

УТВЕРЖДАЮ
Главкомандующий
Военно-Морским Флотом
адмирал

В.Высоцкий

«16» июня 2010 г.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
капитану торгового судна при осуществлении плавания
в пиратоопасном районе.

г. Москва
2010 г.

Уважаемый капитан судна!

Вам предстоит проход через Красное море, Аденский залив и плавание в Индийском океане. На протяжении последних лет в этих районах довольно широко распространилось пиратство, целью которого является захват торговых и частных судов для получения выкупа. Военно-Морской Флот Российской Федерации, ВМС иностранных государств обеспечивают в определённой степени защиту от пиратских нападений. Вместе с тем для обеспечения безопасности Вашего экипажа и судна жизненно необходимы как выполнение мер самозащиты, так и пунктуальное выполнение положений настоящих методических указаний.

Данные методические указания разработаны в Главном штабе Военно-Морского Флота Минобороны России и определяет порядок действий экипажа торгового судна при следовании в сопровождении корабля ВМФ России по российскому коридору безопасности. Также в ней даются основные рекомендации по организации прохождения Аденского залива международным транзитным коридором безопасности (IRTC).

Выполнение требований данных методических указаний реализует на практике накопленный опыт организации защиты торгового судна от захвата пиратскими группировками. Вместе с тем признается абсолютное право капитана судна принимать самостоятельные решения по сдерживанию и предотвращению нападений пиратов.



1. Тактика пиратских действий пиратских группировок при нападении на торговое судно.

Тактика пиратских формирований в основном сводится к следующему. Организованные пиратские группы, как правило выходят в море на судне-базе («судне-матке»), в зависимости от водоизмещения буксирующей или транспортирующей несколько малоразмерных скоростных моторных лодок (катеров), в том числе по своей конструкции напоминающих спортивные. Указанные плавбазы могут нести флаг Панамы, иметь наименования «JJA», «NOBI», «MURI», быть окрашенными в черный, белый или голубой цвета. При этом для затруднения идентификации судна как пиратского, нередко используется съемный такелаж, маскирующий его под рыболовецкую шхуну, буксир или коммерческое судно другого класса. Эти плавбазы действуют преимущественно в океанских районах на удалении до 450 – 500 миль от восточного побережья Сомали, а также в Аденском заливе.



Фото № 2. Судно-база сомалийских пиратов с лодкой, предназначенной для непосредственного захвата судна перевозимой на борту

Кроме того, отмечено наличие достаточно большого количества пиратских судов-плавбаз меньших размеров и водоизмещения, действующих в основном в Аденском заливе. Как правило, это стеклопластиковые лодки

длиной до 12-15 метров, оборудованные солнцезащитными навесами. На них в бочках или канистрах размещается основной запас топлива, оружие, пиратское снаряжение, в том числе дюралевые штурмовые лестницы с крючьями длиной от 3 до 8 метров, веревочные «кошки», средства связи и навигации. Такое судно-плавбаза обладает большим запасом хода со скоростью не более 12-18 узлов, вмещает до 30 вооруженных пиратов, которые в некоторых случаях одеты в камуфляж и способны буксировать за собой до 3-х и более скоростных лодок и катеров меньшего размера.

Лодки (катера) для непосредственного захвата судов в своем большинстве имеют длину до 6-ти метров, являются низкобортными, с закругленным носом, изготовлены из стеклопластика, оборудованы 1-2 подвесными моторами японского производства, позволяющими развивать скорость хода до 30 и более узлов. Типовой экипаж пиратской лодки насчитывает 5-10 человек, на вооружении которых находятся, как правило, гранатомет, автоматы, в некоторых случаях – пулемет. При этом оружие чаще еще советского производства, однако есть и более современные иностранные образцы. Пиратские лодки (катера) опознавательных знаков не имеют и внешне практически не отличаются от рыбацких (фото №3).



Фото №3. Пиратские лодки для непосредственного захвата судов.

Судно-плавбаза осуществляет «патрулирование» как на маршрутах интенсивного судоходства, так и на подходах к ним, стремясь не привлекать к себе внимания кораблей ВМС иностранных государств в случае их нахождения в районе, маскируясь среди большого скопления рыбацких плавсредств. В последнее время пиратские плавбазы действуют чаще всего в районах между объявленными «коридорами безопасности» судоходства и территориальными водами не только Сомали, но и Йемена, восточного побережья Сомали, отмечены случаи нападений и в южной части Красного моря. С плавбазы осуществляется наблюдение и выбор подходящей цели, в качестве которой выбираются преимущественно суда с высотой борта не более 6-ти метров и скоростью хода до 16 узлов. При этом атакующие лодки (катера) либо скрываются за плавбазой, либо маскируются среди скопления рыбаков, используя малую заметность своих низкобортных лодок (катеров) как для визуального, так и для технического обнаружения и распознавания, а также то обстоятельство, что рыбацкие плавсредства в ходе лова систематически меняют позиции, быстро и незакономерно маневрируют, допуская пересечение курса и чрезмерное сближение с проходящими коммерческими судами.

