



## ГЛАВА 4.<sup>4</sup> ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ЭКИПАЖА ПО ЗАЩИТЕ И ОХРАНЕ СУДНА В ОПАСНЫХ ПИРАТСКИХ РАЙОНАХ ПОБЕРЕЖЬЯ АФРИКИ

*ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЙ ЕКІПАЖУ З ЗАХИСТУ ТА ОХОРОНИ СУДНА В НЕБЕЗПЕЧНИХ ПИРАТСЬКИХ РАЙОНАХ УЗБЕРЕЖЖЯ АФРИКИ*  
*ORGANIZATION OF ACTIONS OF THE CREW TO PROTECT AND GUARD THE SHIP IN DANGEROUS PIRATE AREAS OF THE AFRICAN COAST*

DOI: 10.30888/2663-5569.2021-19-01-016

### Вступ

Серед незаконних актів, спрямованих проти безпеки судноплавства, слід насамперед виділити найнебезпечніший – морське піратство, під яким розуміється насильницьке захоплення морських суден та стаціонарних платформ групами озброєних приватних осіб із корисливими цілями. Моряки стикалися з різними загрозами безпеки під час експлуатації судна у деяких районах Червоного та Аравійського морів, Аденській затоці, Індійського океану. Метою цієї роботи є надання рекомендацій суднами щодо організації і планування рейсу з метою виявлення, уникання або стримування піратських нападів та повідомлення про такі атаки. Досвід показав, що застосування рекомендацій що містяться у найкращих методах управління (НМУ) значно впливає на безпеку моряків. Тому в багатьох випадках ефективними засобами протидії піратству є сукупність специфічних для вирішення цієї проблеми рекомендації, перш за все, найкращі методи управління або НМУ (англ. Best management practice), міжнародні військово-морські сили та нарощування потенціалу з морської безпеки на березі. Втім піратство не є остаточно викоріненим і залишається актуальною загрозою. Аналіз деяких НМУ, що містяться в цій публікації спрямований на зменшення ризиків і збитків від актів піратства та інших загроз морської безпеки.

### 4.1. Практика застосування найкращих методів управління

Згідно з офіційними даними, можна говорити про те, що з початку ХХІ ст. піратство переживає своє відродження. Більше того, експерти сперечаються про так звану тіншову статистику вчинених актів піратства, яка, на їхню думку, перевищує офіційні дані від двох до восьми разів. Жертвами піратських набігів є переважно три категорії бізнесу, що з морськими перевезеннями, – це власники суден, власники вантажу і страхові компанії. В умовах сучасного висококонкурентного ринку морських перевезень далеко не завжди постраждалі повідомляють про напади на судна, і нерідко вони залишаються незареєстрованими.

Передусім, «піратство» – це міжнародно-правова кваліфікація діяння, спрямоване проти свободи судноплавства. Піратство слід розглядати як злочин

<sup>4</sup> Автори: Сафьян О.С.



міжнародного характеру (конвенційний злочин за іншою класифікацією), протиправність та склад якого визначені договірними нормами міжнародного права, зокрема Конвенцією ООН з морського права 1982 року.

На жаль, слід констатувати той факт що судновласники і вантажовласники частіше вважають за краще покрити збитки за власний рахунок, ніж сплачувати страхові внески, особливо високі для маршрутів, що пролягають через так звані «небезпечні райони». Крім того, заяви про напад спричиняють тривалі офіційні розслідування та пов'язані з ними вимушені простоя в порту, а значить, і виплату додаткових портових зборів. Тому економічні збитки за день, витрачені на дачу показань, будуть набагато вищими, ніж загальна вартість викраденого вантажу. Таким чином, піратство залишається одним із суттєвих факторів, що впливають на безпеку міжнародного судноплавства у різних районах Світового океану та у ряді випадків на стан регіональної безпеки, а боротьба з ним є складним та важливим завданням.

Термін "найкращі методи управління", або БМП, був придуманий майже 35 років тому як спосіб опису прийнятних методів, які можуть бути реалізовані для захисту якості води та збереження ґрунту під час лісогосподарської діяльності [4]. НМУ може бути структурною "річчю", яка може бути фактично корисною на місці подій або бути частиною "процесу", який використовується для планування та проведення охоронних дій з захисту судна у небезпечних районах, заходом судна у піратські зони з високою активністю або проходження окремих піратонебезпечних ділянок переходу.

Регіональна нестабільність спричинила інші загрози морській безпеці, до яких належать навмисне обстріл судна екстремістськими угрупованнями, захват заручників та піратські напади на торговельні судна.

Заходи протидії піратству викладені у НМУ ефективні, але відмінності в способах атак та видах загроз можуть вимагати інших форм їх запровадження. Наприклад, напади екстремістів можуть бути більш рішучими, оскільки вони можуть бути готові ризикувати своїм життям.

Наслідки неприйняття або нехтування ефективними заходами безпеки можуть бути серйозними. Деякі пірати піддавали заручників насильству та іншому жорстокому поводженню, а періоди полону деяких викрадених моряків тривали кілька років, на відміну від інших видів атак, що демонстрували намір пошкодити судна та поставити під загрозу життя.

Інформація що викладена у НМУ доповнює вказівки щодо протидії піратству в останніх циркулярах Міжнародної морської організації (ІМО) та поради щодо використання морського транзитного коридору безпеки.

Географія регіону активного піратства різноманітна і коливається від вузьких районів судноплавства, таких як протока Баб-ель-Мандеб і Ормузька протока, до широкого відкритого океану Сомалійського басейну. Кожна область представляє різні проблеми, тому і загрози будуть відрізнятися але в цілому напади на судна та моряків відбулися по всьому регіону і загрози носять динамічний характер. Пірати, що орудують біля узбережжя Нігерії, Того та Беніна, теж вважаються дуже небезпечними. Вони здатні вбивати без зволікання та сумнівів. Вони чудово озброєні та відрізняються особливою



жорстокістю. Викрадаючи кораблі, вони переслідують цілі пограбування та особистого збагачення. Моряки, взяті в полон, можуть зазнавати тортур, а відпускають їх знову ж таки тільки після сплати солідного викупу.

Зона добровільної звітності визначена на картах морської безпеки. Суднам, які входять і працюють в межах піратських нападів, рекомендується реєструватися в центрах координації. Реєстрація встановлює прямий контакт між судном що звітує та центром. Зона реєстрації суден призначена для інформування військово-морських сил, які задіяні у боротьби проти піратства, про транзит торгових суден в Індійському океані та Аденській затоці. Зона реєстрації судна визначена на карті морської безпеки.

Зона високого ризику (ЗВР) — це галузева зона, де вважається, що існує підвищений ризик атаки, і можуть знадобитися додаткові вимоги безпеки. ЗВР описано на карті морської безпеки. Важливо, щоб під час планування маршрутів через ЗВР використовувалася остання інформація про поточні загрози. Судна повинні бути готові відхилитися від запланованого маршруту в найкоротші терміни, щоб уникнути загроз, які інформуються навігаційними попередженнями або збройними силами.

Морський транзитний коридор безпеки (МТКБ) — це коридор, створений військовими, на якому військово-морські сили зосереджують свою присутність і зусилля по нагляду. МТКБ показаний на карті морської безпеки і складається з схеми розділення руху (СРР). Наприклад встановлений транзитний коридор в Аденській затоці, де військово-морські сили зосереджують свої патрулі проти піратів. У межах МТКБ можуть бути запропоновані групові транзити та національні конвої.

