5	Не допускати особи, що не є членами екіпажу, на ділянки обмеженого доступу	–	Так	Так	Вахтовий помічники
6	Обмежити кількість місць доступу, закрити на замок (*) усі входні двері в надбудову, залишивши одну, а також двері в житлові й службові приміщення	–	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник, вахтовий механік
7	Призначити додатковий персонал для контролю входного трапу й обходу ділянок палуби й місць можливого проникнення на судно в неробочий час. Забезпечити зорове спостереження та суворий перепускний режим на судно, підсилити старанність 100% огляду людей і особистий речей	–	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник, вахтовий механік
8	Провести координацію дій з портовим засобом щодо розширення контролю території, безпосередньо пов'язаної з судном з боку берега та з боку води, включаючи шлюпковий дозор (за можливість)	–	Так	Так	ОКС
9	Встановити прожектори таким чином, щоб у темний час доби, за необхідністю, можна було висвітлювати бортові та кормові частини судна	–	Так	Так	Вахтовий помічник
10	Провести додатковий інструктаж членів екіпажу за видами загрози й порядку дій	–	Так	Так	ОКС

Продовж. табл. 11.1

№ з/п	Заходи щодо охорони судна	Рівень охорони			Відповідальн а особа екіпажу
		1	2	3	
11	При наявності підстав провести повний або частковий огляд судна.	–	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник, вахтовий механік
12	Додержуватися вказівок компетентних органів, що проводять відповідні дії.	–	–	Так	Капітан (ОКС)
13	Обмежити доступ на судно всіх осіб, за винятком тих, хто проводить відповідні дії, пов'язані з подією або загрозою	–	–	Так	ОКС, вахтовий помічник
14	Здійснювати супровід усього персоналу, якому необхідний доступ на судно з метою проведення основних робіт з обслуговування судна та технічних засобів	Так	Так	Так	Вахтовий помічник, вахтовий механік
15	Призупинити вантажні операції. Одержання постачання та ін.	–	–	Так	Вахтовий помічник

12. КОНТРОЛЬ ДІЛЯНОК ОБМЕЖЕНОГО ДОСТУПУ НА СУДНО

На судні визначені ділянки обмеженого доступу, що є ключовими, найбільш важливими з погляду охорони й загрози для судна. Ці ділянки вимагають захисту, контролю й запобігання несанкціонованого доступу до них.

12.1. Встановлення ділянок обмеженого доступу

Ділянки обмеженого доступу наведені в конфіденційному Додатку до даного Плану.

12.2. Заходи контролю ділянок обмеженого доступу

Контроль ділянок обмеженого доступу та заходи щодо запобігання несанкціонованого доступу до них наведено в конфіденційному Додатку до даного Плану.

13. СПОСТЕРЕЖЕННЯ ЗА ОБРОБКОЮ ВАНТАЖУ ТА ДОСТАВКОЮ СУДНОВИХ ЗАПАСІВ І ПОСТАЧАННЯ

Спостереження за обробкою вантажу та доставкою суднових запасів і постачання спрямоване на запобігання:

- мимовільних дій з вантажем;
- приймання та зберігання на судні вантажу, не наміченого до перевезення;
- приймання суднових запасів і постачання без перевірки;
- приймання суднових запасів і постачання, які не замовлялися;
- самовільних вчинків із судновими запасами й постачанням.

Огляд і перевірка вантажу, суднових запасів і постачання виконується:

- за допомогою візуальної та фізичної перевірки;
- з використанням спеціального устаткування (при його наявності);
- шляхом координації з відправником вантажу або іншими відповідальними сторонами за допомогою укладання договору або спеціальних процедур.

Заходи охорони, які необхідно застосовувати у взаємодії з портовим засобом, повинні включати процедури контролю вантажів, здійснювані за списками вантажів у місцях доступу на судно. З того моменту, коли вантаж перебуває на судні, повинна існувати можливість розпізнавання того, що він був схвалений до завантаження. Крім того, повинні бути вжиті заходи охорони, які б виключали самовільні вчинки з вантажем після його завантаження на судно. Складання, ведення й корегування переліку небезпечних вантажів, що перебувають на судні, здійснюється відповідно до вантажного плану. Облік небезпечних речовин здійснюється відповідно до порядку, прийнятого на судні.

13.1. Заходи контролю за обробкою вантажу й доставкою суднових запасів і постачання

Заходи контролю над обробкою вантажу та доставкою суднових запасів і постачання зазначено в табл. 13.1 (але цим не обмежуються).

Таблиця 13.1

№ з/п	Заходи з охорони судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
11	Регулярне (на плановій основі) проведення з судновим персоналом інструктажу з питань спостереження за обробкою вантажу й доставкою суднових запасів і постачання	Так	–	–	ОКС, старший помічник
22	Здійснювати постійний контроль за завантажувально-розвантажувальними роботами, до й після проведення цих робіт зробити ретельний огляд верхньої палуби	Так	Так	Так	Вахтовий помічник, старший помічник капітана
33	Перевірити до навантаження на судно, що доставлені суднові запаси та постачання відповідають замовленню	Так	Так	Так	Старший помічник, матеріально-відповідальні особи, що роблять замовлення.
44	Забезпечити негайне, безпечне розміщення суднових запасів і постачання на судні	Так	Так	Так	Вахтовий помічник, вахтовий механік, матеріально-відповідальні особи
55	Інформувати оператора вантажного причалу та портової влади про будь-які порушення охорони, пов'язаних з вантажем	Так	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник
66	Провести додатковий інструктаж із судновим персоналом, задіяних на вантажних операціях і суднових запасах і постачанні	Так	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник
77	Призупинити вантажні операції (завантаження або вивантаження)	–	–	Так	ОКС, вахтовий помічник
88	Призупинити або відмовитися від прийняття суднових запасів або постачання на судно	–	–	Так	ОКС, вахтовий помічник

Продовж. табл. 13.1

№ з/п	Заходи з охорони судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
99	Додержуватися вказівок, що надходять від тих, хто проводить відповідні дії, пов'язані з подію або загрозою	–	–	Так	Капітан

13.2. Поводження з несупроводжуваним багажем

Несупроводжуваний багаж (будь-який багаж, включаючи особисте майно, який перебуває окремо від його власника й не проходив перевірку) підлягає ідентифікації та перевірці, включаючи огляд, до його прийняття на судно.