В открытом море, обнаружив подходящую по всем параметрам цель, с ее подходом на дистанцию 10-20 кабельтов, скоростные пиратские лодки (катера) начинают ее преследование. При сближении на дистанцию эффективного применения оружия открывают огонь, подходят вплотную и идут на abordаж. Для подъема на борт используют штурмовые лестницы и прочные шнуры с железными крючьями.

В последнее время в тактике действий морских пиратов растет количество скоординированных нападений, когда две-три атакующие пиратские лодки (катера) подходят к цели одновременно с нескольких направлений. С носовых курсовых углов пираты открывают огонь из автоматического стрелкового оружия (иногда применяют гранатомет) в первую очередь по ходовому мостику, затем по надстройкам и корпусу судна, пытаясь его остановить. В это время другие пиратские лодки (катера) подходят одновременно к обоим бортам в кормовой части судна, устанавливают штурмовые лестницы, закидывают «кошки», поднимаются на борт и захватывают судно. При этом отключают систему АИС и другие технические средства, по которым можно определить местонахождение данного судна, направление и скорость его движения после захвата. В этом случае капитану и экипажу эффективно противодействовать пиратам и предотвратить захват судна гораздо сложнее.

В узкостях и в прибрежных районах, где суда стеснены в свободе маневра, пираты используют три основных приема.

1. Ночью пираты приближаются к корме судна на быстроходных катерах, забрасывают абордажные крюки и стараются незаметно подняться на палубу. Этот способ практикуется группами численностью до 15 человек со слабым вооружением.

2. Два пиратских катера (лодки) находятся в засаде по разным сторонам фарватера. Между катерами натягивается канат длиной до 100 м. При проходе судна его форштевень зацепляет канат и буксирует его вперед. Катера, соответственно сближаются с судном, что обеспечивает нападение с двух бортов одновременно. Как правило, в таком нападении участвуют 15-25 вооруженных пиратов.

3. Пираты подходят к судну с разных направлений (преимущественно ночью) и открывают огонь из автоматического оружия по ходовой рубке, пытаясь вынудить судно остановиться. В таких нападениях участвуют до 40 или более хорошо вооруженных пиратов (вплоть до ручных гранатометов).

Пиратские нападения могут осуществляться практически в любое время суток, тем не менее значительное их количество приходится на светлое время, включая утренние и вечерние сумерки. Характерно и то обстоятельство, что довольно часто пиратские атаки совпадают по времени с приемом пищи и послеобеденным отдыхом членов экипажа судов. Обычно преследование судна длится от 10-15 до 30 минут, сам захват от начала абордажа до полного установления пиратами контроля над судном занимает от 8 до 20 минут. В удаленных океанских районах, в отсутствие непосредственной угрозы противодействия, преследование может продолжаться до 2-х часов.

Под угрозой оружия пираты принуждают экипаж захваченного судна следовать в районы временной стоянки, как правило на рейд портопунктов Алула, Босасо, Баргаль и других, расположенных на сомалийском побережье. В последующем захваченные суда перегоняются для отстоя в районы населенных пунктов Харадера, Эйль, Хобьо, и другие.

Кроме того, отмечены факты, когда пираты действуют под легендой сил Береговой охраны. В подобных случаях целями нападений становятся как правило рыболовецкие либо нефтеналивные суда. Захваченное судно направляется в один из вышеперечисленных портопунктов (портов), капитану предъявляются надуманные обвинения в незаконном вылове рыбы или загрязнении акваторий нефтепродуктами соответственно, и от имени местных властей выписываются «запредельные штрафы», суммы которых могут составлять от 500 тысяч до 5 млн. долларов США.

Действия пиратов становятся все более решительными, вплоть до оказания вооруженного сопротивления досмотровым группам и кораблям иностранных ВМС развернутых в Аденском заливе, на подходах к нему и в других районах, прилегающих к восточному побережью Африки. Пиратов не останавливает даже угроза уничтожения ответным огнем.

Тактика действий сомалийских пиратов характеризуется значительной организованностью, свидетельствует об информированности пиратов о маршруте судна, грузе на его борту и других специальных характеристиках.

2. Основные примеры успешных действий капитанов судов подвергшихся нападению пиратских группировок.

Как показывает статистика захватов судов, капитаны и экипажи которых готовятся к отражению атаки, не собираются отдавать имущество и сдаваться пиратам в плен без боя, наименее подвержены риску быть захваченными и попасть в пиратский плен. Любой риск при захвате судна сам по себе является сдерживающим фактором для пиратов.

С другой стороны, чаще всего захваченными становятся суда, чьи судовладельцы и капитаны проявляют беспечность в вопросах самообороны от пиратов, всецело полагаются на помощь военных кораблей, действующих в районе Африканского рога.