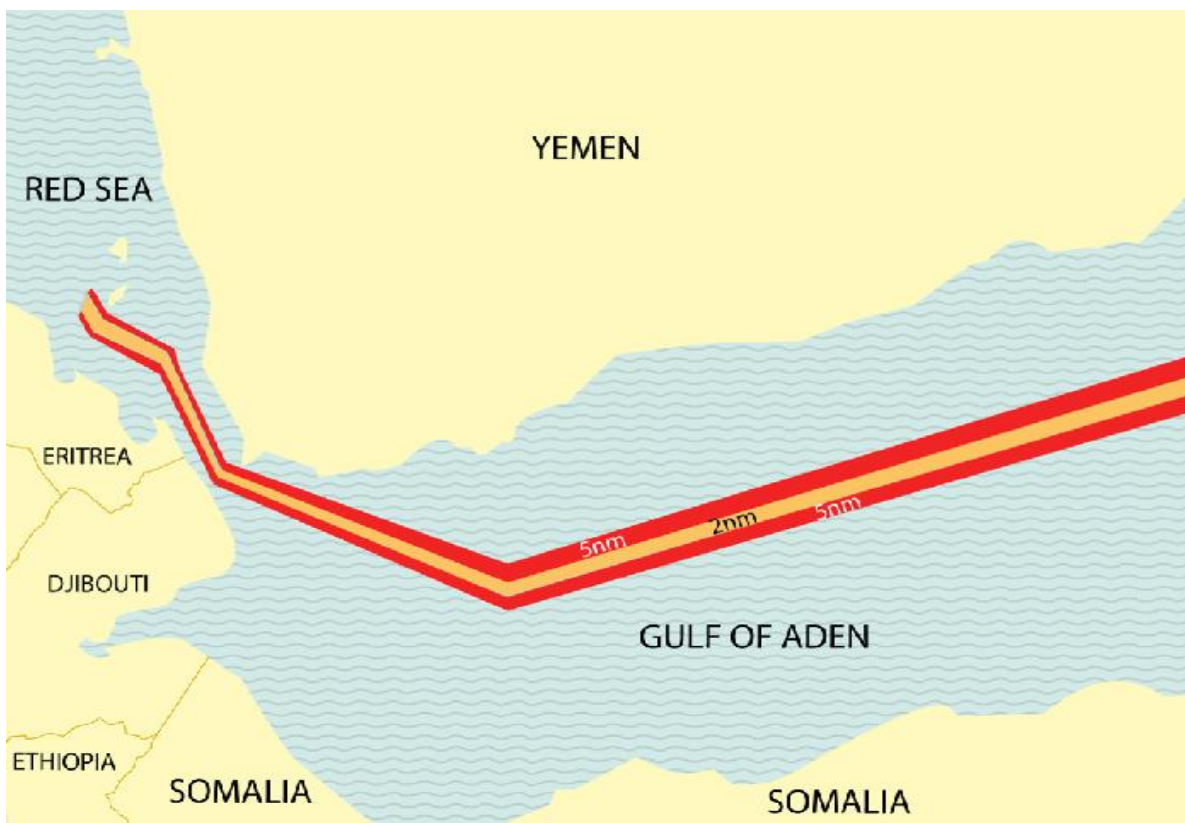


Рисунок 1 – Транзитний коридор Аденського заливу



Страховання, яке стає наступним кроком що набуває актуальності у питаннях планування перевезень у «червоних» зонах, та є основою регулювання ризиків збитків, які можуть завдати пірати. Одна з перших проблем, з якими стикаються судновласники за відсутності кваліфікованої консультації юриста чи брокера, - це визначення типу полісу, який, власне, і буде застосовуватись для компенсації зазначених збитків.

Історично, лондонські страхові фірми ставили піратство в групу морських ризиків, але в останні роки відбулася перекваліфікація їх у військові ризики. Страхувальники США, навпаки, від початку розглядали піратство, як військовий ризик. Водночас, R&I Clubs (Страховальні клуби) продовжують кваліфікувати піратство як морський ризик. Не зважаючи на те що страхування військових та піратських ризиків не є однакоим видом, райони загрози піратських атак можна порівняти з районами підвищеної небезпеки військових ризиків, які постійно оновлюються. Даний стан справ безперечно представляє плутанину, у зв'язку з чим багато перевізників просто організують для свого судна обидва типи страховки. При цьому страхування даних ризиків відрізняється незначно, а розмір страхових виплат, що виплачуються, збільшується.

Одночасно зі звичайним страховим відшкодуванням, що підлягає виплаті у разі шкоди від піратства, перевізникам не варто забувати про такий механізм, що «грає на їхньому боці», як відшкодування коштів за загальну аварію («general average»). Визначення загальної аварії дано у ст. 221 Конвенції ООН з морського права. Збитки, завдані внаслідок вироблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою порятунку судна, фрахту та вантажу, що перевозиться на судні від загальної для них небезпеки, розподіляються між судном, фрахтом і вантажем пропорційною мірою до їх вартості, відповідно до розрахунку збитку [7].

У випадку, якщо здійснюється піратське захоплення судна, що йде з вантажем, дія автоматично кваліфікується як активна загроза майну. На цій підставі будь-які розумні витрати, виконані для порятунку майна, підпадають під загальну аварію. Відшкодування зазначених витрат має однаково лягати на всі зацікавлені сторони, тобто судновласник та його страхова компанія не зобов'язані нести витрати на самоті. Проте, варто враховувати, що навіть ефективно застосований механізм загальної аварії не може компенсувати витрати на порятунок членів екіпажу адже в деяких випадках метою піратів стають саме вони, у зв'язку з чим для фінансування такого викупу потрібно розглядати як порятунок а не витрати на зменшення збитків, які також підлягають відшкодуванню [8].

Дійсно, збитки від піратських нападів, особливо у тій формі, що існує в Аденській затоці, зазнає передусім судновласник та страхові компанії. На судновласника покладається обов'язок щодо попередження піратських нападів від зміни маршруту судна до забезпечення його збройною охороною та проблеми, пов'язані з викупом судна та екіпажу у разі його захоплення. Перехід у сферу громадських відносин, відносин міждержавних, коли економічні втрати та політичний резонанс від піратських захоплень перевищили певний поріг,





стався через десять років після перших випадків нападів у водах Сомалі, коли міжнародне втручання стало значним. Але, як і раніше, рідко йдеться про основний об'єкт зазіхань піратів – свободу судноплавства, які свого часу належали до основоположних принципів міжнародного права.

Страхове співтовариство може перерахувати сферу потенційно підвищеного ризику в регіоні. Суднам, які входять у цей район, потрібно буде повідомити свої страхові компанії, тому що можуть стягуватися додаткові страхові премії. Також до процесу залучено об'єднаний військовий комітет (ОВК), що складається з представників від Lloyd's, так і від Міжнародної асоціації, які представляють інтереси тих, хто займається веденням військового бізнесу на лондонському ринку.

Крім піратства, регіональна нестабільність створила нові загрози безпеці, включаючи використання такого озброєння як:

- Протикорабельних ракет;
- Морських мін;
- Саморобних вибухових пристроїв на воді.

Пірати діють у групах піратських дій (ГПД), які керують кількома різними конфігураціями човнів, як правило, використовують невеликі високошвидкісні (до 25 вузлів) відкриті човни або шлюпки.

Конфігурації човнів ГПД включають:

- Лише човни;
- Відкриті човни, які перевозять значну кількість палива і часто буксирують один або кілька ударних човнів.
- Судна-матері, які включають торгові та рибальські судна.

Там, де використовуються материнські судна, екіпаж часто тримають на борту в якості заручників. Материнські судна використовуються для перевезення піратів, складів, палива та штурмових човнів, щоб пірати могли діяти на значно більшій території і значно менше впливали на погоду. Човни-штурмовики часто буксирують за материнськими суднами. Якщо розміри судна-матері дозволяють, човни можна перевозити на борту та маскувати.

Пірати також можуть використовувати вогонь зі стрілецької зброї та реактивні гранати (РПГ), щоб залякати екіпаж судна, зменшити швидкість або зупинитися, щоб дозволити їм піднятися на борт. Навігаційний місток і житлові приміщення, як правило, є основними цілями для цього нападу.

Пірати використовують довгі легкі драбини, зав'язані мотузки або довгі жердини з гачками, щоб піднятися на борт судна. Опинившись на борту, вони прямують на місток, щоб спробувати взяти під контроль судно. Перебуваючи на містку, вони вимагатимуть, щоб судно зупинилось, щоб дозволити іншим піратам піднятися на борт. Напади можуть відбуватися у будь-який час – вдень або вночі, однак досвід показує, що напади на світанку та в сутінках більш імовірні.

Намір піратів полягає в тому, щоб викрасти судно і утримувати екіпаж для отримання викупу. Звичайною практикою є утримання екіпажу на борту під час переговорів, утримуючи і екіпаж, і судно разом. Моряків іноді розділяли за національністю і вивозили на берег. В інтересах піратів зберегти життя своїх



полонених, хоча іноді траплялися випадки залякування та тортур.

