

## Охрана судна

### Проблемы охраны судна и портовых средств

Пиратство и морские набеги появилось одновременно с мореплаванием и морской торговлей, ими занимались все прибрежные племена

### Современные виды угроз для судов в порту и в море.

- террористические акты на судах и в портах,
- пиратские и вооруженные нападения на суда,
- контрабанда груза и наркотиков,
- нелегальные пассажиры и незаконная перевозка людей;
- незаконная перевозка оружия;
- незаконное вмешательство в грузы, воровство

### Основными мотивами возникновения угроз:

1. Политические- борьба за власть в прибрежных государствах
2. Социальные - низкий уровень жизни, нищета, голод
3. Экономические- борьба за рынки сбыты
4. Религиозные-противостояния религиозных конфессий
5. Символические - объекты исторического наследия

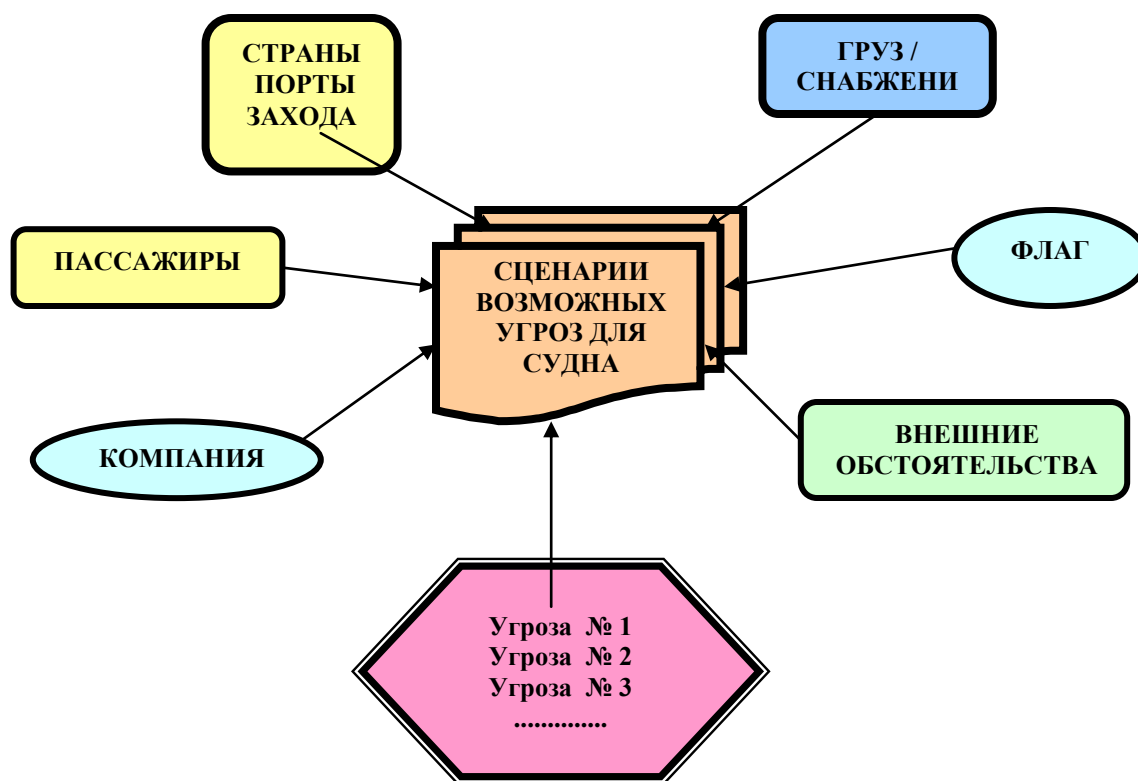
**Защита морской транспортной системы основана на взаимодействии судно-порт через правовую базу Государства порта и Государства флага**

**Экипажи судов - становятся заложниками в политической и экономической борьбе.**

Моряки, должны уметь оценивать риски возможного возникновения угроз и предпринимать меры по предупреждению и защите от них.