5 февраля 2010 г. пиратской группировкой в Аденском заливе совершено нападение на танкер «Ариэлла». Экипаж судна сумел укрыться от нападавших в «цитадели». После высадки на борт танкера пираты не имели возможности шантажировать командиров военных кораблей возможностью учинения расправы над членами экипажа, вследствие чего пираты, зафиксировав приближение сил ВМС России и ВМС Франции покинули судно. Умелые действия капитана судна по эвакуации экипажа в цитадель с одной стороны обеспечило безопасность членов экипажа, с другой позволило силами скр «Неустрасимый» совместно кораблями ВМС Франции осуществить задержание 7 человек подозреваемых в пиратском нападении.

25 марта 2010 г. примерно в 300 морских милях юго-восточнее Кисмайо (Сомали) вооруженные люди на двух небольших лодках обстреляли грузовое судно. Капитан судна принял решение увеличить скорость судна, после чего пираты прекратили атаку.

26 марта 2010 г. приблизительно в 75 морских милях южнее A1 Mukalla, (Йемен), 6 вооруженными людьми на небольшой лодке предпринята попытка захватить танкер "Jo Vetula". Нападение пиратов удалось отразить, применив усиленные меры безопасности, которые заключались в выбрасывании бочек, болтов и бутылок с водой на пиратские лодки, а также увеличении скорости и маневрировании.

28 марта 2010 г. примерно в 80 морских милях юго-восточнее A1 Mukalla, (Йемен), 4 человека, вооруженных автоматами, предприняли попытку захватить танкер "Valle Di Castiglia". Командование танкера связалось с коалиционными силами, увеличило скорость и, путем маневрирования, избежало нападения, в Индийском океане.

31 марта 2010 г. примерно в 60 морских милях юго-восточнее Момбаса (Кения) пираты на небольших гребных лодках обстреляли рыболовное судно

со стороны кормы. Капитан судна увеличил скорость, тем самым избежав захвата.

5 мая 2010 г. на большом противолодочном корабле Тихоокеанского флота «Маршал Шапошников», находившимся в районе о. Сокотра, получено сообщение от капитана танкера «Московский университет» (Либерия) о захвате судна пиратами в точке с координатами: широта 12 градусов 15 минуты северная, долгота 59 градусов 33 минуты восточная (340 миль северо-восточнее о.Сокотра). После сближения с судном командир военного корабля после установления факта изоляции экипажа в «цитадели», произвел штурм судна. В результате штурма 11 пиратов захвачено, экипаж освобожден. Штурм танкера удалось осуществить благодаря грамотным действиям капитана, который организовал эвакуацию членов экипажа в цитадель, заблокировал рулевую установку и застопорил ход судна.

3. Рекомендации по дооборудованию судна при подготовке к проходу пиратоопасного района.

Перед проходом пиратоопасного района до начала формирования каравана торговых судов, капитан торгового судна обязан выполнить следующие мероприятия повышающие степень защищенности судна от пиратского нападения:

1. Обеспечить, с учетом числа членов своего экипажа, наличие отдохнувших и проинструктированных наблюдателей за надводной обстановкой вокруг судна. Организовать вахту по каждому борту судна, обеспечить вахтенных биноклями, рациями и сигнальными ракетами.

2. Повысить готовность судна к отражению нападения пиратов путем включения всех механизмов: реверсы, пожарные насосы и т.п.

3. Установить по каждому борту и полубаке пожарные гидранты, подключенные к общесудовой системе и готовые к одновременному немедленному применению при пиратском нападении. При возможности подавать на пожарные гидранты воду в течении всего следования в пиратоопасном районе (Фото № 4).



Фото № 4.

4. Закрыть и заблокировать изнутри все двери внешнего контура, Наклонные трапы, ведущие на ходовой мостик и в надстройку перевязать шкертами, загородить бочками. Иллюминаторы закрыть досками либо загородить решетками или заварить листами железа, на смотровые иллюминаторы наварить решетки. Снаружи все проходы на ходовой мостик перекрыть, оставить один проход на ходовой мостик изнутри. Внутренние двери ходового мостика должны быть закрыты на ключ (Фото № 5).



Фото № 5.

5. На ходовом мостике необходимо иметь средства связи для подачи сигнала тревоги на пульт контроля судоходной компании и аварийный буй, подающий сигнал бедствия с заложенной полной информацией о судне готовый к немедленному применению. Кроме того на ходовом мостике необходимо иметь бронежилеты и каски на всю дежурную смену.

6. На сигнальных мостиках необходимо иметь ракетницы, фальшвеера, сигнальные пистолеты, бутылки с зажигательной смесью, ведра с большими болтами, кусками металлических уголков, банки с кислотой (Фото № 6).