Протикорабельні ракети – це зброя великої дальності, точна та потужна, яка застосовувалася проти військових кораблів у регіоні. Їх використання проти торгових суден, не можна скидати з рахунків. Інші судна можуть бути вражені, якщо оператор ракети націлює не на те судно або ракета потрапляє у ненавмисну ціль. Морські міни використовувалися для стримування та заборони доступу до ключових портів Ємену. Ці міни зазвичай прив’язані або закріплені на якорі, але можуть зірватися з своїх місць і бути занесені на судноплавні шляхи. Звичайно транзитні торгові судна не є ціллю, тому їм рекомендується використовувати МРТК під час проходження через цього району.

Атаки екстремістських груп насамперед були використані проти військових кораблів і торгових суден у південній частині Червоного моря/західній частині Аденської затоки.

Інциденти підкреслили що напади різних груп, що діють в регіоні, використовуються в регіональному конфлікті та були спрямований на те, щоб завдати шкоди тим, хто пов'язаний з конфліктом. Їх човни були безпілотними і керувалися дистанційно. Атака за участю таких груп, ймовірно, буде включати один або кілька швидкісних катерів, якими керує кілька осіб, які наближаються та стріляють як зі стрілецької зброї, так і з РПГ. Капітани повинні визнати, що мета цих нападів полягає в тому, щоб завдати шкоди, не обов'язково підіймаючись на борт судна. Заходи протидії для запобігання контакту катера з корпусом судна обмежені.

Оцінка загроз має включати всі загрози регіональній безпеці що існують в регіоні. Як частина оцінки ризиків для кожного судна перед транзитом через ЗВР, поради щодо військової загрози також необхідно отримати від центрів протидії.



Рисунок 2 – Оцінка загрози (потенціал – наміри – можливості)



Загроза формується з трьох складових: потенціалу, намірів і можливостей. Потенціал означає, що зловмисники мають фізичні засоби для проведення атаки. Намір демонструється триваючими атаками. Можливості – це те, що компанія, судно та екіпаж можуть зменшити, завдяки застосуванню заходів, описаних у керівництвах. На додаток до інформації, наданої в керівництвах щодо протидії, додаткову інформацію про характеристики загрози, конкретні чи нові тактики та регіональні фактори які можна отримати від регіональних центрів звітності та організації протидії.

Зрозуміло, що якщо видалити одну сторону трикутника, то ризик мінімізується. Компанія або відповідальна особа у не може вплинути ні на можливості, ні на наміри, тому заходи НМУ зосереджені на мінімізації можливостей що досягається шляхом належних дій екіпажу судна.

Оцінка ризику є невід'ємною частиною планування рейсу в рамках системи управління безпекою. Оцінка ризику повинна визначати заходи для запобігання, протидії та відновлення, що означитиме поєднання законодавчих норм із додатковими заходами. Компанії також повинні враховувати ці заходи для суден, які проходять транзитом через небезпечні райони, навіть якщо вони не входять до ЗВР. Подальші вказівки щодо оцінки ризиків можна знайти в Глобальному керівництві з боротьби з піратством.

Оцінка ризику має враховувати, але не може обмежуватися наступним:

- Вимоги держави прапора, компанії, фрахтувальників та страховиків.
- Оцінка загрози та географічні зони підвищеного ризику.
- Фактори, що формують ситуацію, наприклад, моделі руху та діяльність рибальських суден.
- Співпраця з військовими.
- Посадка приватного збройного персоналу безпеки.
- Характеристики судна, вразливі місця та притаманні можливості, включаючи цитадель та/або безпечні точки збору, щоб протистояти загрозі (надводний борт, швидкість, загальне розташування тощо).
- Процедури на судні та в компанії (тренування, реєстри вахти, ланцюг командування, процеси прийняття рішень тощо).

## 4.2. Оцінка ризиків

Усі рейси в цьому регіоні вимагають ретельного розширеного планування з використанням усієї доступної інформації. Морські загрози є динамічними, і тому важливо, щоб детальна оцінка загроз та ризиків була завершена для кожного рейсу та діяльності в регіоні.

Разом з наступним, результати оцінки ризику допоможуть розробити план рейсу судна:

- Регулярний огляд загроз та оцінок ризиків. Плани слід оновлювати за потреби.
- Огляд оцінки безпеки судна (SSA), плану безпеки судна (SSP) та судна
- Керівництво для капітана щодо рекомендованого маршруту, оновлених



планів та вимог щодо групового транзиті та національних конвоїв.

- Заходи із захисту суден, санкціоновані компанією.
- Перевірка приватних морських охоронних компаній щодо можливого використання

- Компанії повинні розглянути можливість розміщення пристроїв передачі прихованого положення, оскільки одним із перших дій зловмисників є відключення всіх видимих пристроїв зв'язку та відстеження та антен.

- Перевірка вимог до персоналу компанії.
- Плани навчання екіпажу.

З метою щоб важлива інформація про рейс не потрапила в чужі руки:

- Зв'язок із зовнішніми сторонами має бути зведений до мінімуму, приділяючи пильну увагу організації місць зустрічі та місць очікування.
- Листування по електронній пошті з агентами, фрахтувальниками та постачальниками повинно контролюватися, а інформація в електронній пошті повинна бути короткою, містити мінімум, який вимагається за контрактом.

#### 4.3. Планування заходів безпеки з боку капітана судна

Перед входом до зони добровільної звітності необхідно виконати наступне:

- Отримайте останню інформацію про загрози.
- Перевірте останні попередження та сповіщення NAVAREA (навігаційних повідомлень).
- Виконувати вимоги щодо реєстрації судна та звітності.
- Якщо використовується, підтвердьте план посадки охорони.
- Підтвердити, що двигун може працювати на повній швидкості.

Перед входом у зону високого ризику:

- Здійснювати заходи безпеки;
- Екіпаж повинен бути повністю проінструктований про підготовку, а навчання повинні проводитися згідно запланованого розкладу. План слід переглянути, а весь екіпаж проінформувати про свої обов'язки, включаючи ознайомлення з тривожним сигналом, який сигналізує про напад, повністю зрозумілою ситуацією та відповідним реагуванням на кожен. Такі тренінги повинні перевірити:

- Тестування безпеки всіх точок доступу.
- Умови блокування, включаючи міркування безпеки екіпажу.
- Знання обов'язків команди з забезпечення безпеки.
- Розуміння екіпажем будь-яких інших дій, необхідних у разі піратської атаки, порівняно з іншими типами атак.

Також необхідно підготувати та перевірити план зв'язку в надзвичайних ситуаціях, який включатиме всі необхідні контактні номери екстрених служб та підготовлені повідомлення, які повинні бути під рукою або постійно відображатися біля всіх зовнішніх станцій зв'язку, включаючи безпечний пункт





збору та/або цитадель. Пристрої зв'язку та суднову систему попередження безпеки (SSAS), також слід перевірити.

– Визначити політику суднової системи щодо автоматичної ідентифікації (AIS). Рекомендується, щоб AIS залишався увімкненим під час проходження через проходи через небезпечні райони та ЗВР, щоб військові могли відстежувати судно, але обмежувати дані ідентифікацією судна, положенням, курсом, швидкістю, станом навігації та інформацією, пов'язаною з безпекою.

– Перепланувати планове технічне обслуговування критичного обладнання рейсу для транзиту ЗВР.

– При вході в зону підвищеного ризику подавати суднові звіти.

– Відстежувати останню інформацію про загрози.

– Переконатися, що всі точки доступу обмежені та контрольовані.

– Уникати дрейфу, очікування, зупинки на якорі та повільного руху, особливо в МРТК.

– Зведіть до мінімуму використання УХВ (радіостанція на ультра коротких хвилях) і замість цього використовуйте електронну пошту або захищений супутниковий телефон. Там, де це можливо, відповідайте лише на відомих або законних абонентів на УХВ, пам'ятаючи, що можливі самозванці.

#### 4.4. Необхідні заходи безпеки для захисту судна

У цьому розділі висвітлюються перевірені заходи, які забезпечують багатшаровий захист. НМУ базується на регіональному досвіді атак і продовжуватиме розвиватися в міру зміни методів.

Реалізація заходів буде визначена під час процесу планування рейсу. Компанії, можливо, забажають розглянути можливість внесення подальших змін до організації безпеки судна, що виходять за рамки цих НМУ, та/або надання додаткового обладнання та/або персоналу як засобу подальшого зниження ризику атаки.

Капітан повинен виконати наступні дії, щоб допомогти підвищити пильність на борту:

– Забезпечити додаткові, повністю проінформовані спостереження.