### Факторы оценки рисков нарушения охраны:

- район плавания;
- политическую и социальную обстановку в порту захода;
- маршрут перехода судна;
- флаг судна;
- численность и национальный состав экипажа;
- класс судна и опасность перевозимых грузы.



## Базовые конвенции ИМО.

1. Международный Кодекс подготовки, дипломирования и несения вахты моряков, ПДНВ- 78, раздел А-VI/6-2
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) глава XI-1 и глава XI-2.
3. Международный кодекс по охране судов и портовых средств, (Кодекс ОСПС), часть А и В

### Конвенция ПДНВ

*Раздел А-VI/6-1 – Подготовка членов экипажа, которые не имеют специальных обязанностей по охране;*

*Раздел А-VI/6-2 – Подготовка членов экипажа, которым назначены специальные обязанности по охране;*

*Раздел А-VI/5 – Подготовка лиц командного состава, имеющие специальные обязанности по охране*

### КОМПЕТЕНТНОСТЬ

*Требования Конвенции ПДНВ (STCW) и Кодекса ОСПС (ISPS-Code)*

- поддержание условий, изложенных в Плане охраны судна;
- опознание рисков и угроз охране;
- смысл уровней охраны;
- проведение на судне регулярных проверок;
- распознавание и обнаружение оружия;
- распознавание лиц, которые могут создать угрозу защищенности;
- порядок действий при чрезвычайных ситуациях;
- надлежащее использование оборудования и систем охраны.

# Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), с поправками

## КОНВЕНЦИЯ SOLAS-74



## Автоматическая идентификационная система (Automatic Identification System AIS)

Резолюция ИМО MSC.74(69) "Рекомендации по эксплуатационным требованиям к универсальной судовой системе автоматического опознавания (АИС)"



## Глава XI – 1 «Специальные меры по повышению безопасности на море» устанавливает:

- опознавательный номер судна.
- Журнал непрерывной регистрации истории судна,

### *Журнал непрерывной регистрации истории судна Continuous Synopsis Record*



Резолюция А-959(21) от 2003г. Форма журнала непрерывной регистрации истории судна и руководство по его ведению

### **Основное содержание ЖНРИС**

- название государства флага;
- дату регистрации судна;
- опознавательный номер судна;
- название судна;
- порт, в котором судно зарегистрировано;
- название зарегистрированного собственника и его зарегистрированный адрес;
- название зарегистрированного фрахтователя по бербоут-чартеру и его зарегистрированный адрес;
- Название судоходной компании, ее фактический и юридический адрес;
- названия всех классификационных обществ, присвоивших судну класс;
- название Администрации или признанной организации, выдавшей компании Документ о соответствии по МКУБ;
- название Администрации или признанной организации, выдавшей судну Свидетельство об управлении безопасностью, указанное в МКУБ;
- название Администрации или признанной в области охраны организации, выдавшей Международное свидетельство об охране судна;
- дату прекращения регистрации судна в этом государстве



## Глава XI - 2 «Специальные меры по повышению охраны на судне»

### ГЛАВА XI-2 КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74

Правило 1	Определения
Правило 2	Применение
Правило 3	Обязательства Правительства
Правило 4	Требования к компаниям и судам
Правило 5	Особая ответственность компаний
Правило 6	Судовая система оповещения
Правило 7	Угроза нападения на суда
Правило 8	Решение капитана по вопросам безопасности и охраны
Правило 9	Контроль выполнения
Правило 10	Требования к портовым средствам
Правило 11	Альтернативные соглашения по охране
Правило 12	Эквивалентные системы охраны
Правило 13	Представление информации

### УРОВЕНЬ ОХРАНЫ SHIP SECURITY LEVEL



Уровень охраны - оценка степени риска того, что будет предпринята попытка нарушить охрану или произойдет происшествие, связанное с охраной (SOLAS-74)