Рівень охорони 1

У тих випадках, коли портовий засіб має добре організовану перепускную систему, обладнаний ефективними засобами охорони і є гарантоване підтвердження про здійснення портовим засобом перевірки несупроводжуваного багажу і його схоронності на своїй території, то перевірка й огляд багажу судном може не проводитися. А якщо ні, то несупроводжуваний багаж до прийняття на судно підлягає перевірці та огляду судовими засобами. Допускається перевірка багажу вибірково шляхом фізичного огляду й візуального огляду.

Рівень охорони 2

При рівні охорони 2 весь несупроводжуваний багаж підлягає 100% перевірці з застосуванням технічних засобів (наприклад, рентгенівське просвічування) якщо це забезпечується портовим засобом або місцевою владою. А якщо ні, то весь несупроводжуваний багаж не завантажуються на борт судна без спеціальних заходів, погоджених з місцевими владою.

Рівень охорони 3

При рівні охорони 3 здійснюється обмеження дій з несупроводжуваним багажем аж до відмови від його приймання на судно.

У цьому випадку необхідно дотримуватися вказівок від тих, хто виконує відповідні дії, пов'язані з небезпечною подією або її загрозою.

Відповідальними за дії з несупроводжуваним багажем є вахтовий помічник капітана та особа командного складу, відповідальна за охорону судна.

14. КОНТРОЛЬ ЗАХИЩЕНОСТІ СУДНА

Контроль захищеності судна забезпечується проведенням спостереження в будь-який час і при будь-яких умовах за обстановкою на борті судна в цілому, за ділянками обмеженого доступу на судні й за ділянками навколо судна, а також вживанням превентивних заходів щодо запобігання інцидентів, пов'язаних із захистом.

Реалізація цих заходів здійснюється за допомогою використання:

- висвітлення;
- вахтових і персоналу здійснюючого спостереження й обходу;
- устаткування й технічних засобів виявлення вторгнення й видачі сигналу. Зовнішнє спостереження здійснюється під безпосереднім керівництвом вахтового помічника капітана силами вахтової служби, що виконує свої функції на палубах.

Залежно від оперативної обстановки вахтовий помічник капітана разом з особою командного складу, відповідальною за охорону судна, визначає ділянки спостереження, застосовувані технічні засоби (при їхній наявності), періодичність обходів і чисельність персоналу, залученого до охорони. Необхідність організації вахт пильності.

14.1. Спостереження за обстановкою на борту судна та за територіями, які прилягають до судна

Прийняті заходи наведено в табл. 14.1 (але цим не обмежуються).

Таблиця 14.1

№ з/п	Заходи по охороні судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
1	Регулярне (на плановій основі) проведення інструктажу з екіпажем судна по контролю захищеності судна	Так	—	—	ОКС
2	Проведення цільових оглядів та охоронного патрулювання огорож, ділянок обмеженого доступу та територій палуб	Так	Так	Так	Вахтовий помічник, вахтовий механік
3	Збільшення кількості персоналу, задіяного в охороні, та частоти обходів ділянок обмеженого доступу. Створення вахт пильності	—	Так	Так	Вахтовий помічник, вахтовий механік
4	Введення постійної вахти на ділянках обмеженого доступу та огорож	—	—	Так	ОКС, вахтовий помічник
5	Введення спостереження та патрулювання на плавзасобах (шлюпках) з боку моря	—	—	Так	ОКС, вахтовий помічник
6	При наявності явних ознак порушення охорони повідомити місцевим Владам та розглянути можливість залучення водолазів для огляду підводної частини судна та причалу в координації з портовим засобом	—	—	Так	Капітан
7	Прийняття мір, спрямованих на ускладнення доступу до підводної частини корпусу судна, включаючи повільну роботу гвинтами, якщо це здійснено	—	—	Так	Вахтовий помічник, вахтовий механік

У темний час доби та при обмеженій видимості на судні в порту, на якорі або на ходу повинні висвітлюватися палуби, місця доступу на судно та його зовнішній контур без створення перешкод для необхідних навігаційних вогнів та без порушення вимог безпеки мореплавства.

На додаток до основної системи висвітлення використовуються стаціонарні або переносні світильники інтенсивного світла (прожектори) для висвітлення території, підозрілих осіб, транспортних засобів або плавзасобів, що наближаються до судна.

Місця установки засобів висвітлення та рівень освітленості визначаються виходячи з наступних умов:

- в екіпажа судна повинна бути можливість виявляти те, що робиться поза судном, як на березі, так і на воді;
- освітлювана площа повинна включати судно та зону довкола нього;
- висвітлення повинне полегшувати встановлення особистості людей у місцях доступу;
- необхідну площу висвітлення може бути досягнуто у взаємодії з портовим засобом.