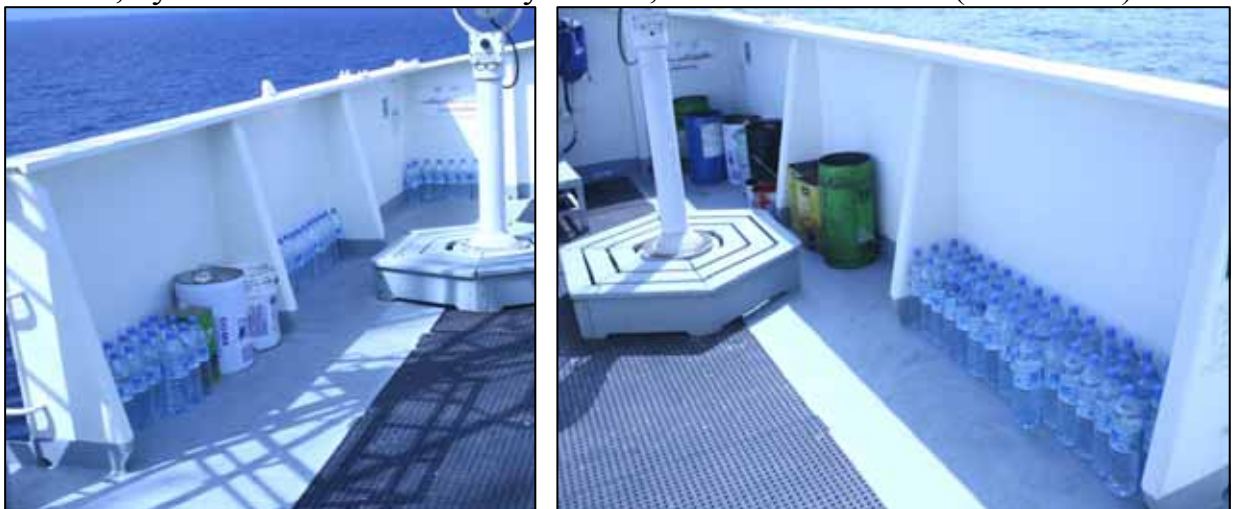


Фото № 6.

7. Вдоль бортов судна необходимо установить различные приспособления, создающие помехи для высадки пиратов на палубу судна:

колючая проволока в виде спирали либо сетка-рабица закрепленная на металлическом тросе по всему периметру судна, при возможности необходимо подать на нее напряжение (Фото № 7).

вдоль бортов разложить аварийный лес, куски железа, болты, гайки в ведрах для сброса на пиратские лодки.



Фото № 7.

8. Вдоль бортов закрепить бочки на тросах, которые в случае опасности сбрасывать в воду на ходу с целью создания помех для пиратских малоразмерных средств и для людей в них (при сбрасывании в воду бочки начинают хаотичные движения вдоль бортов судна и затрудняют подход вплотную пиратских плавсредств) (Фото № 8).

По возможности необходимо закрепить бочки с активной химической жидкостью (кислотой) с целью выливания на пиратов производящих штурм судна.



**Пожарный ствол
установлен рядом с
бочкой для сброса на
плавсредства
нападающих.**

9. В ночное время Фото № 8. ть в обязательном порядке полное затемнение судна.

10. На верхней палубе на видных местах выставить манекены в человеческий рост, одетые в военную форму с макетами оружия и биноклей.

11. Оборудовать по периметру судна штатные места с наличием на них багров, ножей и топоров.

12. По всему периметру судна установить мощные прожектора для ослепления пиратов. По возможности оборудовать по периметру судна посты, оснащенные ультразвуковыми пушками для воздействия на центральную нервную систему нападающих.

13. Убедиться, что на бортах судна отсутствуют какие либо свисающие предметы, в том числе трапы, концы и шланги.

14. Попытаться, в случае если надводная часть борта относительно низкая, нарастить ширину планширей таким образом, чтобы затруднить зацепление за них крючьев и кошек, используемых пиратами при захвате.

15. Определить «цитадель» - специальное помещение с крепкими, бронированными дверями в глубине судна, где экипаж, в случае проникновения на борт вооруженных пиратов, сможет запереться, загерметизировать помещение, установить связь с военным кораблем и выиграть время, необходимое для оказания помощи силами военного корабля. В «цитадели» необходимо иметь запас продовольствия воды и медикаментов на всех членов экипажа на 4-5 дней.

Рекомендуется, чтобы «цитадель» была оснащена средствами управления и контроля движения судна, собственной автономной системой кондиционирования воздуха, средствами аварийной остановки двигателей судна, а также телекамерами с дистанционным управлением.

Вход в «цитадель» должен быть герметичен, укреплен и выдерживать огонь из огнестрельного оружия и гранатометов.

16. Провести инструктаж всего экипажа судна относительно порядка действий при следовании в пиратоопасном районе, с учетом положений настоящих методических указаний.

4. Организация прохода судна по российскому коридору безопасности.

Корабли Военно-Морского Флота России осуществляют сопровождение по маршруту между точками сбора каравана (приложение № 1):

12 град. 20 мин. N 43 град. 50 мин. E – западная точка сбора;

15 град. 45 мин. N 61 град. 30 мин. E – восточная точка сбора.

С прибытием в точку формирования каравана капитан торгового судна обязан установить связь на 16 канале УКВ с военным кораблем и сообщить о готовности судна к прохождению опасного района в составе каравана торговых судов.

Порядок сопровождения судов (строй, дистанцию, скорость движения, место судна в караване) и их взаимодействие при следовании в караване, в зависимости от обстановки в районе, устанавливается решением командира военного корабля, осуществляющего сопровождение исходя из возможностей сопровождаемых судов. Основные варианты позиции военного корабля относительно каравана судов приведена на схеме № 1.



