

ОЦЕНКА РИСКА:

ГВИНЕЙСКИЙ ЗАЛИВ

В ПРЕДЫДУЩЕМ ВЫПУСКЕ МЫ ПОПЫТАЛИСЬ ОПИСАТЬ УГРОЗЫ, КОТОРЫЕ ПРИСУТСТВУЮТ В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ ДЛЯ ТОРГОВЫХ СУДОВ. ТЕПЕРЬ РАССМОТРИМ РИСКИ, КОТОРЫЕ ЗАВИСЯТ ОТ САМОГО ОХРАНЯЕМОГО СУДНА И МАРШРУТА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.

Текст: Ян Браницкий, Анатолий Смолин. Фото: Shutterstock.

Всю экономику затрат по обеспечению вооруженной охраны и сопровождения судна на маршруте движения можно разделить на три составляющие: затраты на прохождение территориальных вод порта убытия, затраты на маршруте перехода от точки выхода из территориальных вод государства — порта убытия до входа в территориальные воды государства — порта прибытия, затраты на проход территориальных вод порта прибытия до портового терминала.

СКОЛЬКО СТОИТ?

Такое разделение обусловлено юрисдикцией разных стран и их внутренними требованиями к нахождению и использованию вооруженной охраны на борту. Например, в территориальных водах Ганы и Сан-Томе разрешается вход с оружием на борту, но охрану и сопровождение могут осуществлять только аккредитованные властями этих государств частные охранные компании данных стран, а в территориальные воды Нигерии вход



ЯН БРАНИЦКИЙ

Капитан 3 ранга запаса, генеральный директор компании «Артиан». Эксперт комитета по безопасности предпринимательской деятельности ТПП РФ. Принимал участие в создании нескольких компаний по вооруженной охране судоходства. Разработал и реализовал мероприятия по антитеррористической защите промышленных объектов за пределами РФ.

с оружием запрещен всем. Монополию на охрану и право вооруженного сопровождения имеет только ВМС Нигерии (до входа в канал) и полиция (движение до терминала). В обязательном порядке всем судовладельцам навязана охрана катером ВМС Нигерии. И цена такой проводки составляет порядка \$27 000 в один конец.

ЗОНА РИСКА

Нападению чаще всего подвергаются суда со скоростью движения менее 14 узлов, высотой надводного борта до 8 м, с ограниченной маневренностью, наличием большого количества мертвых зон, уязвимостью кормовой части судна. Если рассматривать существующий флот, который осуществляет грузоперевозки в данном регионе, конструктивные особенности судов и их тактико-технические характеристики, можно с уверенностью говорить о том, что больше половины судов являются превосходным объектом нападения для пиратов. Для минимизации рисков захвата судна и причинения тем самым ущерба как судну, так и экипажу, предлагается предпринять ряд мер

для предотвращения проникновения пиратов (см. врезку).

ПОДГОТОВКА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Безопасный проход судна в зоне риска возможен только при четком соблюдении сторонами всех процедур и основных этапов исполнения задачи, которые условно разделяются на подготовительные действия и непосредственные действия по обеспечению безопасности проекта.

Подготовительные действия и процедуры: подписание договора намерения о сотрудничестве по данному проекту, согласование разделов контракта на охрану проекта и его подписание сторонами, перечисление авансовых средств исполнителю на закупку дополнительного вооружения и оборудования судна под проект, оформление разрешительных документов исполнителем в регионе Сан-Томе, Того и Нигерии, транспортировка закупленного оборудования, вооружения, технических средств в порт Ганы и перегон судна сопровождения с экипажем и группой охраны



Материал подготовлен совместно с компанией Vegacy Strategic Services LTD. Сайт: vegacyltd.com.