Таблиця 14.2

№ з/п	Заходи з охорони судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
1	В темний час доби та в умовах обмеженої видимості увімкнути стаціонарне освітлення палуб та місць доступу на судно	Так	Так	Так	Вахтовий помічник
2	Встановити прожектори таким чином, щоб забезпечувалося освітлення бортової та кормової частин судна, специфічних ділянок, які є важливими з точки зору охорони судна	–	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник, вахтовий механік (електромеханік)
3	Увімкнути стаціонарні та переносні джерела освітлення, в тому числі інтенсивного світла для освітлення судна та зон, які прилягають до нього	–	–	Так	Вахтовий помічник, ОКС, вахтовий механік

14.3. Зв'язок

Суднові засоби зв'язку, які використовуються з метою охорони судна та які забезпечують постійний зв'язок з компанією, портовими засобами, суднами, береговими службами та призначені для повідомлення про акти, які загрожують безпеці судна, наведено в розділі 7, а забезпечення зв'язку – у розділі 10.3 даного Плану.

- Суднові засоби зв'язку повинні:
- підтримуватися в робочому стані;
 - бути легко доступні за необхідністю;
 - забезпечувати зв'язок з відповідними особами та службами;
 - забезпечувати передачу основної інформації щодо суттєвості та ступеня загрози. Прийняті заходи наведено в табл. 14.3 (але цим не обмежуються).

Таблиця 14.3

№ з/п	Заходи щодо охорони судна	Рівень охорони			Відповідальна особа екіпажу
		1	2	3	
1	Несення постійної радіовахти та регулярна перевірка зв'язку	Так	Так	Так	Вахтовий помічник
2	Забезпечення ефективними переносними засобами зв'язку персоналу, що виконує патрулювання та охорону ділянок обмеженого доступу на судні та зон поблизу судна, включаючи шлюпковий дозор	Так	Так	Так	ОКС, вахтовий помічник,
3	Забезпечення постійної радіовахти. Особою, відповідальною за зв'язок		Так	Так	Капітан
4	Використання дублюючих та спеціальних засобів зв'язку (у т.ч. системи суднового оповіщення)			Так	Капітан

14.4. Рівні охорони на судні й у портовому засобі, що різняться

Якщо судно експлуатується з більш високим рівнем охорони, ніж портовий засіб, з яким воно взаємодіє, то судно може й повинне зажадати оформлення Декларації про охорону, у якій повинні бути розділені обов'язки щодо забезпечення охорони між судном та портом, а також область відповідальності кожної сторони.

Прийняті судном заходи та порядок дій наведено в розділі 10.4 даного Плану. Маючи виняткові повноваження в прийнятті рішень щодо забезпеченню безпеки та охорони судна, капітан може право ввести додаткові заходи з охорони судна.

14.5. Діяльність, не охоплена кодексом ОСПЗ

Капітан при відвідуванні судном портового засобу, розташованого на території держави, уряд якого не є Договірним урядом, і при взаємодії з портовим засобом і судном, від якого не потребується відповідності вимогам глави XI-2 СОЛАС і частини А Кодексу ОСПЗ, повинен вжити додаткових заходів охорони (можливо адекватні більш високому рівню охорони, ніж діючий на судні).

15. НАВЧАННЯ ТА ТРЕНУВАННЯ

Для встановлення та підтримки ефективного захисту суден від актів тероризму посадові особи компанії та судна, відповідальні за охорону, та члени екіпажу повинні мати певні знання, які здобуваються шляхом відповідного навчання, тренувань і навчань.

15.1. Посадова особа компанії та Особа командного складу, відповідальні за охорону, проходять навчання у визнаному Адміністрацією навчальному закладі за схваленою програмою.

15.2. Члени екіпажу, які мають обов'язки спеціально з охорони, повинні мати достатні знання, які вони здобувають, навчаючись на судні під керівництвом Особи командного складу, відповідальної за охорону судна.

15.3. Усі інші члени екіпажу судна повинні знати відповідні положення охорони судна. Ці знання здобуваються шляхом навчання на судні під керівництвом Особи командного складу, відповідальної за охорону судна.

15.4. Для забезпечення діючого виконання положень плану охорони судна необхідне проведення тренувань по відпрацюванню окремих елементів Плану. Тренування проводяться, щонайменше, раз у три місяці. Додатково до цього, у випадках одноразової заміни більш 25% екіпажу особами, протягом 3-х останніх місяців, що не приймали участі в яких-небудь тренуваннях на даному судні, тренування повинне здійснюватися в тижневий строк від дати такої заміни.

15.5. Щонайменше, раз у році судно повинне брати участь у різного типу навчаннях, на яких відпрацьовуються зв'язок, координація дій, проведення контрзаходів. Проміжок між навчаннями не повинний перевищувати 18 місяців. У навчаннях можуть брати участь посадові особи компанії та портових засобів, відповідальні за охорону. Ці навчання можуть бути:

15.5.1. повномасштабними або з фактичним залученням сил і засобів;

15.5.2. кабінетними, з використанням настільного макету або у вигляді семінару;

15.5.3. спільними з іншими навчаннями, такими як навчання з пошуку та рятуванню або прийняттю контрзаходів при надзвичайних ситуаціях.

Участь компанії в навчанні, проведеному Договірним урядом іншої держави, Адміністрацією повинне визнаватися.

15.6. На судні складаються та ведуться плани-графіки навчання та тренувань. Фактичне їхнє проведення фіксується у відповідних журналах.

15.7. Перелік знань, які повинні мати посадові особи компанії та судна, відповідальні за охорону, і члени екіпажа судна, а також приклади планів-графіків і журналів реєстрації навчання та тренувань наведено в "Положенні з підготовки персоналу, навчанням і тренуванням по охороні судна"

15.8. Процес навчання, тренувань і навчань здійснюється відповідно до процедур компанії за СУБ.