– Підтримувати круговий огляд з піднесеного положення.

– Розрахувати чергування періодів вахти, щоб максимізувати пильність дозорних.

– Підтримувати достатню кількість вахти спостереження.

– Розглянути можливість використання тепловізійної оптики та засобів нічного бачення, оскільки вони забезпечують надійне спостереження в будь-яку погоду, вдень і вночі.

– Підтримувати ретельний радіолокаційний моніторинг та відстежувати всі навігаційні попередження та засоби зв'язку, зокрема попередження УХВ та GMDSS (Глобального морського зв'язку).

– Розміщення добре сконструйованих манекенів у стратегічних місцях навколо судна, щоб створити враження більшої кількості екіпажу на вахті.



– Використання відеоспостереження та стаціонарних пошукових вогнів для кращого моніторингу. Фіксовані прожектори можуть стримувати наближення з корми.

– Встановлення антипіратських дзеркал на крилах мосту, щоб було легше дивитися на корму.

Капітан і офіцери повинні практикувати маневрування судном, щоб забезпечити краще ознайомлення з характеристиками керування судном. Капітан також повинен практикувати маневри уникнення, зберігаючи при цьому найкращу можливу швидкість. Досвід показав, що така дія може перемогти навіть тривалу і рішучу атаку, оскільки створення гідростатичного тиску може мати кращий оборонний вплив, ніж швидкість.

Суднова сигналізація повинна інформувати екіпаж судна про те, що триває атака, і попереджає нападника, що судно знає і реагує. Крім того, безперервне звучання суднового свистка може відвернути нападників.

Важливо, щоб:

– Сигналізація є відмінною, щоб уникнути плутанини.

– Члени екіпажу знайомі з кожним тривожним сигналом, особливо з тим, що попереджає про напад і вказує «все очищено».

– Усі сигнали тривоги підкріплюються оголошенням через систему аудіосистеми приміщення та палуб, якщо вона встановлена.

– Тренування проводяться для того, щоб сигнал тривоги лунав по всьому судну. Тренування підтвердить час, необхідний всьому екіпажу, щоб перейти в безпечне положення.

Фізичні бар'єри мають на меті максимально ускладнити зловмисникам доступ до судна, підвищуючи складність підйому для тих, хто намагається незаконно потрапити на борт. При плануванні розміщення бар'єрів особливу увагу слід приділити суднам із низьким надводним бортом.

Також відомий як колючий дріт. Він створює ефективний бар'єр, якщо його правильно закріпити та закріпити. Якість колючого дроту значно різниться, а колючий дріт нижчої якості менш ефективний. Рекомендується наступне:

– Використовуйте високоміцний брусканий дріт з діаметром котушки 730 мм або 980 мм. Це важко вирізати ручними інструментами.

– Використовуйте подвійний шар. Якщо це неможливо, використовуйте інші елементи суднового постачання та обладнання.

– Закріпіть колючий дріт на судні належним чином, щоб не допустити зловмисників відтягнути дріт. Наприклад, прикріпіть принаймні кожне третє дротяне кільце до поручнів судна і протягніть сталевий трос через його серцевину.

– Використовуйте засоби індивідуального захисту та дротяні гачки для переміщення та встановлення колючого дроту.

– Отримайте колючий дріт короткими відрізками, наприклад, 10 м, щоб його було легше та безпечніше пересувати.

– Тримайте колючий дріт подалі від швартовних кінців, коли вони на кнехтах, щоб він не заважав швартовним операціям.



**Рисунок 3 – Колючий дріт вздовж борту судна.**

Інші бар'єри виявилися ефективними – від провисання розгойдуваних перешкод до спеціально розробленого захисту від провисання, який запобігає незаконному посадці на борт.

– Монітори розпилення води та піни.

– Використання моніторів розпилення води та/або піни є ефективним для стримування або затримки будь-якої спроби незаконного посадки на судно. Використання води може ускладнити перебування несанкціонованого човна поруч і значно ускладнить підйом на борт.

– Рекомендується фіксувати шланги та піноуловлювачі (для подачі води), щоб охопити ймовірні шляхи доступу та керувати ними дистанційно. Ручна активація не рекомендується, оскільки це може поставити оператора в відкрите положення.

– Покращене покриття води може бути досягнуто використанням пожежних рукавів у струминному режимі та використанням перегородок, закріплених на невеликій відстані перед насадкою.

– Водомети подають воду по вертикальній розгорнутій дузі і захищають більшу частину корпусу.

– Водорозпилювальні рейки з розпилювальними форсунками створюють водяну завісу, що покриває більші площі.

– Піну можна використовувати, але вона повинна бути на додаток до стандартного судового протипожежного обладнання

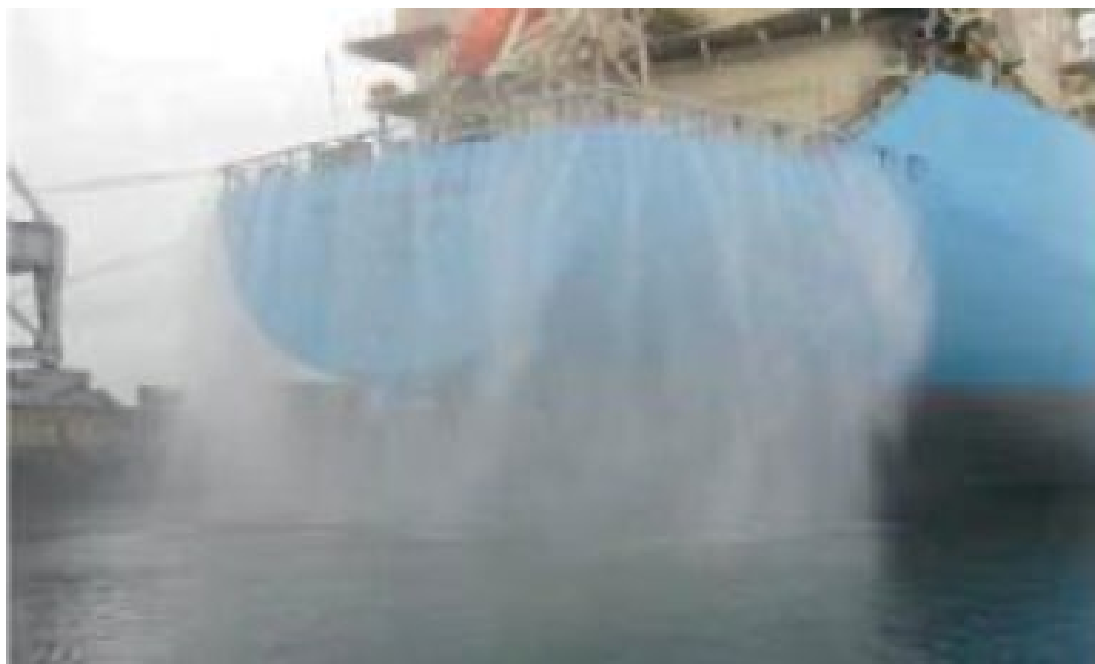
– Піна дезорієнтує і дуже слизька.

– Для ефективної роботи всіх засобів захисту може знадобитися використання всіх доступних пожежних насосів і насосів загального обслуговування.

– При використанні насосів може знадобитися додаткова потужність; допоміжні системи повинні бути готові до негайного використання.

– Щоб забезпечити ефективне покриття вразливих районів, необхідна практика, спостереження та навчання.

– Посилений захист містку.



**Рисунок 4 – Водний монітор завіси судна.**

Навігаційний місток зазвичай є центром атаки. У деяких ситуаціях зловмисники спрямовують вогонь зі зброї на місток, щоб залякати екіпаж судна, щоб він уповільнив або зупинив судно. Якщо пірати сідають на борт судна, вони зазвичай йдуть на місток, щоб взяти судно свій під контроль.



**Рисунок 5 – Блокування ілюмінаторів.**

Можна розглянути такі заходи протидії:

- Вікна містку ламіновані, але додатковий захист від розлітаючого скла може бути забезпечений застосуванням вибухонепроникної плівки.
- Огорожу з ланцюга можна використовувати, щоб зменшити вплив РПГ.
- Мішки з піском можуть забезпечити додатковий захист на крилах містку. Вони повинні бути регулярно перевіряються, щоб переконатися, що





вони не погіршилися.