### Уровни охраны

**Уровень охраны** - степень риска возникновения угрозы незаконных действий относительно судов и портовых средств.

*Чем выше уровень охраны, тем выше вероятность возникновения угрозы*



**Уровень охраны 1** - всегда и непрерывно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.



**Уровень охраны 2** - из-за повышенного риска происшествия в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.



**Уровень охраны 3** - в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться особые специфические меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

**Уровень охраны 1** – повседневный, при отсутствии угроз

**Уровень охраны 2** – повышенной опасности, требует **дополнительных** мер по обеспечению охраны.

**Уровень охраны 3** – критический, когда угроза требует выполнения защитных мер по охране.

**Уровни охраны устанавливаются:**

для судов - Администрации Государства флага

для портовых средств - Прибрежные государство

**Уровень охраны судна не может быть ниже уровня охраны порта, в котором оно находится.**

### **Судно должно быть оборудовано:**

1. Судовой системой скрытого оповещения
2. Автоматической идентификационной системой
3. Спутниковой системой контроля местоположения судна.
4. Зоны ограниченного доступа –судовые помещения, проникновения в которые может создать угрозу безопасности суда, пассажирам и экипажу
5. Цитаделью – судовое помещение, предназначенное для защиты экипажа при вооруженном падении на судно
6. Технические средства наблюдения и контроля

**Определяет права капитана** - капитан не должен быть ограничен в принятии решения, которое, по его профессиональному суждению, необходимо для поддержания безопасности и охраны судна



## **Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)**

**Состоит из 2-х частей:**

- часть А, обязательные требования
- часть В, рекомендованные требования.

**Устанавливает** общие требования к организации выявления и защиты от угроз, связанных с охраной судна или портового средства.

**Цели Кодекса** - установление процедур взаимодействия сторон при выявлении угрозы нарушения охраны и принятия мер по защите судов и портовых средств;

**Кодекс ОСПС рассматривает общие вопросы взаимодействия судно – порт при организации охраны**

### **Часть А Кодекса ОСПС**

Общие положения  
Определения  
Применение  
Ответственность договаривающихся правительств  
Декларация об охране  
Обязанность компаний  
Охрана судов  
Оценка охраны судов  
План охраны судна  
Ведение записей  
Должностное лицо компании, ответственное за охрану  
Лицо, командного состава ответственное за охрану  
Обучение персонала, учения и тренировки по охране судна  
Охрана портовых средств  
Оценка охраны портовых средств  
План охраны портового средства  
Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану  
Обучение персонала, учения и тренировки по охране и тренировки по охране портового средства

**В Кодексе не рассматриваются конкретные действия судна на полученные угрозы, так как эти действия зависят от:**

- конструкции судна,
- численности экипажа
- характера портовых средств,
- особенностей районов плавания
- характера перевозимых грузов.

**Эти вопросы рассматриваются в Плане охраны судна.**

**План охраны судна – секретный документ,** разработанный для обеспечения охраны **конкретного судна** от возможных рисков нарушения охраны

**Кодекс ОСПС не рассматривает** вопросы противодействия пиратам и вооруженному нападению на судно.

## **Организация охраны судна в порту, взаимодействие сторон.**

**Система охраны создается на берегу и только в взаимодействии судно-порт может обеспечить безопасность, как судна так и портовых средств.**

**Задача порта** - исключить проникновение на территорию порта террористических групп, доставку опасных грузов и заход судов, представляющих угрозу портовым средствам.

**Задачи судна** - исключить проникновение на судно незаконных пассажиров, террористов, не допустить погрузку контрабанд, наркотиков и взрывных устройств.

**Офицер по охране в компании** - лицо, назначенное компанией для связи с должностными лицами, ответственными за охрану судна и портовых средств.

**Офицер по охране судна** - лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для организации охраны судна, связи с офицером по охране в компании и в порту захода.