16. СТАНДАРТНІ РОБОЧІ ПРОЦЕДУРИ ПО ДІЯХ У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

16.1. Мінна небезпека (загроза мінування судна)

При виявленні на борту судна вибухового обладнання або підозрілої речі й при одержанні попередження про загрозу

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

вибуху капітан (ОКС) вживає необхідних заходів, адекватні ситуації, що склалася.

Наведений нижче перелік і порядок дій, а також розподіл відповідальності за їхнє виконання при всіх рівнях охорони (1, 2, 3) жодним чином не обмежує капітана в прийнятті інших рішень, якщо він порахує їх більш ефективними в конкретних умовах.

Капітан повноважний ухвалювати будь-які рішення, спрямовані на порятунок пасажирів та екіпажу, судна, збереження вантажу, запобігання забруднення навколишнього середовища. Дії суднового персоналу у НС наведено у табл. 16.1.

Таблиця 16.1

Дії, які повинні бути прийняті	Відповідальна особа екіпажу
При стоянці в порту або на рейді	
Негайно докласти капітанові (ОКС).	Вахтовий помічники
Записати докладне попередження про загрозу вибуху (якщо воно було) або повідомлення про виявлений на борту вибухове обладнання або підозрілу річ. У судновому журналі відбивати всі заходи щодо забезпечення безпеки до закінчення розв'язання надзвичайної ситуації	Вахтовий помічники
Оголосити загальносуднову тривогу, зробити герметизацію корпусу судна, засоби боротьби з водою та пожежею привести в негайну готовність	Капітан
Сповістити екіпаж судна про місце виявлення вибухового обладнання, закрити доступ до нього та у суміжні приміщення	Вахтовий помічник
Довести до відома Посадової особи портового засобу, відповідальної за охорону, і Посадової особи компанії, відповідальної за охорону. Усі подальші дії здійснювати в контакті з цими особами	Капітан
Аварійну групу привести в готовність № 1	Старший помічник
Організувати евакуацію пасажирів і екіпажу судна на стінку причалу в безпечне місце	Старший помічник

Продовж. табл. 16.1

Дії, які повинні бути прийняті	Відповідальна особа екіпажу
При стоянці в порту або на рейді	
Перекрити для доступу водонепроникні двері	Вахтовий помічник
Не доторкатися до підозрілої речі та не пересувати її, виставити спостереження	Старший помічник
Зробити докладний опис підозрілої речі: начерк зовнішнього вигляду, приблизні розміри, наявність відмітних міток, слідів мастила, дротів, які відходять, чутних звуків тощо	Старший помічник
Знеструмити місце виявлення вибухового обладнання та суміжні приміщення, які потрапляють за розрахунками у зону руйнування	Вахтовий помічник і вахтовий механік або електромеханік
З передбачуваного району руйнування винести в безпечне місце коштовне встаткування, прилади, документи	Старший помічник
Призначити провідників із членів екіпажу для фахівців з розмінування, встановити черговість огляду району виявлення вибухового обладнання фахівцями з розмінування	Старший помічник
Із закінченням проведення заходів щодо ліквідації загрози вибуху взяти участь у складанні та підписанні акту	Капітан
Привести судно у вихідний стан	Капітан
Про результати проведених заходів докласти Посадовій особі портового засобу, відповідальній за охорону, та Посадовій особі Компанії, відповідальній за охорону	Капітан

16.2. Мінна небезпека (загроза мінування портового спорудження)

При одержанні повідомлення про виявлення на території портового спорудження, взаємодіючого із судном, вибухового обладнання або підозрілої речі та при одержанні попередження про загрозу вибуху капітан (ОКС) вживає необхідних заходів, адекватних аварійної ситуації, що склалася.

Наведений нижче перелік і порядок дій, а також розподіл відповідальності за їхнє виконання при всіх рівнях охорони (1, 2, 3) жодним чином не обмежує капітана в прийнятті інших

рішень, якщо він вважатиме їх більш ефективними в конкретних умовах.

Капітан повноважний ухвалювати будь-які рішення, спрямовані на порятунок судна, пасажирів і екіпажу, збереження вантажу, запобігання забруднення навколишнього середовища. Дії суднового персоналу під час небезпеки наведено у таблиці 16.2.

Таблиця 16.2

Дії, які повинні бути прийняті	Відповідальна особа екіпажу
Негайно докласти капітанові (ОКС).	Вахтовий помічник
Записати докладне попередження про загрозу вибуху (якщо воно було) або повідомлення про виявлене вибухове обладнання або підозрілу річ у районі портового спорудження, де судно пришвартоване. У судновому журналі записувати всі заходи щодо забезпечення безпеки до закінчення надзвичайної ситуації	Вахтовий помічник
Оголосити загальносуднову тривогу, зробити герметизацію корпусу судна, засоби боротьби з водою та пожежею привести в негайну готовність	Капітан
Сповістити екіпаж судна про місце виявлення вибухового обладнання	Вахтовий помічник
За узгодженням з портом прийняти рішення про відведення судна від причалу або залишення його на місці та евакуація екіпажу	Капітан
Підтримувати постійний контакт із посадовою особою портового засобу, відповідальною за охорону, і посадовою особою компанії, відповідальною за охорону. Усі подальші дії здійснювати в контакті із цими особами	ОКС
Аварійну групу привести в готовність № 1	Старший помічник
Перекрити для доступу водонепроникні двері	Вахтовий помічник
Із закінченням проведення заходів щодо ліквідації загрози вибуху взяти участь у складанні та підписанні акту	Капітан
Привести судно у вихідний стан	Капітан
Про результати проведених заходів доповісти посадовій особі портового засобу, відповідальній за охорону, і посадовій особі компанії, відповідальній за охорону	ОКС

Примітка: При вибуху вибухового обладнання – діяти відповідно до розкладу з боротьби за живучість.