Важливо контролювати шляхи доступу до житлових та машинних приміщень, щоб запобігти або затримати вхід. Необхідно спрямувати зусилля на заборону доступу до цих приміщень.



**Рисунок 6 – Контроль доступу на палубах та в машинному відділенні.**

– Шляхи евакуації повинні залишатися доступними для моряків у разі надзвичайної ситуації.

– Якщо двері або люк розташовані на шляху евакуації з відсіку, важливо, щоб їх можна було відкрити зсередини. Якщо двері або люк зачинені, важливо, щоб двері відкривалися зсередини.

– Двері та люки, що забезпечують доступ до містку, житлових та машинних приміщень, повинні бути належним чином закріплені, щоб запобігти їх відкриванню ззовні.

– Після того, як двері та люки закріплені, призначена та обмежена кількість використовується для патрулювання безпеки та регулярного доступу. Використання цих дверей або люків має контролюватися вахтовим офіцером.

– Заблокуйте зовнішні сходи або заберіть драбини до житлового блоку, щоб запобігти використанню та обмежити зовнішній доступ до містку.

– Двері та люки, які повинні бути закриті для водонепроникної цілісності, повинні бути повністю заблоковані на додаток до будь-яких замків. Там, де це можливо, можна використовувати додаткові механізми кріплення, такі як дротяні стропи.

– Навколо місць посадки лоцману слід використовувати знімні бар'єри, щоб судну не потрібно було розвантажувати великі території до прибуття в порти.

– Припасування сталевих прутів до ілюмінаторів і вікон запобіжить проникненню.

– Процедури контролю доступу до житлових приміщень, машинних приміщень та складських приміщень слід ознайомити з екіпажем.

– Зловмисникам необхідно заборонити доступ до головного двигуна судна.

Процес оцінки ризиків і планування компанії повинен визначити

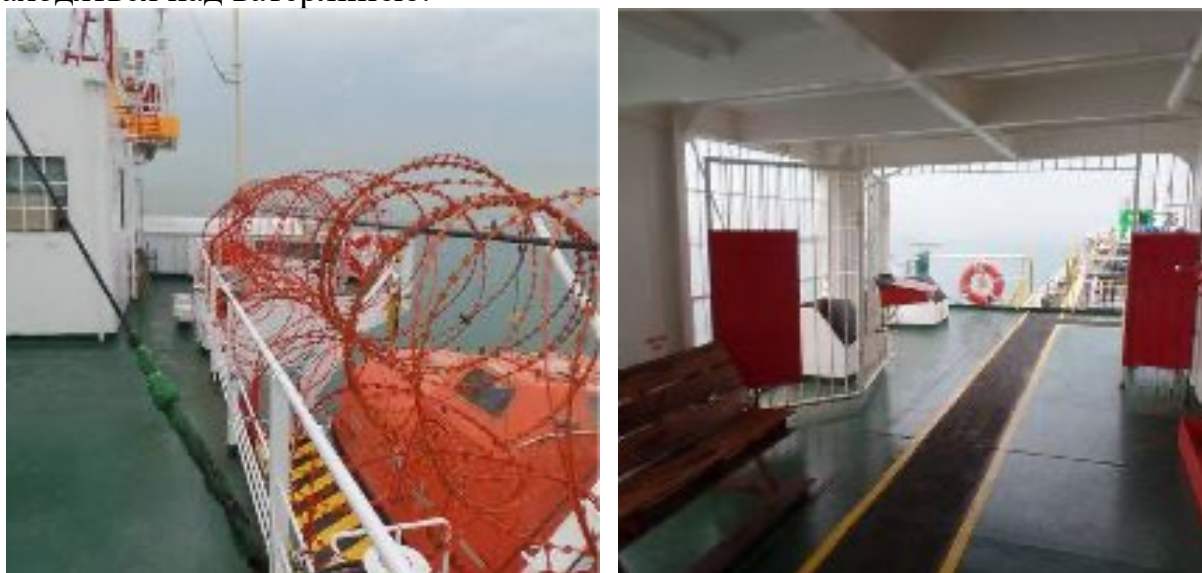




розташування безпечного пункту збору та/або цитаделі на судна.

Безпечний збірний пункт – це визначена зона, обрана для забезпечення максимального фізичного захисту екіпажу, і буде визначена під час процесу планування.

Якщо оцінка загрози визначає ризики, які можуть призвести до прориву корпусу на ватерлінії або під нею, необхідно визначити безпечний пункт збору над ватерлінією. На багатьох суднах центральні сходи можуть забезпечити безпечне розташування, оскільки вони захищені житловим блоком і знаходяться над ватерлінією.



**Рисунок 7 – Безпечний збірний пункт.**



**Рисунок 8 – Цитадель.**

Щоб мінімізувати ефект від вибуху, слід враховувати ймовірний шлях вибуху. З огляду на це слід вибирати безпечний збірний пункт.

Цитадель — це відведена зона, де, у разі неминучої посадки, весь екіпаж може шукати захисту. Цитадель спроектована і побудована так, щоб протистояти примусовому проникненню.

Добре збудовані цитаделі з надійним зв'язком (супутниковий телефон і УХВ) повинні бути забезпечені їжею, водою та каналізацією. Керування рухом і рульовим керуванням може забезпечити ефективний захист під час



атаки. Якщо використовуються цитаделі, вони повинні доповнювати, а не замінювати всі інші плани безпеки.

Використання цитаделі має бути розширене, а план охорони судна має визначити умови та допоміжну логістику для її використання. Важливо зазначити, що військові сили, ймовірно, застосовують наступні критерії перед посадкою на судно. Весь екіпаж повинен бути розміщений у цитаделі.

Після початку атаки може бути важко оцінити, чи отримали зловмисники доступ до судна. Використання камер відеоспостереження дозволяє певним чином контролювати перебіг атаки з менш відкритої позиції. Деякі компанії можуть контролювати та вести запис з камер спостереження з берега, які нададуть цінну інформацію, якщо їх передати військовим. Слід враховувати наступне:

- Камери відеоспостереження для охоплення вразливих ділянок, зокрема палуби та містку.

- Монітори відеоспостереження, розташовані на містку та на безпечному пункті збору/цитаделі.

- Записи камер відеоспостереження можуть бути корисними доказами після нападу, і їх слід зберегти.

Освітлення має важливе значення, тому рекомендується наступне:

- Погодне освітлення на палубі навколо житлового блоку та задне освітлення на палубі на кормі, щоб продемонструвати обізнаність.

- Якщо є, прожектори готові до негайного використання.

- Після виявлення зловмисників або початку атаки за допомогою бічного освітлення, якщо воно встановлено, слід увімкнути. Це засліпить нападників і допоможе екіпажу судна їх побачити.

- Вночі мають бути виставлені лише навігаційні вогні.

- Навігаційні вогні не слід вимикати вночі, оскільки це суперечить міжнародним правилам і ризик зіткнення вищий, ніж ризик нападу.

- На якорі слід залишити палубні вогні, оскільки добре освітлені судна менш уразливі для нападу.

- Можливість вимкнути всі внутрішні освітлення, щоб запобігти проникненню піратів або дезорієнтувати тих, хто вже ввійшов.

Заборонити використання суднових інструментів та обладнання

Важливо забезпечити суднові інструменти або обладнання, які можуть бути використані для входу на судно. Інструменти та обладнання, які можуть бути корисними зловмисникам, слід зберігати в безпечному місці.

Захист обладнання, що зберігається на верхній палубі

- Слід звернути увагу на забезпечення балістичного захисту для захисту газових балонів або контейнерів з легкозаймистими рідинами.

- Надлишки газових балонів слід зберігати в безпечному місці або, якщо можливо, висадити на посадку перед транспортуванням.



#### 4.5. Приватні військові охоронні компанії

Організатори судноплавства в Аденській затоці зробили свої висновки зі сумної статистики захоплень суден. Жодне судно більше не здійснює тут перевезень за маршрутом з Червоного моря до Індійського океану без платного озброєного супроводу. Зазвичай роль охорони беруть на себе колишні військовослужбовці чи співробітники правоохоронних органів. Вони несуть службу у цілодобовому режимі. Серед них є колишні моряки Королівського військово-морського флоту Британії, громадяни Румунії, України, Болгарії або Хорватії, які офіційно наймаються ПВОК або приватними військовими компаніями, зареєстрованими в Ізраїлі, Мальті або Кіпрі. Приватні Військові Охоронні Компанії (ПВОК) можуть пропонувати збройні або незброєні послуги.