Схема № 1.

При формировании каравана торговых судов, по требованию командира военного корабля осуществляющего сопровождение, капитан судна сообщает информацию относительно:

- класса судна, названия, номера ИМО;
- государственной принадлежности;
- данных о капитане судна;
- данных об экипаже судна (судовую роль);
- данных о грузе, перевозимом на судне;
- порта назначения;

Кроме того, капитан судна подтверждает:

- готовность судна к осуществлению перехода в составе каравана торговых судов;

- проведение инструктажа с экипажем судна, и сообщает информацию о месте нахождения на судне «цитадели» и средствам связи которыми она оборудована.

Командир военного корабля имеет право запросить у капитана судна и иную информацию, необходимую для обеспечения безопасности каравана торговых судов, а так же провести инструктаж капитана судна по вопросам, указанным в приложении № 2.

В зависимости от обстановки, командир военного корабля может, с согласия капитана торгового судна разместить на его борту вооруженную группу охранения.

В случае согласия на размещение на борту своего судна вооруженной группы охранения из числа российских военнослужащих, капитан торгового судна совместно с командиром группы охранения составляют расписку по форме №1, (приложение № 3).

Расписка подписывается капитаном торгового судна, командиром группы охранения и заверяется судовой печатью. По окончании сопровождения, капитан торгового судна делает в разделе «Особые отметки» запись о наличии или отсутствии претензий к действиям личного состава группы охранения при их нахождении на борту судна.

4.1. Обязанности капитана торгового судна при следовании в караване при сопровождении кораблем ВМФ России.

При следовании в составе каравана торговых судов капитан торгового судна обязан:

- обеспечить ограничение доступа и контроль над ним в настройке, на мостике, в машинном отделении и жилых помещениях экипажа
- максимально точно руководствоваться положениями МПСС и рекомендациями командира военного корабля осуществляющего сопровождение. При движении в ночное время на судне должны быть включены навигационные огни;
- организовать постоянное наблюдение за надводной обстановкой вокруг судна;
- немедленно сообщать командиру военного корабля обо всех обнаруженных подозрительных плавательных средствах;
- осуществлять фотосъемку всех подозрительных плавательных средств.

Весь личный состав экипажа торгового судна, на весь период перехода в сопровождении военного корабля, должен иметь на левой руке повязку белого цвета, либо иной отличительный знак установленный командиром военного корабля осуществляющего сопровождение.

При размещении на борту группы охранения, совместно с командиром группы определить:

- место для несения службы вахтенного из числа группы охранения;
- место для отдыха свободных от вахты военнослужащих;

порядок приема пищи личным составом группы;
порядок взаимодействия личного состава группы с экипажем судна при отражении пиратского нападения.

4.2. Обязанности капитана торгового судна в случае внезапной атаки пиратов при следовании в караване в сопровождении корабля ВМФ России.

При внезапной атаке пиратов на торговое судно капитан судна обязан:

а) объявить общесудовую тревогу «Пиратское нападение» голосом и сигнализацией;

б) немедленно сообщить об атаке командиру военного корабля, указав сведения:

- о количестве плавательных средств участвующих в нападении, и краткое их описание (тип, цвет, количестве людей на каждом плавательном средстве, количество двигателей и другие особые приметы);

- о наличии у нападающих оружия (холодное, огнестрельное, гранатометы);

- предпринимаемых экипажем судна действиях по отражению нападения;

в) по возможности предотвратить приближение пиратских лодок путем маневрирования;

г) подать напор воды в пожарные шланги;

д) по возможности осуществить фото-видео съемку происходящего.

Лица из числа экипажа не задействованные в непосредственной защите судна, должны проследовать в «цитадель».

При высадке пиратов на борт судна, капитан судна обязан:

а) немедленно сообщить о высадке пиратов командиру военного корабля, указав сведения:

- о количестве пиратов участвующих в нападении;

- о наличии у нападающих оружия (холодное, огнестрельное, гранатометы);

- предпринимаемых экипажем судна действиях;

б) подать экипажу команду о необходимости укрыться в «цитадели».

в) застопорить ход, положить судно в дрейф и по возможности заглушить силовую установку, обесточить судно, заблокировать управление рулевой установкой.

После того как все члены экипажа будут изолированы от пиратов в «цитадели», капитан судна, на заранее определенной командиром военного корабля частоте, сообщает сведения о состоянии экипажа и судна.

В случае, если кто-то из членов экипажа не успел укрыться в «цитадели» и оказался захваченным пиратами, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом командиру военного корабля, указав фамилию захваченных и примерное место нахождения на судне. В дальнейшем действовать по указанию командира военного корабля.