16.3. Залишення судна

При отриманні повідомлення про загрозу терористичного акту або після його завершення, яке призвело до незворотних руйнувань судна, капітаном може бути прийняте рішення про залишення судна.

Капітан може прийняти рішення про залишення судна частиною екіпажа, яка не залучена в аварійних групах та роботах по рятуванню судна.

Залежно від знаходження судна його залишення може відбуватися чи безпосередньо на причал, чи на інший плавзасіб, чи в морі з використанням судових колективних засобів рятування.

Порядок дій та обов'язків судового екіпажу при залишенні судна у морі викладені в Керівництві по залишенню судна РД 31.60.25–97 та процедурі "Залишення судна", які входять до обов'язкового складу документів Системи управління безпекою та регламентовані МК СОЛАС–74.

16.4. Відповідні заходи у разі порушення захисту судна чи виявлення підозрілої діяльності на судні або поблизу нього

Процедура встановлює порядок дій судового персоналу у разі порушення захисту судна чи виявлення підозрілих дій на судні або поблизу нього, які наведені у Додатку до даного Плану.

17. ДОПОВНЕННЯ 1, 2, 3, 4 (НЕ СХВАЛЮЄТЬСЯ)

Доповнення 1

Чек-лист внутрішньої перевірки системи охорони судна

ТАК/НІ

1	Чи визначені обов'язки та сфера відповідальності усіх членів екіпажу, яких залучили до охорони судна?	
2	Чи є документальне підтвердження виняткових повноважень капітана щодо безпеки та охорони судна?	

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Продовж. табл.

3	Чи знає ключовий персонал, який має відповідальність, повноваження та обов'язки з охорони судна, основні положення Кодексу ОСПЗ та глави XI-2 МК СОЛАС?	
4	Чи має судно діюче, належним чином оформлене, Міжнародне свідоцтво з охорони судна?	
5	Чи надається підтримка капітану (ОКС) з боку компанії?	
6	Чи задіяні постійно заходи для рівня охорони 1?	
7	Чи передбачені заходи для негайного переходу на рівні охорони 2 та 3?	
8	Чи здійснюється оцінка охорони судна, включаючи виявлення та оцінку ключових судових операцій, можливих загроз, слабких місць?	
9	Чи проводиться обмін інформацією та координація дій за рівнями охорони між судном, торговим засобом та адміністрацією?	
10	Чи ведуться на судні записи, яких вимагають нормативні документи?	
11	Чи виконуються вимоги з оформлення Декларації з охорони, умови та порядок її заповнення?	
12	Чи направляються компаніям, влада і компетентним органам повідомлення про події, пов'язані з охороною?	
13	Чи перебуває в належному технічному стані охоронне устаткування (якщо воно є), чи проводиться його експлуатація, калібрування, технічне обслуговування?	
14	Чи проводиться навчання судового персоналу та тренування з охорони судна? Чи проводиться облік і аналіз навчань?	
15	Чи проводиться огляд охорони на місці?	
16	Чи передбачені заходи щодо запобігання появи на судні зброї, небезпечних речовин і обладнань, на перевезення яких немає повноважень?	
17	Чи визначені ділянки обмеженого доступу на судні та заходи щодо запобігання доступу до них?	
18	Чи визначені заходи запобігання несанкціонованого доступу на судно?	
19	Чи визначене коло осіб, які мають інформацію та доступ до місць запуску судових систем оповіщення?	
20	Чи забезпечується конфіденційність інформації, що не підлягає розголошенню?	
21	Чи має схвалення План охорони судна й внесені в нього зміни?	

Продовж. табл.

22	Чи є на судні контактні дані для зв'язку із ПОК, портового владою та компетентними органами, а також із цілодобово доступним інформаційним органом, що дають рекомендації у зв'язку з загрозою для судна?	
23	Чи знає капітан (ОКС), за яких обставин необхідно звертатися за сприянням до прибережних держав?	

Перевірив _____ Посада _____
Дата _____ Час _____
Підпис _____

Доповнення 2

ФОРМАТИ СУДНОВИХ ПОВІДОМЛЕНЬ

Повідомлення 1 – первісне повідомлення

Повідомлення про порушення охорони або при тероризмі

1. Назва судна, позивні, номер ІМО, ідентифікатор ІНМАРСАТ (плюс код океанського району) і ММСІ
СИГНАЛ ТЕРМІНОВОСТІ
SECURITE /TERRORISM

2. Координати (і час UTC)

Широта _____ Довгота _____
Курс _____ Швидкість _____ (вузли)

3. Характер події.