Але разом з тим НМУ не рекомендує і не підтримує загальне використання ПВОК на борту торгових суден; це рішення приймається окремими операторами судна, якщо це дозволено державою прапора судна та будь-якими прибережними державами. Однак використання досвідчених та компетентних незброєних ПВОК може бути цінним захисним заходом, особливо там, де може виникнути вимога взаємодіяти та координувати роботу з місцевими правоохоронними органами, військово-морськими силами та береговою охороною.

Будь-яке рішення про використання послуг має враховувати:

- Нинішнє середовище загроз і ризиків.
- Результат оцінки ризиків компанії.
- Вимоги до плану рейсу.
- Швидкість судна.
- Надводний борт.
- Тип робіт, наприклад, сейсмозвідка або прокладка кабелю.
- Рівень захисту забезпечується флотом, береговою охороною та морською поліцією.

Деякі держави прапора не дозволяють розгортання ПВОК. Рекомендується, щоб судноплавні компанії наймали лише ПВОК, які акредитовані згідно з чинними Інструкціями ISO 28007-1:2015 для приватних морських охоронних компаній, які надають озброєний охоронний персонал за приватним контрактом на борту суден.

Договір повинен:

- Перебувати між технічним менеджером і ПВОК.
- Не завдає шкоди умовам страхування судна.
- Переконайтеся, що у ПВОК є чинні страхові поліси та відповідні вимогам договору.
- Чітко визначити порядок застосування сили.
- Підтвердьте переважні повноваження Капітана.

Збройний персонал охорони за приватним контрактом

Будь-яке рішення про залучення послуг ПВОК має враховувати наведені вище вказівки для ПВОК, а також наступне.



НМУ не рекомендує і не підтримує загальне використання ПВОК на борту торгових суден; це рішення приймається окремими операторами судна, якщо це дозволено державою прапора судна та будь-якими прибережними державами.

Компанії повинні перевіряти облікові дані та ліцензії/дозволи і якщо це доречно, ПВОК, щоб переконатись, що вони видані відповідним органом і діють законно проти виявлених загроз.

Деякі держави прапора не дозволяють розгортання ПВОК. Деякі держави прапора надають військові загони захисту суден замість ПВОК, що може надаватися іншою державою за умови схвалення держави прапора. У деяких випадках розгортання ПВОК має бути повідомлено та підтверджено державою прапора та повідомлено під час входу до небезпечних районів.

#### 4.6. Повноваження капітана судна стосовно взаємодії з ПВОК

У випадку якщо для охорони судна залучаються приватні охоронні підрядники, має бути чітко розуміння головних повноважень Капітана. Правила застосування сили (ПЗС), згідно з якими працює ПВОК, повинні бути прийнятними для держави прапора та компанії.

Капітан та ПВОК повинні:

- Чітко розуміти та визнавати ПЗС, як зазначено в контракті.
- Мати документи, що дають право на перевезення зброї та боєприпасів.
- Забезпечте, щоб усі інциденти, пов'язані із застосуванням зброї та збройної сили, якнайшвидше повідомлялися державі прапора та Головному офіцеру безпеки (ГОб).

Члени ПВОК повинні:

- Діяти відповідно до узгодженого ПЗС, який повинен передбачати поступове, розумне, пропорційне та очевидно необхідне посилення застосування сили для захисту екіпажу на судна.

Склад ПВОК слід використовувати лише як додатковий рівень охорони та захисту, а не альтернативу іншим заходам. Рішення про перевезення ПВОК є результатом оцінки ризиків компанії, і судно, яке проходить ЗВР без ПВОК на борту, може розглядатись як повна відповідність НМУ. Екіпаж судна не повинен поводитися або використовувати вогнепальну зброю.

Усім суднам настійно рекомендується інформувати військові організації про своє переміщення, оскільки це важливо для покращення обізнаності щодо військової ситуації та їхньої здатності реагувати. Після того, як судна розпочали свій прохід, важливо, щоб ця звітність продовжувалася, а вказівки були прийняті для забезпечення спільного розуміння. Дві основні військові організації, з якими потрібно зв'язатися, – це Морська торгівля Великобританії (УКМТО) і Морський центр безпеки – Африканський ріг (МССНОА).

УКМТО виступає в якості основної точки контакту для торгових суден, забезпечуючи зв'язок з військовими силами в регіоні. УКМТО керує схемою добровільної звітності, згідно з якою торговельні судна заохочуються надсилати регулярні звіти. До них належать:





1. Початковий звіт (при вході в небезпечну зону).
2. Щоденні звіти (оновлення про положення судна, курс і швидкість).
3. Остаточні звіти (при відправленні в небезпечну зону або прибутті в порт).
4. Повідомлення про підозрілу/нерегулярну діяльність (за потреби).

УКМТО може безпосередньо спілкуватися з суднам, щоб розповсюджувати попередження та повідомлення про інциденти в регіоні:

- Попередження: прості повідомлення, що описують інцидент у широті/довготу та з часом. Зазвичай це супроводжується прямими телефонними дзвінками від УКМТО до судна на всі судна в межах визначеного радіусу інциденту, щоб попередити судна якомога раніше.

- Повідомлення: це наступний рівень сповіщень для судна, як правило, про спостереження/звіти, які стосуються регіону.

УКМТО пропонує суднам регулярну інформацію на своєму веб-сайті [www.ukmto.org](http://www.ukmto.org) та у щотижневому звіті, який підсумовує діяльність за попередній тиждень. УКМТО також може запропонувати майстрам та громадським організаціям можливість проводити навчання та навчання для

МССНОА є центром планування та координації Військово-морських сил ЄС (EU NAVFOR). МССНОА заохочує компанії реєструвати рух своїх суден перед входом в ЗВР та якщо вони беруть участь у системі групового транзиту.

Виходячи з небезпечної зони, судна повинні знати про сусідні регіональні вимоги щодо звітності, наприклад: Центр судноплавства НАТО (Середземне море) і Центр обміну інформацією РеСААР/Центр об'єднання інформації Сінгапуру (SE Asia).

EU NAVFOR і Об'єднані морські сили розробляють оцінки загроз, які можна вилучити, щоб допомогти компаніям керувати ризиками. Оцінки загроз використовують військові знання та дані розвідки, щоб представити загальне розуміння загроз і тенденцій у регіоні, доповнюються галузевими бюлетенями про загрози, які можна випускати, які охоплюють конкретні події. Ці документи є важливим ресурсом, і їх слід розглядати як частину процесу оцінки загроз і ризиків.

Хоча деякі з морських загроз і вчинених злочинів безпосередньо не загрожують морякам, у них є можливість зробити внесок у безпеку на морі.

Як показує досвід, безпеку на морі неможливо підвищити лише за допомогою дій правоохоронних органів і військових; моряки, які працюють у регіоні, теж можуть допомогти. Це більш важливо в морях біля узбережжя Сомалі та Ємену, де військово-морські сили, берегова охорона та правоохоронні органи мають обмежені ресурси.

Капітанам рекомендується повідомляти про підозрілу діяльність і надавати якомога більше деталей. Якщо це можливо зробити без шкоди для безпеки, фотографії, відео та радіолокаційні дані підозрілої діяльності мають величезну цінність для відповідальних органів. Якщо є будь-які сумніви щодо того, чи є ця діяльність підозрілою, суднам рекомендується повідомляти.





#### 4.7. Повідомлення про підозрілу діяльність та дії при захопті судна.

УКМТО може консультувати щодо видів діяльності, які цікавлять регіональну морську громаду. Посібник, який допоможе виявити підозрілу діяльність, а звіт про підозрілу/нерегулярну діяльність. Часто моряки не повідомляють про підозрілу діяльність, оскільки вони можуть бути занепокоєні, що спостереження можуть призвести до подальших розслідувань державами порту та можливої затримки судна. УКМТО надішле інформацію, отриману в анонімному вигляді найбільш відповідний орган, уповноважений діяти. Хоча підозріла активність може здатися незначущою, додана до інших звітів може бути надзвичайно цінною.

Судно може потрапити під удар без попередження або без нього. Ефективні спостереження, як візуальні, так і радіолокаційні, допоможуть забезпечити раннє виявлення.

