

Отраслевые ассоциации объединились, чтобы опубликовать руководство по безопасности, применимое к судоходству в южной части Красного моря и Аденском заливе.

Данное **руководство** выпущено ассоциациями судоходства **BIMCO, ICS, CLIA, IMCA, INTERCARGO, INTERTANKO** и **OCIMF**.

Данная инициатива последовала за серией угроз и нападений со стороны хуситов - базирующейся в Йемене повстанческой группировки. Члены группировки публично угрожали атаковать суда, которые, по их мнению, имеют некоторую связь с Израилем, а в последнее время даже суда, прибывающие из израильских портов или направляющиеся в них. Руководство было обновлено, чтобы отразить это изменение.

В данном руководстве подчеркивается важность проведения тщательной оценки угроз и рисков для конкретного судна и рейса с учетом любых дополнительных рекомендаций государства флага судна, прежде чем проходить через соответствующий район. В руководстве подчеркивается, что морская угроза со стороны сил йеменских повстанцев представляет большую опасность в непосредственной близости от побережья йеменского Красного моря, где они иногда присутствуют. В руководстве также рекомендуется не следовать инструкциям хуситов по перенаправлению в порты, контролируемые ими, для задержания судна и экипажа.

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ КОНСУЛЬТАТИВНОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО ТРАНЗИТУ, ЮЖНАЯ ЧАСТЬ КРАСНОГО МОРЯ И АДЕНСКИЙ ЗАЛИВ – 15 ДЕКАБРЬ 2023 Г.

Текущая ситуация

Повстанцы-хуситы в Йемене продолжают нападать на суда международных судоходных компаний.

После того, как силы хуситов захватили судно-автовоз 19 ноября 2023 года, произошли новые нападения с использованием вооруженных лодок, беспилотных летательных аппаратов или противокорабельных ракет. Хуситы потребовали, чтобы суда направлялись в контролируемый повстанцами порт Ходейда, где могут последовать угоны и захват заложников.

Военные источники указывают, что хуситы также маскировались под сотрудников береговой охраны Йемена.

Оказалось, что хуситы угрожают судам, которые, по их мнению, имеют прямое отношение к /связи с Израилем, гражданами Израиля или судами, непосредственно связанными с возглавляемой Саудовской Аравией коалицией, участвующей в конфликте хуситов с правительством Йемена. Однако информация, касающаяся судов, которые стали объектом более недавних нападений, не указывает на какую-либо непосредственную принадлежность к Израилю, его гражданам Израиля или к вышеупомянутому конфликту.

Источник информации хуситов и ее точность неизвестны, судам следует сохранять повышенную осведомленность о потенциальном сопутствующем ущербе при прохождении через данный регион и игнорировать требования хуситов изменить курс.

Суда с включенной и выключенной АИС подверглись нападению. Отключение АИС незначительно затрудняет отслеживание судна, но также может препятствовать способности военных оказывать поддержку или устанавливать прямой контакт. Циркуляр Международной морской организации (ИМО) A1106(29), пункт 22, описывает использование АИС. В нем говорится, что **“если капитан считает, что непрерывная работа АИС может поставить под угрозу безопасность его/ее судна или когда инциденты с безопасностью неизбежны, АИС может быть отключена”**. Ограничение информации в базах данных АИС или переключение отключение АИС может затруднить обнаружение судна, но вряд ли в конечном итоге предотвратит атаку со стороны повстанцев. Можно рассмотреть возможность ограничения данных АИС и исключения следующего порта захода (NPOC).

СООБРАЖЕНИЯ ОБ УГРОЗЕ

В прошлом силы хуситов нападали на торговые суда, используя противокорабельные ракеты, переносимые на воде самодельные взрывные устройства (WBIED) и беспилотные летательные аппараты (UAV). Кроме того, они установили мины для защиты входов в порты, находящиеся под их контролем, и в

редких случаях такие мины отсоединялись от своего крепления и дрейфовали по путям навигации.

Нынешняя морская угроза со стороны сил йеменских повстанцев наиболее явна в непосредственной близости от йеменского побережья Красного моря, где они дислоцируются.

Хотя нельзя исключать воздушную угрозу со стороны вертолетов в темное время суток, она, вероятно, наиболее вероятна в светлое время суток, когда цели легче идентифицировать и атаковать / взять на бордаж. Сохраняется проблема визуального обнаружения и классификации небольших объектов ночью, таких как самодельные взрывные устройства, переносимые по воде.

Недавние атаки с использованием беспилотных летательных аппаратов и противокорабельных ракет также были совершены в темное время суток. Необходимо поддерживать наблюдение в течение всего периода осуществления навигации, независимо от времени.

Операторы судов, которые заходили или планируют заходить в израильские порты, должны ограничить доступ к информации. Опубликованная информация может быть использована хуситами.

Согласно ВМР 5 (**Best Management Practice**), суда, планирующие проход через южную часть Красного моря и Аденский залив, должны провести тщательную оценку угроз и рисков, связанных с конкретным судном и рейсом, с учетом любых дополнительных рекомендаций государства их флага. Эти оценки должны включать конкретную обновленную информацию, полученную из официальных источников, таких как УКМТО (**United Kingdom Maritime Trade Organisation**) в течение периода эксплуатации, последнюю обновленную информацию от соответствующих ассоциаций судоходства, сведения о владельце и историю осуществления навигации за последние 3 года.

СООБРАЖЕНИЯ ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАВИГАЦИИ

Судовладельцы, операторы, менеджеры и персонал должны регулярно оценивать риски для своих судов, включая навигацию и предотвращение столкновений, и соответствующим образом планировать маршруты.

Капитан несет окончательную ответственность за обеспечение безопасности судна.

Обратите внимание, что Баб-эль-Мандебский пролив узкий, и при прохождении в северном направлении суда в рамках Схемы разделения движения будут находиться не более, чем примерно в 7 морских милях от береговой линии Йемена.

Отраслевая рекомендация использовать Транзитный коридор морской безопасности (MSTC) остается неизменной в свете недавнего нападения. MSTC представляет собой объединение рекомендованного на международном уровне транзитного коридора (IRTC), схемы разделения движения в Баб-эль-Мандебе и Схемы разделения движения к западу от островов Ханиш, а также двустороннего маршрута, непосредственно соединяющего IRTC и схему разделения движения в Баб-эль-Мандебе.

СООБРАЖЕНИЯ ПО УСИЛЕНИЮ ЗАЩИТЫ СУДНА

Меры по усилению защиты судна, описанные в BMP5, и рекомендации на веб-сайте www.maritimeglobalsecurity.org могут применяться в тех местах судна, где вероятна высадка вооруженных людей вертолетом. Использование убежищ/безопасных зон оказалось успешным в предотвращении захвата повстанцами контроля над судами. Это также дало ценное время военно-морским судам, находящимся в этих районах, прибыть на помощь. Использование убежищ требует тщательной подготовки и понимания преимуществ и потенциальных ошибок.¹

СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ВООРУЖЕННОЙ ОХРАНЫ НА СУДНЕ

При рассмотрении вопроса об использовании вооруженной охраны необходима тщательная оценка рисков. Следует проявлять осторожность при осуществлении руководства ими, а также учитывать особенности найма, а правила применения оружия должны учитывать риск эскалации.

Полный текст Циркуляра доступен по [ССЫЛКЕ](#).

¹ Смотреть рекомендации, приведенные в BMP5.