Повідомлення 2 – наступне повідомлення

Повідомлення про напад терористів/збройних грабіжників

1. Назва судна, позивні, номер ІМО
2. Посилання на передане раніше SECURITE /TERRORISM
3. Координати інциденту
4. Широта _____ Довгота _____
5. Назва району

6. Подробиці інциденту, наприклад:
 - На ходу, на якорі або біля причалу?
 - Спосіб нападу
 - Опис/кількість підозрюваних плавзасобів
 - Кількість і короткий опис терористів
 - Тип зброї, наявної у терористів
 - Будь-яка інша інформація (наприклад, якою мовою вони розмовляли)
 - Медичний стан постраждалих пасажирів і екіпажу
 - Пошкодження судна (яка частина судна піддалася нападу)
 - Дії, початі капітаном і екіпажем
 - Чи повідомлено про інцидент береговій владі й кому?
 - Дії, початі прибережною державою
7. Останній спостережуваний рух терористів/підозрюваного плавзасобу, наприклад: дата/час/курс/координати/швидкість
8. Необхідна допомога
9. Кращий зв'язок із повідомляючим судном, наприклад:
 - Відповідна берегова радіостанція
 - КВ/ПВ/УКВ
 - Ідентифікатор ІНМАРСАТ (плюс код океанського району)
 - MMSI
10. Дата й час повідомлення (UTC)

Доповнення 3

**ПОСАДОВА ОСОБА КОМПАНІЇ, ВІДПОВІДАЛЬНА
ЗА ОХОРОНУ**

ПІБ, посада:

Тел./факс:

Тел. дом.:

Мобільний тел.:

Ел. пошта:

**ЗАСТУПНИК ПОСАДОВОЇ ОСОБИ КОМПАНІЇ,
ВІДПОВІДАЛЬНОЇ ЗА ОХОРОНУ**

ПІБ, посада:

Тел., факс роб.:

Тел. дом.:

Мобільний тел.:

Ел. пошта:

Доповнення 4

КОНТАКТНІ АДРЕСИ ДЛЯ ЗВ'ЯЗКУ

№ п/п	Адресат	Прізвище, ім'я, по батькові. Контактна адреса (телефон, факс, телекс, E-Mail)	Призначення. Коли виходити на зв'язок
1	Національні влади, від- повідальні за охорону суден		Організація і контроль системи охорони суден. Повідомлення про події, пов'язані з охороною
2	Призначений держа- вою орган, доступний в будь-який час для отри- мання та реагування на оповіщення "судно-бе- рег", коли охорона суд- на знаходиться під заг- розою або якщо захист судна було знижено		Надання допомоги суднам за їх запитам при наявності загрози порушення охорони (за необхідності)
3	Призначений державою орган, доступний в будь- який час, що надає по- раду або допомогу суд- нам та інформацію, кому судна можуть спрямову- вати запити в сфері охо- рони (щодо будь-яких заходів охорони для са- мозахисту від нападів)		Отримання консуль- тацій при необхідності

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Продовж. табл.

№ п/п	Адресат	Прізвище, ім'я, по батькові. Контактна адреса (телефон, факс, телекс, E-Mail)	Призначення. Коли виходити на зв'язок
4	Прибережні держави	Приведені в судовому плані SOPEP та судовому плані дій в аварійних ситуаціях за МКУБ	Оповіщення для надання допомоги при загрозі для судна та інших подіях під час знаходження у прибережних водах держав
5	Рятувально-координаційні центри (РКЦ)	Згідно з офіційною інформацією РКЦ та їх зони охоплення. Інформацію щодо контактних адрес можна отримати на сайті IMO www.imo.org	Оповіщення компетентних органів про загрозу для судна та інші події при знаходженні в морі та необхідності надання допомоги
6	Посадова особа компанії, відповідальна за охорону	Див. дод. 3	Оперативний зв'язок з усіх питань, пов'язаних з охороною. Координація дій, надання допомоги. Повідомлення про невідповідності та події

Доповнення 5

ПІДПИСНИЙ ЛИСТ ПЛАНУ ОХОРОНИ СУДНА

Від імені організації розробника		
М.П. Дата/Date « » __р.	Підпис представника організації розробника / Developing company representative signature	Прізвище та посада представника організації розробника/ Developing company representative name and title

Від імені судноплавної компанії		
М.П.	Підпис посадової особи компанії, відповідальної за охорону/ Company Security Officer signature	Прізвище посадової особи компанії, відповідальної за охорону / Name of Company Security Officer
Дата/Date » _____ р.	« _____	

ЛИСТ КОРЕГУВАННЯ

Документ складається із взаємопов'язаних розділів. Нумерація сторінок у документі наскрізна. Перед номером сторінки вказується номер і дата версії – дата, на яку видана дана сторінка.

Корегування тексту (частини тексту) кожної зі сторінок здійснюється заміною сторінки. Змінюється дата версії. Замінені сторінки знищуються на судні.

Інформація про корегування (заміну сторінок) вноситься до листа корегування. Дата зміни означає дату схвалення цієї зміни Адміністрацією (або за її дорученням визнаною організацією), а дата внесення корегування – дату внесення змін у Документ виконавцем (судном).

Лист корегування

Сторінки	Дата останньої версії	Дата внесення корегування	Виконання Підпис

Лист ознайомлення

Прізвище, ініціали	Посада	Дата	Підпис

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Автономные подводные роботы. Системы и технологии [Текст] / Л. В. Киселев, Ю. В. Матвиенко [и др.] ; под общ. ред. акад. М. Д. Агеева. – М. : Наука, 2005. – 401 с.
2. **Александров, М. Н.** Безопасность человека на море [Текст] / М. Н. Александров. – Л. : Судостроение, 1983.
3. Безопасность жизнедеятельности человека на морских судах [Текст] / Ю. Г. Глотов, В. А. Семченко, Т. Н. Сологуб [и др.]. – М. : Транспорт, 2000.
4. Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания (ГМССБ) [Текст] : учебное пособие / А. В. Шишкин, В. И. Кошевой [и др.]. – М. : РосКонсульт, 2001.
5. **Гуцуляк, В. Н.** Морское право [Текст] : учебное пособие / В. Н. Гуцуляк. – М. : РосКонсультант, 2000.
6. **Демиденко, В. В.** Пиратство, терроризм, мошенничество на море: правовые аспекты [Текст] / В. В. Демиденко, В. М. Прусс, А. Н. Шемякин ; науч. ред. В. Г. Бухтиярова, И. В. Кузнецова. – Одесса : А. О. Бахва, 1997. – 144 с.
7. Закон України "Про боротьбу з тероризмом" [Текст] / від 20.03.2003, № 63S–IV.
8. Закон України "Про основи національної безпеки України" [Текст] / від 19.06.2003, № 964–IV.