**Офицер по охране в порту** - лицо, ответственное за выполнение плана охраны портового средства и за связь с офицером по охране судна и в компании

## Организация охраны судна.



### Ответственность Капитана.

**Капитан**-представитель компании на судне, он несет полную ответственность за обеспечение охраны судна

**Капитан в праве принятия решений, которые, по его профессиональному суждению, необходимы для поддержания уровня безопасности и охраны судна.**

### **Капитан имеет право:**

- усилить охрану судна;
- отказать в допуске на судна лиц, кроме лиц, уполномоченных Правительством;
- отказать в приеме на судно груза или личных вещей;
- отказаться от захода в порт, если судну будет угрожать опасность.

### **Взаимодействие офицер судна-офицер порта**

При заходе в порт, офицер по охране судна обязан связаться с офицером по охране порта, с целью согласования вопросов охраны судна.

**Перед заходом в порт, судно должно предоставить портовым властям информацию, включая:**

- судно имеет Международное свидетельство по охране судна;
- уровень охраны, установленный на судне;
- уровни охраны, устанавливаемые на судне за последние 10 заходов;
- специальные мера, предпринимаемые на судне по усилению охраны.

### **Декларация об охране.**

Декларация об охране оформляется по требованию судна или порта, если:

- уровень охраны судна выше уровня охраны порта
- в порту не обеспечена должная охрана судна

**Целью заключения Декларации** - обеспечить безопасность судна или портовых средств путем распределения обязанностей по охране между судном и портом, определения области ответственности сторон.

## Действия по обеспечению охраны судна

Распределение обязанностей на судне осуществляется в соответствии с **Расписанием по охране судна, разработанным в соответствии с Планом охраны судна (Каютная карточка)**

### Ключевые судовые операции, требующие защиты:

1. Контроль доступа на судно.
2. Ограниченные зоны на судне.
3. Обработка грузов.
4. Доставка судового снабжения.
5. Обработка несопровождаемого багажа.
6. Контроль за охраной судна

#### Контроль доступа на судно.

Основным местом доступа на судно является посадочный трап, у которого должен выставляться вахтенный.

#### Вахтенный у трапа должен

- идентифицировать личности путем проверки документов,
- уточнять цели визита
- проводить выборочный досмотр посетителей и ручной клади..

**Целью контроля** - защита судна, груза и экипажа от незаконных действий и угроз.

**Задача контроля** – исключить проход на судно посторонних лиц и пронос запрещенных предметов.

**При первом уровне охраны** на судне должны выполняться повседневные мероприятия по контролю доступа на судно, выборочный досмотр ручной клади.

**При повышенном, втором уровне охраны** проводится 100% досмотр ручной клади



При введении третьего уровня охраны прекращается доступ на судно, судно готовится к отходу

### **Контроль за участками ограниченного доступа.**

#### **Участки ограниченного доступа:**

- ходовой мостик;
- машинные помещения и посты управления;
- помещения системы вентиляции
- цистерны питьевой воды;
- жилые помещения и камбуз
- грузовые помещения и помещения для судовых запасов;

**Цель контроля** - защита экипажа, наиболее важного судового оборудования и груза

**Задача контроля** - защитить жизненно важные судовые помещения и оборудование.

Все участки ограниченного доступа должны быть оборудованы защитными закрытиями, замками и системой сигнализации о вскрытии.

**Контроль за участков ограниченного доступа возлагается на вахтенную службу и лиц, ответственных за данные помещения**

**Лица, прибывшие на судно, должны перемещаться по судну только с сопровождающими**

### **Контроль защищенности судна**

Контроль защищенности судна **обеспечивается** наблюдения

- за обстановкой на борту судна,
- за участками ограниченного доступа на судне
- за участками вокруг судна.

## Защита судна обеспечивается:

- системы наружного освещения
- системы охранной сигнализации
- телевизионными комплексами наблюдения
- действиями вахты
- осмотр судна

### ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОХРАНЫ

1. Система охранной сигнализации
2. Система контроля доступом
3. Система охранного телевидения
4. Средства досмотра



## Процедуры охраны судна в чрезвычайных ситуациях.

**Виды угроз**, которые могут возникнуть во время стоянки судна в порту и нахождении в море:

- пираты
- вооруженное нападение на судно, захват заложников;
- террористический акт, минная опасность;
- нелегальные пассажиры.