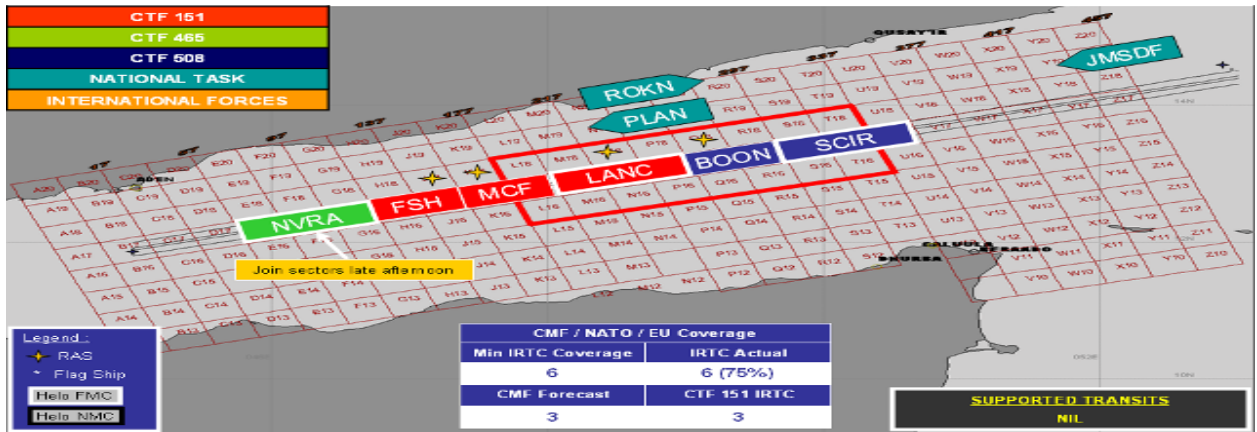
В случае если атака пиратов повлекла за собой высадку на борт торгового судна военнослужащих из числа экипажа военного корабля экипажу необходимо:

- выполнять все требования военнослужащих, при необходимости лечь на палубу, держа руки за головой.
- быть готовым немедленно ответить на вопросы военнослужащих, назвать себя и свою должность на судне в соответствии с судовой ролью.
- не следует делать никаких резких движений без команды военнослужащих.

Использование экипажем фото - видео камер, включая встроенные в мобильных телефонах, ЗАПРЕЩЕНО в течение всего времени вмешательства военнослужащих.

КАПИТАНУ ТОРГОВОГО СУДНА ПОСЛЕ ВЫХОДА ИЗ СОСТАВА КАРАВАНА СУДОВ СОПРОВОЖДЕНИЯ ПО РОССИЙСКОМУ КОРИДОРУ БЕЗОПАСНОСТИ И СЛЕДОВАНИИ В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ НЕОБХОДИМО ПОМНИТЬ, ЧТО АКВАТОРИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА ЯВЛЯЕТСЯ ПИРАТООПСНЫМ РАЙОНОМ, ВСЛЕДСТВИИ ЧЕГО НЕОБХОДИМО ПОДДЕРЖИВАТЬ В ТЕЧЕНИИ МАКСИМАЛЬНО ВОЗМОЖНОГО ВРЕМЕНИ СВЯЗЬ С РОССИЙСКИМ КОРАБЛЕМ ВОЕННЫМ И ПРОИЗВОДИТЬ ДОКЛАДЫ ПО ОБСТАНОВКЕ КАЖДЫЕ 2 ЧАСА, А ПРИ НАПАДЕНИИ ПИРАТОВ НА СУДНО НЕМЕДЛЕННО.

5. Организация прохода судна по международному транзитному коридору безопасности (IRTC).



В случае отсутствия кораблей Военно-Морского Флота в Аденском заливе рекомендуется воспользоваться международным транзитным коридором безопасности, который организован силами стран антипиратской коалиции в рамках операций Евросоюза «Аталанта», НАТО «Оушен Шилд» и 151 многонационального оперативного соединения США.

Формирование и сопровождение караванов судов в данном коридоре не предусмотрено, защита от пиратских нападений осуществляется в следующих формах:

- контроль за местонахождением судна;
- выдача рекомендаций капитану судна о оптимально-безопасном маршруте прохода Аденского залива;
- координация времени прохода судном пиратоопасных участков Аденского залива;
- непосредственная оборона от нападения, при проходе судна пиратоопасных участков.

Координаты международного транзитного коридора следующие:

Западное направление: Ш=12 гр. 00 мин. С; Д=45 гр. 00 мин. В
 Ш=14 гр. 30 мин. С; Д=53 гр. 00 мин. В
 Ш=11 гр. 55 мин. С; Д=45 гр. 00 мин. В
 Ш=14 гр. 25 мин. С; Д=53 гр. 53 мин. В

Восточное направление: Ш=11 гр. 53 мин. С; Д=45 гр. 00 мин. В
 Ш=14 гр. 23 мин. С; Д=53 гр. 00 мин. В
 Ш=11 гр. 48 мин. С; Д=45 гр. 00 мин. В
 Ш=14 гр. 18 мин. С; Д=53 гр. 00 мин. В

За 4 – 5 дней до того, как судно должно войти в международный транзитный коридор, необходимо сообщить данные о своем судне (координаты своего местоположения, курс, скорость, ожидаемое и фактическое время прибытия в международный транзитный коридор безопасности) в Центр морской безопасности ЕС на Африканском роге

(MSCHOA) (вебсайт: www.mschoa.eu; телефон: +44 1923 958545; факс: +44 1923 958520; адрес электронной почты: postmaster@mschoa.org), а также в центр наблюдения за пиратством Международного морского бюро (телефон: +60 3 2031 0014; факс: +60 3 2078 5769; адрес электронной почты: piracy@icc-css.org либо imbkl@icc-css.org), а также в Центр судоходства НАТО (телефон: +44 1923 956 574; факс: +44 1923 956 575; адрес электронной почты: info@shipping.nato.int; вебсайт: www.nato.int).