Пірати, які носять зброю, зазвичай не відкривають вогонь, поки вони не знаходяться дуже близько до судна, наприклад, у межах двох кабельтових.

Необхідно використовувати будь-який доступний час, незалежно від того, наскільки короткий, щоб активувати будь-які додаткові захисні заходи та плани. Це дасть зрозуміти нападникам, що їх бачили, судно буде готовим і буде чинити опір усім спробам проникнення на борт. У разі підозрілого наближення або будь-яких сумнівів слід негайно телефонувати в УКМТО.

Ефективні спостереження можуть допомогти у визначенні характеру атаки, профіль загрози піратства чи іншої атаки спочатку може виглядати схожим, і характер атаки стане очевидним, поки зловмисники не підійдуть близько. У всіх випадках слід вжити таких заходів:

- Якщо ще не на повній швидкості, збільшити хід до максимуму, щоб збільшити дистанцію.

- Слідувати прямим курсом, щоб зберегти максимальну швидкість.

- Розпочати аварійні процедури на судні.

- Активуйте план екстреного зв'язку.

- Увімкніть аварійну тривогу та зробіть оголошення про атаку відповідно до плану зв'язку судна в надзвичайних ситуаціях.

- Здійснити дзвінок на УХВ каналі 16. Надішліть повідомлення про лихо через систему цифрових вибіркового виклику (DSC) та Inmarsat-C, якщо доречно.

- Активуйте SSAS.

- Негайно повідомити про атаку в УКМТО.

- Переконайтеся, що AIS увімкнена.

- Активувати розпилення води.

- Переконайтеся, що всі зовнішні двері та, якщо можливо, внутрішні громадські приміщення та каюти повністю захищені.

- Весь екіпаж, який не потрібен на містку або в машинному відділенні, повинен зібратися в безпечному пункті збору або в цитаделі за вказівками Капітана.

- Якщо умови моря дозволяють, подумайте про зміну курсу, щоб



підвищити вплив вітру/хвиль на човен, що наближається.

- Дайте сигнал судновому/туманному тіфону, щоб продемонструвати будь-якому потенційному нападнику, що судно знає про атаку та реагує на неї.

- Перевірте, що реєстратор даних судна (VDR) записує.

- ПВОК, якщо вона присутня, повинна вжити узгоджених дій, щоб попередити зловмисників.

Коли зловмисники наближаються, необхідно вжити таких заходів:

- Повторно підтвердьте, що весь екіпаж судна перебуває в безпечному пункті збору або цитаделі відповідно до вказівок капітана.

- Переконайтеся, що SSAS активовано.

- Повідомити про напад негайно по телефону.

- Коли зловмисники наближаються до судна, капітан повинен розпочати невеликі зміни курсу, зберігаючи при цьому швидкість, щоб не дати човнам бути поруч із судном, готуючись до спроби абордажу.

- Велика кількість перекладання штурвала не рекомендується, оскільки це може значно знизити швидкість судна.

- Перевірте, чи зберігаються дані VDR.

- ПВОК, якщо він присутній, діятиме так, як регулює RUF.

Якщо пірати незаконно потрапили на борт, необхідно вжити таких дій:

- Зупинити хід судна, застопорити двигуни.

- Усім іншим членам екіпажу йти до цитаделі або безпечного пункту збору, заблокувавши всі внутрішні двері на маршруті.

- ПВОК, якщо він присутній, буде дотримуватися процедур, погоджених з компанією та капітаном.

- Переконайтеся, що весь екіпаж присутні в цитаделі або безпечному пункті збору.

Встановіть зв'язок із цитаделі з УКМТО та вашою компанією та переконайтеся, що весь екіпаж в цитаделі чи безпечному пункті збору.

- Залишайтеся в цитаделі, поки умови не змусять вас піти або не порадять військові.

Як показує досвід, пірати будуть агресивними, сильно схвилюваними і, можливо, під впливом наркотиків або алкоголю. Модель піратського дій біля Сомалі полягає в викраденні судна та утриманні екіпажу для отримання викупу. Слід пам'ятати, що в інтересах піратів убезпечити судно і екіпаж.

Кожна компанія чи організація повинна мати політику, яка покриває випадки викрадення та викупу. Наступні принципи служать вказівками щодо виживання після викрадення.

У разі військового втручання, надайте інструктаж та підготуйте екіпаж судна до повної співпраці під час будь-яких військових дій на борту та проінструктуйте екіпаж наступним чином. Атака від інших загроз

- Протикорабельні ракети. У разі ракетної атаки або попередження про неї слід дотримуватися військових порад. Якщо попередження не буде отримано, у разі виявлення ракети не буде часу приймати будь-які охоронні дії, крім попередження екіпажу. Навряд чи торгові судна будуть передбачуваною ціллю; Капітани повинні знати, якщо дозволяє морське



приміщення, триматися подалі від військово-морських і пов'язаних з ними суден.

- Судна повинні уникати всіх визначених мінно-небезпечних зон і підтримувати тісні зв'язки з військовими органами влади. Якщо вони працюють поблизу шахтних небезпечних зон, капітани повинні знати, що прив'язані міни можуть вирватися і бути занесена на судноплавні шляхи. Судна повинні маневрувати подалі від плавучих об'єктів, а передня частина судна повинна бути подалі від екіпажу. Важливі ефективні спостереження. Конкретні поради щодо заходів самозахисту під час роботи в мінно-небезпечних зонах можна отримати в УКМТО.

- На ранніх стадіях атаки може бути неможливим відрізнити піратську атаку від екстремістських угруповань (ЕУ). Необхідно виконувати початкові дії, зазначені в цьому керівництві, на етапі наближення до піратської атаки. Оцінки військової загрози можуть вказати області, де один тип нападу більш імовірний, ніж інший. Швидкісний катер з кількома людьми на борту навряд чи буде екстремістами, оскільки вони зазвичай безпілотні або в них одна особа. Атаки ЕУ можуть призвести до прориву корпусу судна. Перед входом у цитадель, розташовану нижче ватерлінії, рекомендується використовувати безпечний збірний пункт.

Оцінка загрози та ризику визначить області, де виникають ці загрози, які в разі успіху можуть призвести до вибуху. Капітан повинен повідомити екіпажу до входу в зону загрози, яку позицію зайняти, якщо буде виявлена загроза вибуху. Капітан може розглянути можливість сказати екіпажу:

- Ляжте рівно на палубу, оскільки це може мінімізувати вплив і зменшити вплив вибуху на тіло.

- Прийміть фіксовану позицію (руки/ноги зігнуті, руки тримаються за щось тверде, а ноги міцно стоять на палубі), щоб захистити персонал від ударних хвиль.

- Відійдіть від певної зони, наприклад, лівий борт, правий борт, палубу, корму або машинне відділення.

- Переконайтеся, що весь екіпаж і ПВОК перелічені.

- Надіслати сигнал лиха.

- Обстеження території, де стався вибух.

- Запровадити контроль пошкоджень.

Опублікувати дії щодо інциденту та повідомити

Період після атаки буде важким, оскільки компанії, капітан і екіпаж оговтаються після випробування. Важливо, щоб моряки отримували своєчасну та належну медичну оцінку, як фізичну, так і психічну, а також допомогу після нападу або ситуації з заручниками. Компанії повинні мати плани управління надзвичайними ситуаціями, щоб керувати наслідками атаки будь-якої з виявлених загроз на одному з їхніх суден. Ці плани мають включати управління тривалими, затяжними переговорами щодо заручників, включаючи підтримку сімей викраденого екіпажу.

Щоб дати слідчим органам найкращі шанси затримати зловмисників, важливо, щоб докази зберігалися належним чином. Компанії, капітани та



екіпаж повинні звертатися до Інструкцій ІМО щодо збереження та збору доказів A28/ Res. 1091 та інші галузеві інструкції.

Після будь-якої атаки або підозрілої діяльності, а також після первинного повідомлення про подію дуже важливо скласти детальний звіт. Копію звіту слід надіслати компанії, державі прапора та відповідним органам. Важливо, щоб будь-який звіт був детальним і вичерпним. Це допоможе провести повний аналіз і тенденції активності загроз.

Без підтверджуючих доказів, включаючи свідчення свідків від постраждалих від інциденту, підозрюваних навряд чи притягнуть до відповідальності.