9. **Зеленин, М. П.** Эргономика на морском транспорте [Текст] / М. П. Зеленин. – О. : БАНТО, 1999.

10. **Ізотов, В. І.** Безпека комунікації на морі [Текст] : навч. посіб. / В. І. Ізотов, Н. В. Кулалаєва, В. О. Михайлюк. – Миколаїв : НУК, 2012. – 316 с.

11. Керівництво з реабілітації моряків після актів піратства [Текст]. Center for Seafarers Rights, 2010.

12. Кодекс по спасательным средствам [Текст]. – Одесса : АЗОТ "ЦНИИМФ", 1996.

13. **Колегаєв, М. О.** Безпека життєдіяльності і виживання на морі [Текст] : навч. посіб. / М. О. Колегаєв, Б. М. Іванов, М. Г. Басанець ; під ред. В. В. Пономаренка. – Одеса : Одеська нац. морська академія, 2008. – 416 с.

14. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р.

15. Конвенції ООН з морського права (UNCLOS-082).

16. Конвенция о Международной спутниковой связи, 1976 (INMARCAT). – О. : Астропринт, 1998.

17. **Конопелько, Г. И.** Охрана жизни на море [Текст] / Г. И. Конопелько, С. С. Кургузов, В. П. Махин. – М. : Транспорт, 1990.

18. **Констам, Э.** Пираты: всеобщая история от Античности до наших дней [Текст] / Э. Констам ; пер. с англ. О. Себровской. – М. : Эксмо, 2009. – 450 с.

19. **Котик, М. А.** Психология и безопасность [Текст] / М. А. Котик. – Таллин : Валгус, 1981.

20. Международная конвенция и кодекс о подготовке и дипломировании моряков и несение вахты ПДНВ-78/95 [Текст]. – Одесса : Изд. центр "Студия Негоциант", 2005.

21. Международный журнал "Судоходство". [Текст]. – Одесса. – № 1–6. – 2007.

22. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) [Текст]. – Одесса : Изд. центр "Студия Негоциант", 2004.

23. Международная конвенция по поиску и спасению на море, 1979 (8АК) [Текст] . – Одесса : Астропринт, 1998.

24. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) [Текст]. – Одесса : Изд. центр "Студия Негоциант", 2005.

25. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предупреждению загрязнений – МКУБ (гл. IX СОЛАС-74) I8M СОБЕ [Текст]. – Одесса : Изд. центр "Студия Негоциант", 2005.

26. Міжнародний Кодекс з охорони суден та портових засобів – International Ship and Port Security (ISPS) Code, (Кодекс ОСПЗ), видання ІМО, 2003.

27. Міжнародна конвенція з охорони життя людини на морі (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-74) з поправками 2002 р., глава XI-2.

28. Модельний курс Міжнародної морської організації "Ship Security Officer" – IMO MODEL COURSE 3.19 "Ship Security Officer".

29. Необитаемые подводные аппараты военного назначения [Текст] / М. Д. Агеев [и др.]. – Владивосток : Дальнаука, 2005. – 164 с.

30. Основы охраны труда на морском транспорте [Текст] / Б. Н. Иванов, М. А. Коллегаев, Ю. И. Касилов, А. И. Иванов. – О. : Компас, 2003.

31. ОСТ 31.2003–76. Средства герметизации на судах ММФ. Инструкция по проверке технического состояния. – М. : ЦБНТИ ММФ, 1977.

32. **Позолотин, Л. А.** Охрана судна [Текст] : учебное пособие / Л. А. Позолотин, В. Г. Торский, В. Й. Любченко. – Одесса : Астропринт, 2008. – 232 с.

33. **Позолотин, Л. А.** Международные конвенции, кодексы, рекомендации ИМО и МОТ [Текст] / Л. А. Позолотин, В. Г. Торский. – Одесса : Астропринт, 1998.

34. Помощь пострадавшим. Защитные меры [Текст] : сборник методических разработок. – Вып. № 3. – М. : Военные задания, 2000.

35. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Морської Доктрини України на період до 2035 року" [Текст] / від 07.10.2009, № 1307.

36. Правила морской перевозки опасных грузов [Текст]. – М. : Мортехинформреклама, 1990.

37. РД 31.00.80-84. Оборудование съемное для массовых перевозок людей [Текст]. – Л. : ЦНИИМФ, 1984.

38. Резолюція А.922(22), 2001 "Кодекс практики із розслідування злочинів, пов'язаних з піратством і озброєним розбоям проти суден (Кодекс РПР)".

39. Резолюція А.1002(25), 2007 "Піратство та збройний розбій проти суден у водах біля узбережжя Сомалі".

40. **Ромашев, Ю. С.** Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления) [Текст] / Ю. С. Ромашев. – М. : РосКонсульт, 2001. – 300 с.

41. Руководство для гражданских судов при одиночном плавании и при плавании в составе конвоя (РГС) [Текст]. – М. : Воениздат, 1980.

42. **Степаненко, А. Г.** Офицер по охране судна [Текст] : учеб. пособие / А. Г. Степаненко ; под общ. ред. А. Н. Пипченко. – Одесса : Морской тренажерный центр, 2005.

43. Типовой курс ИМО. 1.11. МАРПОЛ – 73/78. 2003.

44. Типовой курс ИМО. 1.13. Несчастные случаи, касающиеся здоровья. Основы подготовки. 2003.