При чрезвычайных ситуациях рекомендовано связываться с организацией содействия морской торговле Великобритании (телефон: +971 50 552 3215; факс: +971 4 306 5710; телекс: (51)210473; адрес электронной почты: ukmto@eim.ae).

При следовании международным транзитным коридором безопасности следует неукоснительно соблюдать рекомендации координационного центра, который обычно находится на одном из флагманских кораблей, осуществляющих патрулирование в Аденском заливе.

Рекомендуемый международный транзитный коридор не обозначен визуальными навигационными средствами и не предназначен выполнять функции разделения движения судов. Однако, для эффективного военно-морского патрулирования судам, проходящим Аденский залив, рекомендуется придерживаться этих указаний.

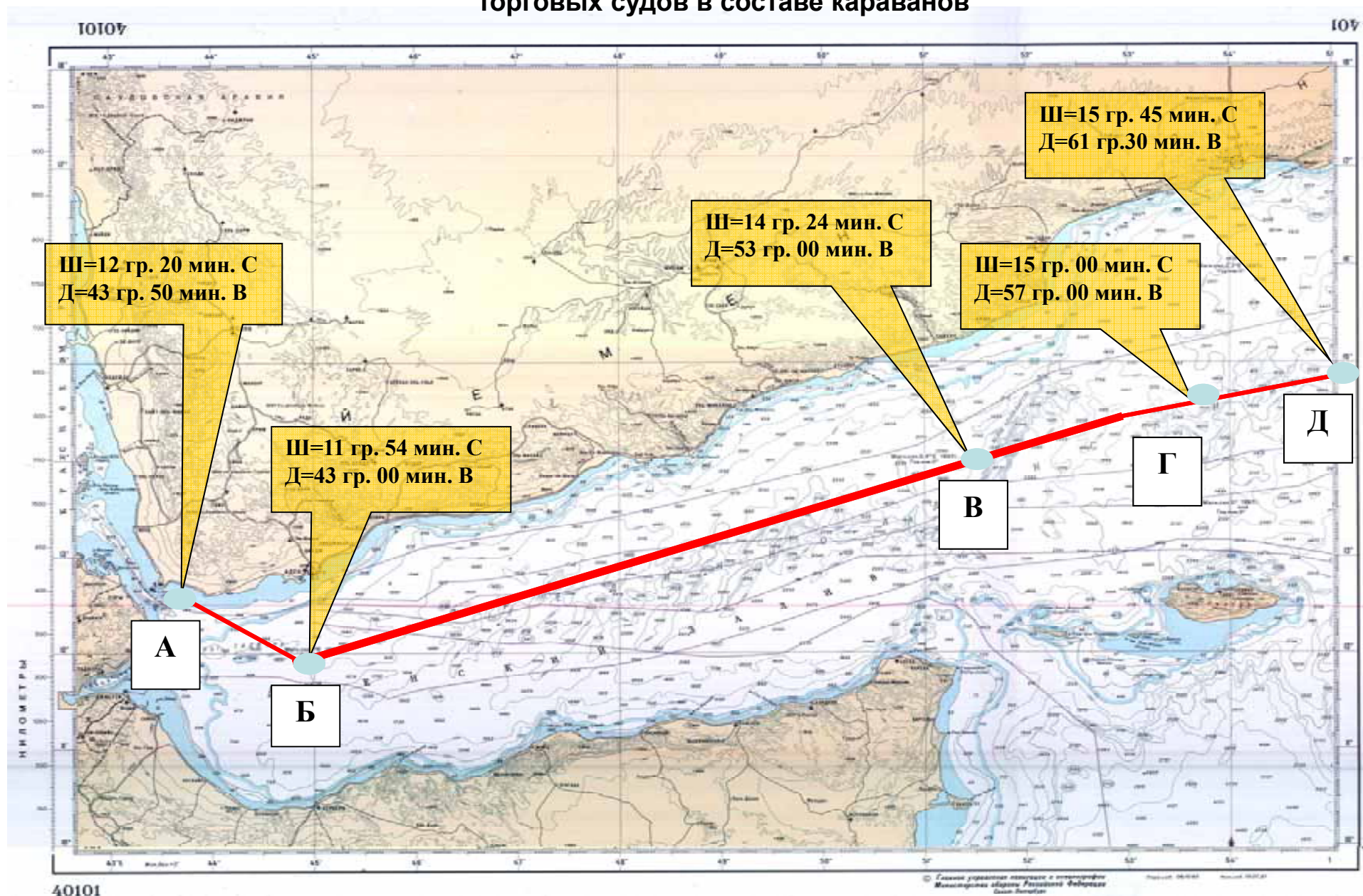
Суда входят в рекомендуемый международный транзитный коридор в заданное время согласно рекомендациям координаторов коридора. Наиболее опасный район Аденского залива (его центральная часть) обычно преодолевается ночью, когда пиратские нападения затруднены из-за темноты.