Капітан і екіпаж можуть захистити місце злочину до прибуття призначеного правоохоронного органу, дотримуючись таких основних принципів:

- Збережіть місце злочину та всі докази, якщо це можливо.
- Уникайте забруднення або втручання в усі можливі докази – якщо сумніваєтеся, не торкайтеся і залиште предмети на місці.
- Не прибирайте територію, в тому числі промивайте її. Нічого не викидайте, яким би неважливим це не здавалося.
- Візьміть початкові заяви від екіпажу.
- Сфотографуйте місце злочину з кількох точок зору.
- Захистить VDR для майбутніх доказів.
- Складіть список взятих речей (наприклад, мобільні телефони з номерами).
- Полегшити правоохоронним органам доступ до місця злочину та відповідної документації.
- Зробіть екіпаж доступним для співбесіди з правоохоронними органами.
- Якість наданих доказів і доступність екіпажу для дачі свідчень значною мірою допоможе будь-якому розслідуванню.
- Після будь-якого нападу чи інциденту слідчий орган буде визначатися зовнішніми факторами, зокрема:
  - Держава прапора.
  - Власність.
  - Національність екіпажу.
  - Головний правоохоронний орган поговорить з капітаном та екіпажем, щоб зрозуміти послідовність та обставини події.
- У ситуації після захоплення заручників правоохоронні органи можуть попросити провести опитування екіпажу після звільнення та зібрати докази для розслідування захоплення судна.

• Інтерпол має захищений веб-сайт для надання підтримки судовим операторам, у яких захопили судна. Морська оперативна група Інтерполу може допомогти у здійсненні відповідних заходів для збереження цілісності доказів, залишених на місці злочину. Інтерпол має командно-координаційний центр (ККЦ), який підтримує будь-яку із 188 країн-членів, які зіткнулися з кризою або потребують термінової оперативної допомоги. ККЦ працює всіма чотирма офіційними мовами Інтерполу



(англійською, французькою, іспанською та арабською) і працює 24 години на добу 365 днів на рік. Рекоменується, щоб оператори суден зв'язалися з Інтерполом протягом трьох днів після викрадення їхнього судна.

- Благополуччя моряків

• Морякам та їхнім родинам часто важко висловити потребу в допомозі або навіть усвідомити, що вони потребують допомоги після загрози безпеці. Компанія повинна стежити за здоров'ям, як фізичним, так і психічним, тих, хто піддається піратству та іншим загрозам морської безпеки, і, якщо необхідно, надавати незалежну підтримку та іншу допомогу, якщо це можливо. Є ціла низка гуманітарних програм на допомогу морякам та їхнім сім'ям, які постраждали від піратства або морських злочинів, включаючи Міжнародну мережу забезпечення та допомоги морякам та Місію до моряків.

Карти морської безпеки містять важливу для безпеки інформацію, щоб допомогти бригадам мостів у плануванні безпечних проходів через зони підвищеного ризику. Вся інформація була зібрана УКНО в рамках співпраці з НАТО та іншими урядовими організаціями, що гарантує, що кожна діаграма має найточнішу, найновішу та перевірену доступну інформацію.

Кожна карта морської безпеки включає:

- Інформація про небезпеку для безпеки судноплавства, включаючи піратство, тероризм, ембарго, мінну війну, зони відчуження, блокади та незаконний вилов риби. Ця інформація, якщо використовується разом з офіційними навігаційними картами, може допомогти забезпечити безпеку суден, екіпажу та вантажу.

- Загальні поради щодо безпеки, заходи самозахисту, процедури безпеки та регіональні контакти, а також вимоги щодо маршрутів та звітності, які впроваджуються військовими чи силами безпеки.

Важливо мати спільне розуміння, повідомляючи про атаки та підозрілу діяльність.

Нижче наведено рекомендації, які допоможуть визначити, що є нападом або підозрілою діяльністю.

- Застосування насильства проти судна, його екіпажу чи вантажу або будь-яка спроба застосувати насильство.

- Несанкціоновані спроби піднятися на борт судна, де, за підозрою капітана, знаходяться пірати або інші неуповноважені особи.

- Якщо стріляють зі зброї або РПГ.

- Спроби поставити ЕУ на корпус.

- Прицілювання ракетних стрільб.

- Фактична посадка на абордаж, незалежно від того, чи вдалося отримати контроль над судном, чи ні.

Спроби подолати СПМ за допомогою:

- Сходи.

- Грейферні гаки.

- Зброя, навмисно використана проти судна або проти нього.

Підозріла діяльність човнів.

- Кількість екіпажу на борту відносно його розміру.





- Найближча точка підходу.
- Наявність на борту незвичайного та нерибальського спорядження, наприклад, драбини, гачки або велика кількість палива.
- Одне судно, що буксирує кілька суден, або має на борту шлюпки.
- Тип судна незвичний для поточного розташування.
- Малі човни, що працюють на великій швидкості.
- Якщо судно виявляється безпілотним.
- Судно не здійснює передачу по AIS.
- Судно не має прапору.
- Судно з одночасно двома або більше прапорами.
- Ялики працюють далеко від узбережжя.
- Судна, які ловлять рибу за межами звичайних риболовних зон.
- Ілюмінатори судна закриті або заглушені.
- Без світла в темряві години.
- Яли з двома або більше підвісними моторами.
- Човни які зупинилися у воді, жодних ознак риболовлі.
- Судна, що ховаються на схід від Сокотри, на південь від узбережжя Макран або в околицях Занзібару, Дар-ес-Салама, Пемби, Салала, Рас-Фартека або МРТК.

- Пакети, що висять за бортом судна.
- Надмірна кількість антен зв'язку.

Це не вичерпний список. Інші події, діяльність і судна можуть бути визнані капітаном торгового судна підозрілими, враховуючи його власний морський досвід у регіоні та інформацію, яку передає морська спільнота.

Якщо є сумніви, зв'яжіться з UKMTO.

Форми звіту про місцезнаходження судна UKMTO

Після того, як судно передасть початковий звіт про входження в небезпечну зону, UKMTO запитатиме передавати щоденні звіти. Після прибуття в порт або після виходу з небезпечної зони UKMTO запросить остаточний звіт. Нижче наведено такі форми:

- Початковий звіт.
- Щоденний звіт.
- Підсумковий звіт.
- Звіт про підозрілу/нерегулярну діяльність.

Після будь-якої атаки чи підозрілої діяльності важливо надати детальний звіт про подію до UKMTO та MSCHOA.

Реєстрація в MSCHOA гарантує, що судно контролюється військовими силами боротьби з піратством під час його проходження через ЗВР. Крім того, регулярні оновлення оцінки загроз, попередження та остання інформація щодо самозахисту доступні для судноплавних компаній і капітанів, які реєструються. Реєстрація потрібна в зоні реєстрації суден MSCHOA.

У разі нападу або виявлення підозрілого судна попередити владу (UKMTO та MSCHOA) та решту флоту.

Прогулянкові судна повинні заздалегідь зв'язатися з військово-морськими/військовими органами влади, щоб визначити, чи є зона безпечною



для транзиту з приводу того що регіональна активність вказує на напади як на великі, так і на малі судна. Слід уникати транзиту поблизу зон конфлікту. Під час будь-якого рейсу слід підтримувати тісний контакт з УКМТО.

## **Висновки**

На підставі вищевикладеного можна зробити такі узагальнюючі висновки, що розрізнені дії з боку окремих держав, які спрямовані на подолання та боротьбу з піратством не призведуть до істотних результатів. Тому консолідовані дії усіх морських світових держав виявляються більш ефективним шляхом у боротьбі з піратством. Міжнародна спільнота та інституції надають достатні міжнародно-правові підстави для вирішення цієї проблеми. Щодо дій з боку об'єднаних військово-морських сил у боротьбі з піратством то вони у окремих районах мали досить високий ступінь ефективності. Тому видається необхідним продовжити патрулювання військових суден у особливо небезпечних районах та їх посилення угруповань у районах судноплавства з високою щільністю. Сомалійський синдром сьогодні є своєрідним камінцем спотикання у справі боротьби з піратством. Тільки викоринивши піратство саме у цьому районі, міжнародне співтовариство може розраховувати на істотний успіх. Не можна забувати і про соціальне викоринення морського піратства шляхом боротьби з бідністю, встановлення стабільного політичного режиму, широкомасштабної гуманітарної допомоги та інші заходи що також можуть мати позитивний вплив, якщо не на придушення, то щонайменше на зменшення масштабів морського піратства.