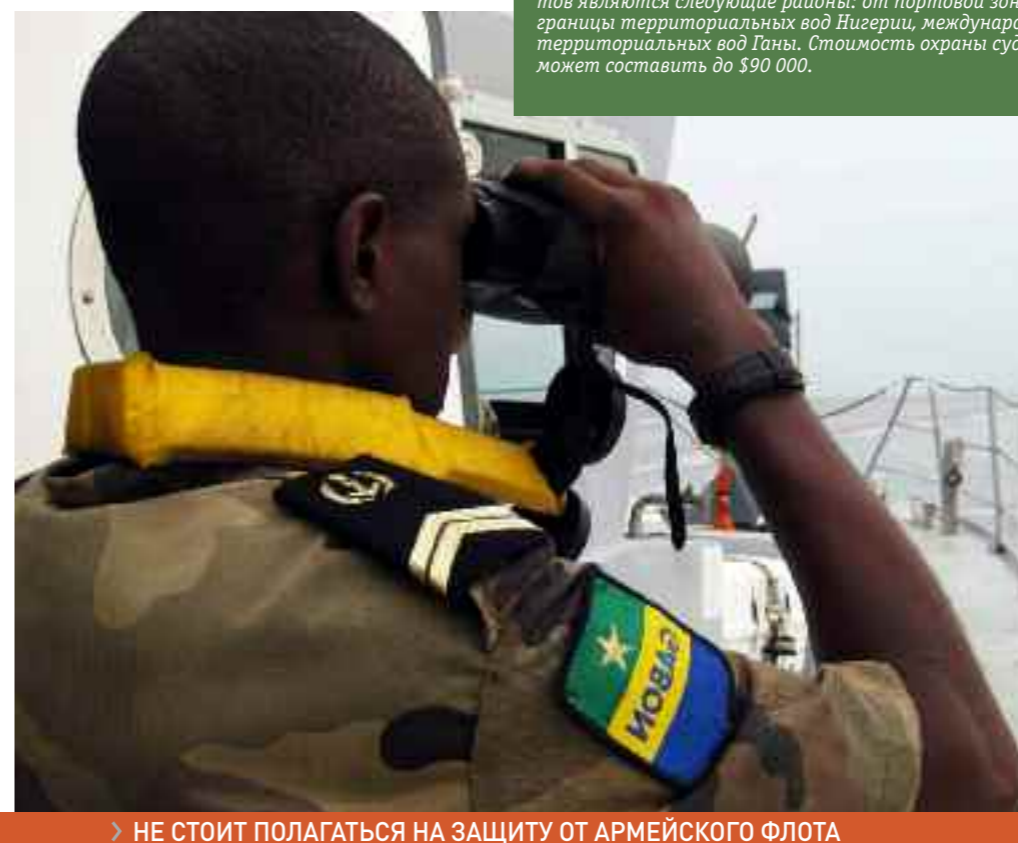
РЕАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

- **ТЕСНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ОФИЦИАЛЬНЫМИ ВЛАСТЯМИ, АГЕНТАМИ И ГОСУДАРСТВЕННЫМИ СТРУКТУРАМИ СТРАН ГВИНЕЙСКОГО ЗАЛИВА.**
- **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ОРУЖИЯ И БАЗИРОВАНИЯ ПЕРСОНАЛА СОБСТВЕННОГО МОБИЛЬНОГО ПЛАВУЧЕГО АРСЕНАЛА.**
- **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СКОРОСТНОГО СУДНА** для сопровождения и доставки групп охраны на борт.
- **ПРИМЕНЕНИЕ НОВЕЙШИХ СРЕДСТВ** НЕЛЕТАЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ И ПАССИВНОЙ ОБОРОНЫ.
- **ПРОВЕДЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СБОРУ И АНАЛИЗУ ИНФОРМАЦИИ** В ИНТЕРЕСАХ ЗАКАЗЧИКА И ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКРЕТНЫХ ПРОЕКТОВ.



Переход торгового судна от Bonny and Forcados Light Terminal (Нигерия) до Tema Terminal port (Гана) составляет от 370 до 450 морских миль и проходит через территориальные воды Нигерии, международные воды и территориальные воды Ганы. Наиболее вероятными районами нападения пиратов являются следующие районы: от портовой зоны до приемного буя — границы территориальных вод Нигерии, международные воды и граница территориальных вод Ганы. Стоимость охраны судна на всем маршруте может составить до \$90 000.