## Пиратство и вооруженные нападения на суда.

Пиратство и вооруженные нападения на суда становится распространенным видом преступления.

**Пиратство** –вооруженный захват судна в открытом море.

**Целью нападения пиратов** - грабеж или захват судна и экипажа с целью получения выкупа.

В существовании пиратства могут быть заинтересованы: прибрежные государства, ведущие государства мира, а также крупные международные корпорации, которые, с помощью пиратов, ведут конкурентную борьбу за рынки сбыта и сферы влияния.

**Пиратство стало бизнесом** - ежегодный доход от пиратства составляет более 30 миллиардов долларов.

### Пиратоопасные районы:

- юго-восточная Азия (Малаккский и Сингапурский проливы, Индонезия, Филиппины);
- западная Африка (Нигерия, Ангола, Гана, Сенегал);
- северо-восточная Африка (Сомали, Аденский залив);
- южная Америка и Карибское море;
- Индийский океан (Индия, Шри-Ланка, Бангладеш).

Наиболее опасными районами являются побережье Сомали и Аденский пролив, побережье Нигерии



### Категории пиратов.

**Высокоорганизованные** - имеют хорошее вооружение, быстроходные катера и современные средства связи.

**Морские разбойники** - менее организованная, практикуются на захвате и грабеже судов. **Наиболее жестокие**

**Морские воры** - плохо организованные, вооруженные огнестрельным и холодным оружием.

## **Мероприятия по предупреждению нападения пиратов.**

### **При подходе к пиратопасному району необходимо:**

- усилить бдительность вахты;
- выставить дополнительных наблюдателей с биноклем;
- отслеживать движение небольших судов, рыболовецких шхун;
- нести постоянную радиовахту на 16 и 70 каналах;
- при приближении подозрительного судна необходимо увеличить скорость и изменить курс;
- оборудовать судно защитными средствами

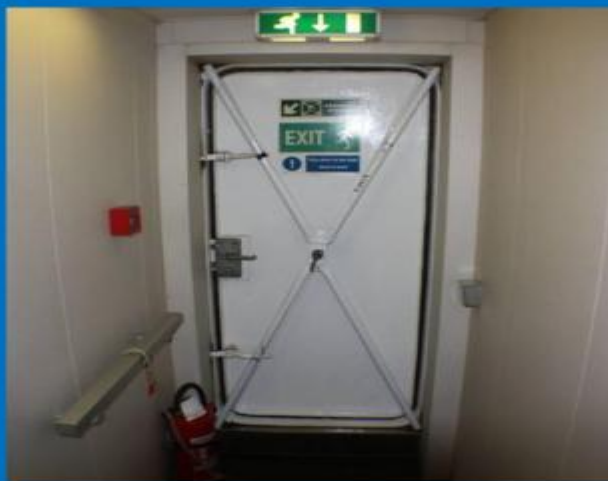
### **1 периметр защиты**

*Проволочное ограждение*





## 2 периметр защиты



### **Порядок действий при вторжении пиратов:**

1. Укрыться в помещении- убежище, цитадель.
2. Остановить судно.
3. Передача сигнала бедствия по радио,
4. Включить скрытую судовую систему оповещения.
4. Воздержаться от актов героизма, так как это может усилить жестокость пиратов и привести к большим жертвам.

**Действуют законы государства флага**



**При захвате судна, необходимо выполнять требования пиратов, так как любые противодействия могут привести к человеческим жертвам.**

**Вооруженное нападение** – нападение на судно в территориальном море или в порту.

**Действуют законы прибрежного государства**

**При угрозе нападения необходимо:**

- объявить общесудовую тревогу;
- задраить и закрыть на замки все двери, выходящие на палубу;
- держать закрытыми иллюминаторы и каюты;
- обеспечить наблюдение за палубой и подходами к судну ;
- установить связь с офицером охраны порта ;
- сообщить об угрозе происшествия судовладельцу;
- в случае проникновения нападающих, укрыть экипаж в цитадели;

**При нападении и захвате заложников офицер по охране судна, по возможности, должен:**

- исключить панику, сохранять спокойствие и не оказывать сопротивление вооруженным террористам.;
- вступить в разумные переговоры с целью затягивания времени.