45. Типовой курс ИМО. 1.14. Несчастные случаи. Первая помощь. 2003.

46. Типовой курс ИМО. 1.19. Личное выживание. 2003.

47. **Топалов, В. П.** Уроки морских аварий [Текст] / В. П. Топалов, В. Г. Торский. – Одесса : Астропринт, 2004.

48. **Топалов, В. П.** Организация и нормативное обеспечение охраны судна [Текст]: конспект лекций / В. П. Топалов, В. Г. Торский, Л. А. Позолотин. – Одесса : Астропринт, 2009. – 216 с.

49. Указ Президента України № 1119/2010 "Про рішення Ради національної безпеки і оборони України" від 17 листопада 2010 року "Про виклики та загрози національній безпеці України у 2011 році".

50. **Фатьянов, Р. Н.** Основы морского судоходства [Текст] : учебник / Р. Н. Фатьянов, Ю. К. Семенов, Б. Н. Костюков. – М. : Транспорт, 1985.

51. Фрерс, Э. Пираты и таплиеры [Текст] / Э. Фрерс ; пер. Сотскова М. – СПб. : Евразия, 2008. – 240 с.

52. Циркуляр 1332 (MSC.1/Circ. 1332) "Піратство і озброєний розбій проти суден у водах біля берегів Сомалі" з додатком "Кращі методи управління практикою заборони піратства в Аденській затоці і біля узбережжя Сомалі".

53. Циркуляр 1333 (MSC.1/Circ.1333, 26 June 2009) "Про рекомендації урядам стосовно запобігання та припинення актів піратства і збройного нападу на судна".

54. Циркуляр 1334 (MSC1/ Circ.1334, 23 June 2009) "Про рекомендації для власників суден, операторів суден, капітанів і екіпажів суден щодо запобігання та припинення актів піратства і збройного нападу на судна".

55. Циркуляр 1335 (M8C.1/C1GC.1335) "Піратство і озброєний розбій проти суден у водах біля берегів Сомалі. Кращі методи управління практикою заборони піратства в Аденській затоці і біля узбережжя Сомалі, розроблені галуззю" з додатком (Версія 2 – серпень 2009)".

56. Циркуляр 1337 (MSC1/Circ.1337, 4 August 2010) "Про піратство та збройний розбій проти суден у водах біля узбережжя Сомалі. Кращі методи управління практикою отримання

піратства біля узбережжя Сомалі та в Аравійському морі, розроблені галуззю з додатком (Версія 3)".

57. Bovio, E. Autonomous Underwater Vehicles (AUVs) for port protection, SACLANTCEN SR-401. August 2004. Report NATO.

58. Law, J. Preliminary guidance for the tactical use of UUVs in counter-terrorism MCM operations in ports and harbours. NATO Undersea Research Centre M-151 E. / Bovio A., Bezemer. March 2004. Report NATO.



ЗМІСТ

ПРИЙНЯТІ СКОРОЧЕННЯ	3
ВСТУП	6
ГЛАВА 1. ПІРАТСТВО ТА ЗБРОЙНИЙ РОЗБІЙ НА МОРІ ...	8
1.1. Тероризм і піратство на морі – актуальні проблеми сучасності	8
1.2. Зародження морського піратства	28
1.3. Перспективи піратської діяльності та основні напрямки протидії	39
1.4. Сучасне піратство. Небезпечні для судноплавства райони	43
1.5. Причини та мотиви піратської діяльності. Образ сучасного пірата	64
1.6. Технічне забезпечення та озброєння піратів. Тактика дій	72
1.7. Тенденції подальшого розвитку піратства	88
Питання для самоконтролю	91
ГЛАВА 2. УЧАСТЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У БОРОТБІ З ПІРАТСТВОМ НА МОРІ	92
2.1. Міжнародна правова база боротьби з піратством на морі	92
2.2. Загальні відомості про основні конвенції та кодекси з питань протидії актам піратства	113

2.3. Антипіратські воєнно-морські операції Європейського союзу та НАТО	122
2.4. Забезпечення суден озброєною охороною	142
Питання для самоконтролю	163
ГЛАВА 3. ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОХОРОНИ І ЗАХИСТУ СУДНА	164
3.1. Забезпечення охорони і захисту судна	164
3.2. Виявлення та розпізнавання небезпечних речовин і вибухових пристроїв	173
3.3. Засоби, що нейтралізують вибух або його наслідки ...	190
3.4. Системи зв'язку, ідентифікації суден і охоронного сповіщення	195
3.5. Технічні засоби активної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії	217
3.6. Засоби пасивної протидії вторгненням на об'єкти різної категорії	251
Питання для самоконтролю	274
ГЛАВА 4. РЕКОМЕНДОВАНА ПРАКТИКА ПОПЕРЕДЖЕННЯ АКТИВ ПІРАТСТВА Й ОЗБРОЄНОГО НАПАДУ НА СУДНА	275
4.1. Дії проти піратства і тероризму на морському транспорті	275
4.2. Рекомендації для моряків і судновласників щодо захисту суден від прояву протиправних дій піратів	287
4.3. Офіцер з охорони судна: обов'язки та відповідальність	307
Питання для самоконтролю	322
ГЛАВА 5. ПРАВИЛА ВИЖИВАННЯ В ПОЛОНІ	323
5.1. Загальні рекомендації щодо поведінки у полоні	323
5.2. Рекомендації заручникам при захопленні судна піратами	331
5.3. Захист судна під час піратських нападів	335

БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Питання для самоконтролю	351
ПІСЛЯМОВА	352
ДОДАТОК	353
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	403