**КАПИТАНУ ТОРГОВОГО СУДНА И ЧЛЕНАМ ЕГО ЭКИПАЖА
НЕОБХОДИМО ПОМНИТЬ О ТОМ, ЧТО БЕЗОПАСНОСТЬ СУДНА
ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОТ ПРАВИЛЬНОСТИ И СЛАЖЕННОСТИ ИХ
ДЕЙСТВИЙ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО ВРЕМЕНИ НАХОЖДЕНИЯ В
ПИРАТООПАСНОМ РАЙОНЕ.**

Начальник Главного штаба Военно-Морского Флота
адмирал
«16» июня 2010 г.


А.Татаринов

Маршрут сопровождения кораблями ВМФ российских и иностранных торговых судов в составе караванов



Приложение 2

**Перечень вопросов при проведении
инструктажа капитана судна перед включении в караван сопровождения
через пиратоопасный район**

<p>1. ПОХОДНЫЙ ПОРЯДОК КАРАВАНА (одно или 2-хкильватерный строй с дистанцией м/д кораблями не менее 8 кбт)</p>	<p>- строй кильватера дистанция между судами ____ кбт - строй кильватера с двумя кильватерными колоннами: дистанция между кораблями ____ кбт дистанция между колоннами ____ кбт.</p>	<p>4. УРАВНИТЕЛЬ</p>	<p>Уравнителем является № 3 _____ №4 держите позицию слева на траверзе от №3 на дистанции __ кбт. №5 держитесь в кильватер № 3 на дистанции __ кбт. № 6 держитесь в кильватер № 4 на дистанции __ кбт. №7 держитесь в кильватер № 5 на дистанции __ кбт. №11 следовать самостоятельно с максимально возможной скоростью.</p>
<p>2. ПОЗЫВНОЙ (ТАКТИЧЕСКИЙ №) СУДНА. 2. CALL SIGN (TACTICAL NUMBER) OF VESSEL</p>	<p>№1 ass Chabanenko бпк Чабаненко №2 _____ №3 _____ №4 _____ №5 _____ №6 _____ №7 _____ №10 call sign for all vessels in convoy</p>	<p>5. ГЕНЕРАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ (выбирается по самому тихоходному судну, примерно 10-13 уз)</p>	<p>Генеральная скорость перехода ____ уз.</p>
<p>3. МЕСТО КАЖДОГО СУДНА В СТРОЮ</p>	<p>Головной в правой колонне № 3 _____ Головной в левой колонне № 4 _____ Судно _____ №5 второй в правой колонне Судно _____ №6 второй в левой колонне Судно _____ №7 третий в правой колонне</p>	<p>6. МАРШРУТ ПЕРЕХОДА</p>	<p>Точка № __ Ш _____ Д _____ К- _____ Точка № __ Ш _____ Д _____ К- _____ Точка № __ Ш _____ Д _____ К- _____</p>
		<p>7. НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ КОНВОЯ</p>	<p>Началом движения конвоя считать начало движения относительно воды</p>
		<p>8. СКОРОСТЬ НА ФОРМИРОВАНИИ КОНВОЯ</p>	<p>С началом движения № 3 иметь скорость ____ узлов. С окончанием построения конвоя по команде быть готовым увеличить скорость до ____ узлов.</p>
		<p>9. МЕСТО КОРАБЛЯ ОХРАНЕНИЯ Место корабля относительно судов каравана.</p>	

РАСПИСКА

« » _____ 2010 г.

_____ (класс и название судна)

Я капитан _____

(класс и название судна, номер ИМО, государство флага)

_____ (Фамилия, Имя, Отчество)

представляя интересы компании судовладельца _____

_____ (наименование компании судовладельца и ее юридический адрес)

опасаясь, что, несмотря на все меры, принятые мною и моей командой по предотвращению нападения на судно окажутся недостаточными, даю согласие на размещение на борту _____

(класс и название судна)

группы охранения состоящей из вооруженных военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации на период следования в составе каравана торговых судов под охраной российского военного корабля _____

_____ (класс, название и бортовой номер военного корабля)

Настоящим я заявляю об отказе в предъявлении Российской Федерации каких-либо требований за ущерб нанесенный судну, экипажу и грузу в результате действий российских военнослужащих, ставших следствием предотвращения пиратского нападения на мое судно при условии, что такой ущерб не нанесен преднамеренно.

Капитан _____

(класс и название судна)

_____ (роспись, Фамилия)

М.П.

Командир группы охранения _____

(в/звание, роспись, Фамилия)