**Обязанности капитана судна:**

- сохранение жизни людей и оказание помощи раненым;
- предупреждение других судов о возможности нападения пиратов;
- ограждение места преступления, сохранение следов преступления;
- сбор свидетельских показаний

## **Терроризм, психологические аспекты терроризма.**

**Терроризм** – преступные действия, направленные на запугивание властей или определенной группы людей с целью достижения политических, религиозных или экономических целей.

**Цель терроризма** - принуждение власти к выполнению политических или иных требований

**Основными мотивами террора:**

- меркантильные интересы
- терроризм, как оплачиваемый труд;
- идеологические мотивы
- политические, революционные идеи;
- религиозные мотивы, борьба с неверными;
- жажда власти, утверждение через насилие над другими;
- жажда мести, месть за товарищей по борьбе;
- желание смерти на виду у всех.

**Базовыми качествами террориста являются:**

- преданность своей организации;
- готовность к самопожертвованию;
- коллективизм;
- дисциплинированность.

**Психологические модели террористов:**

1. Модель человека психопата.
2. Модель человека неудачника
3. Модель человека из ущербной семьи

**Особую опасность представляют женщины-террористы. Они всегда готовы умереть, так как убеждены в своей правоте**

## Во время захвата заложников необходимо помнить:

1. Только в момент захвата можно скрыться с места происшествия.
2. Не кричите, не проявляйте агрессию, это может привести к трагедии.
3. Держитесь подальше от террористов, так как по ним может быть применено оружие или они могут начать стрелять.
4. Во время штурма или захвата необходимо упасть на пол и закрыть голову руками.
5. Во время штурма не берете в руки оружие, так как вас могут принять за террориста.
6. В любой ситуации верьте, что вас обязательно освободят.



**Минная опасность на судне в порту, поиск взрывного устройства**

**Минная опасность на судне в море**

**Минная опасность, угроза теракта в порту**

**При обнаружении взрывчатого устройства необходимо соблюдать меры предосторожности:**

- открыть все двери, иллюминаторы, что уменьшит разрушение от взрывной волны;
- перемещать взрывчатое устройство только в случае крайней необходимости с помощью длинного конца.

**Ликвидацией взрывного устройства должны заниматься специальные службы.**

## **Нелегальные пассажиры**

Нелегальные пассажиры могут быть беженцами или лицами, ищущими политического убежища, что дает им право на соответствующую защиту, установленную международным законодательством.

На судне должны выполняться мероприятия по защите судна от актов незаконного проникновения на судно. В судовом вахтенном журнале и журнале охраны судна должны быть записи:

- об инструктаже экипажа и вахтенных у трапа
- о проверке несения палубной вахты и вахты у трапа
- о смене вахты
- о проверке зон ограниченного доступа
- об осмотре судна дозорами и патрульными группами
- о проведении дополнительных осмотров грузовых помещений
- о проведении осмотра судна перед выходом в море

Наличие этих записей подтверждает, что на судне были выполнены все меры по недопущению проникновения незаконных пассажиров на борт.

При борьбе с нелегалами пассажирам офицер по охране судна должен организовать проведение тщательного осмотра судна перед выходом в море.

**Цель осмотра** – обнаружение и высадка нелегальных пассажиров в порту их незаконного проникновения на судно.

**В случае обнаружения нелегальных пассажиров необходимо учитывать следующие факторы:**

- нелегальный пассажир является эмигрантом и решение о депортации является прерогативой страны прибытия;
- к нелегальным пассажирам, претендующим на политическое убежище, должны применяться принципы защиты;
- стороны должны избегать задержания на длительное время нелегальных пассажиров на судне;
- в отношении к нелегальным пассажирам должен соблюдаться принцип гуманности;