➤ НЕ СТОИТ ПОЛАГАТЬСЯ НА ЗАЩИТУ ОТ АРМЕЙСКОГО ФЛОТА



➤ ОЧЕНЬ ВАЖНО НАЛАДИТЬ КОНТАКТ С МЕСТНЫМИ ВЛАСТЯМИ



«»»»» ПОРТ ТЕМА В ГАНЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ БОЛЬШИХ В АФРИКЕ. ДЛИНА ГАВАНИ — 574 МЕТРА. 24 ГЕКТАРА ОТДАНЫ ПОД МЕСТО ДЛЯ ХРАНЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ С РАЗЛИЧНЫМИ ГРУЗАМИ. ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ПОРТА — 3,9 МЛН М². В СРЕДНЕМ ЗА ГОД ЧЕРЕЗ НЕГО ПРОХОДЯТ 1650 СУДОВ.

» ТЕМА TERMINAL PORT НАХОДИТСЯ В ГАНЕ И ЕЖЕДНЕВНО ПРИНИМАЕТ ТЫСЯЧИ ТОНН ГРУЗА



» ПАТРУЛЬНЫЙ КАТЕР БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЫ

СТРАХОВКА НЕОБХОДИМА



» ПОГРУЗКА МЕШКОВ С РИСОМ НА КОРАБЛЬ В ПОРТУ ГАНЕ

из Италии в Гвинейский залив, подписание соответствующих документов и контрактов с государственными институтами и официальными агентами в этих странах, оборудование судна стационарными системами защиты в порту Ганы.

Непосредственные действия и процедуры: согласование графика и сроков первого и последующего транзитов, порядка взаимодействия сторон и обмена информацией, проведение дополнительных инструктажей ответственных лиц исполнителя с персоналом судна и капитаном по процедуре совместных действий и вопросам безопасности на переходе, исполнение подразделением охраны и судом сопровождения всех действий по регламенту SOP в самом транзите, предоставление отчетных документов и материалов руководству компании заказчика по результатам прохождения транзита.

ЗА КАЧЕСТВО НАДО ПЛАТИТЬ

Экономика проектов подобного типа рассчитывается по разным схемам и

Очень важно, чтобы и заказчик и исполнитель были уверены в том, что их риски как-то застрахованы. Отсюда возникает следующая деталь: гарантийные обязательства и ответственность сторон при реализации проекта. Все контракты должны быть застрахованы, и в каждом конкретном случае определяется своя сумма ответственности. В случае с операциями в Гвинейском заливе размер страховой суммы ответственности исполнителя за ущерб третьей стороне может составлять не менее \$20 млн.

обязательно учитывает самые главные риски. Говорить о том, что услуга по обеспечению безопасности торгового судна, тем более в таком непростом районе, как Гвинейский залив, может быть дешевой, не приходится. Как вариант экономических отношений между исполнителем и заказчиком — на примере уже реализованного проекта — расчеты производились заказчиком в виде авансовых платежей за первый и второй транзиты. В первую очередь подобная схема целесообразна для начального этапа взаимоотношений с заказчиком, в том числе для обеспечения наращивания сил и средств, необходимых для работы по контракту. Также, учитывая достаточно сложные и неоднозначные условия работы, в данном регионе, таким образом исполнитель перестраховывается от возможных потерь на случай отказа заказчика от дальнейшей работы. При этом размер затрат на проведение мероприятий по развертыванию системы безопасности в Гвинейском заливе будет превышать размер

стоимости одного транзита — и исполнитель понесет значительные убытки.

УТРОМ ДЕНЬГИ, ВЕЧЕРОМ ОХРАНА

Именно с момента зачисления этих денежных средств на расчетный счет исполнителя начинается подготовительный этап проекта. Он выражается в необходимых организационных процедурах и дополнительной закупке оборудования и вооружения. Ориентировочный срок подготовительного этапа составляет от 20 до 28 рабочих дней. Это определено требованиями к предварительному оформлению разрешительных документов в странах региона на погрузку оружия, специальных технических средств и установку охранного оборудования на судно. В дальнейшем все платежи по контракту согласно утвержденному тарифу и с учетом протяженности транзитов производятся в размере и в сроки, установленные контрактом. Оплата за дополнительные сервисы согласовывается отдельно. ★