

Давидов В.С., Дереш А.І.

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОРТОВ И СУДОВ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ КОДЕКСА ОСПС В МИРОВОМ ТОРГОВОМ ФЛОТЕ

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) был принят после череды атак террористических организаций на ряд гражданских объектов с массовой гибелью людей и многократно возросшей пиратской деятельностью. Проводился ряд действий по совершенствованию мер безопасности на судах и портовых сооружениях, в том числе и в Украине, с помощью Агентства Морской Безопасности Украины. Это привело к сохранению человеческих жизней и экономической стабильности в морской отрасли.

Ключевые слова: *ОСПС, пиратство, терроризм, кодекс, контроль, управление, безопасность.*

После серии атак 11 сентября 2001 г. террористической организации «Аль-Каида», в том числе и на башни Всемирного торгового центра, расположенных в южной части Манхэттена и усиливающейся пиратской деятельности в Индийском океане на XXII сессии ассамблеи Международной морской организации (ИМО) были одобрены в 2002 г. новые меры по охране судов и портовых средств.

12 декабря 2002 г. Конференция договаривающихся правительств одобрила поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море от 1974 г. (МК СОЛАС-74), касающиеся специальных мер, принимаемых для повышения безопасности и усиления охраны на море, а также Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС).

Кроме новых правил, вошедших в главу XI-2 МК СОЛАС-74 части А и Б Кодекса ОСПС, дипломатическая конференция приняла поправки к существующим правилам МК СОЛАС-74, которые способствовали ускорению выполнения требований для оборудования судов автоматическими идентификационными системами, и новые правила для включения в главу XI-1 МК СОЛАС-74, касающиеся судовых опознавательных номеров и необходимости иметь журнал непрерывной регистрации истории судна. Новая глава XI-2 "Специальные меры по усилению охраны на море" МК СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС относятся к наиболее важным поправкам. Глава XI-2 ввела требования, регламентирующие охрану судов и портовых средств, с целью эффективного противодействия незаконным актам, направленным против безопасности мореплавания и перевозки морем различных видов грузов, в том числе опасных.

В соответствии с требованиями Кодекса ОСПС каждое портовое средство или судно, работающее на линии международных перевозок, с 1 июля 2004 г. по 31 декабря 2004 г. прошло сертификацию и имело утвержденные договаривающимися правительствами отчеты об оценке охраны и план охраны. Впоследствии все прочие стивидоры в морских портах, не подпадающие под требования Кодекса, также разработали свою оценку уязвимости и план транспортной безопасности, и в результате каждый из этих локальных объектов создал у себя эффективную систему комплексной безопасности.

Таким образом, международная система морской безопасности потерпела существенные изменения, затронувшие и Украину. Основная цель преобразований — создание стандартной системы мер, выполнение которых позволило существенно повысить морскую безопасность.

Все эти меры направлены на предупреждение незаконного проникновения на суда, портовые средства, снижение вероятности террористических актов, пиратских нападений.

На Агентство морской безопасности Украины были возложены такие важнейшие функции, как:

- реализация государственной политики в сфере морской безопасности в Азовско-Черноморском бассейне и других районах Мирового океана, где осуществляют перевозки суда под флагом Украины;

- ведение постоянного мониторинга системы морской безопасности в портах и на судах;

- реализация норм, правил и процедур Кодекса ОСПС на морском и речном транспорте Украины;

- определение уровня квалификации, профессиональной пригодности и проведение аттестации персонала служб морской безопасности портов, портовых средств, судоремонтных и судостроительных заводов, офицеров безопасности судоходных компаний и других предприятий.

Очень важен в этом плане учет международных норм и правил, претерпевших значительных преобразований, исходя из опыта развитых морских государств. Наиболее перспективным и целесообразным является сотрудничество с Европейским агентством по безопасности на море (ЕАБМ), которое было создано Европейским Союзом с целью обеспечения единой и эффективной системы морской безопасности. Также перспективным являлось сотрудничество по вопросам охраны на море Украины со странами Черноморско-Азовского региона в рамках Международной ассоциации портов Черного и Азовского морей.

Другим направлением для развития сотрудничества по вопросам морской безопасности являлось сотрудничество со странами, с которыми существует наибольший грузооборот (Россия, Турция, Грузия, Греция, Болгария, Италия, Сирия, Румыния). В 2006 году Агентством были сделаны первые шаги для обмена с ними информацией по вопросам морской безопасности. В дальнейшем Агентство принимало активное участие в активизации мероприятий в рамках международного сотрудничества.

Определение уязвимости портовых средств проводится с помощью системы анализа риска и опасности. При использовании такой системы определяется объект на территории портового средства (здания, линии электроснабжения, узел связи и т. д.), оцениваются существующие мероприятия по безопасности, составляются сценарии возникновения опасности. Каждый сценарий рассматривается с позиции внешних и внутренних причин, в связи с которыми данный объект может стать уязвимым (при получении информации от антитеррористического центра СБУ, милиции и т. п.). После учета таких факторов, как опасность, уязвимость, влияние следствий возможного инцидента, определяется степень риска инцидента и вероятность возникновения конкретного инцидента.

Во что это вылилось на практике? Данный метод помогает понять, какие именно действия необходимо выполнить с целью предотвращения инцидентов или уменьшения их влияния на работу портового средства, определить ресурсы, необходимые для внедрения этих мероприятий.

В частности, порядок действий при возникновении инцидентов, связанных с охраной, отныне включает:

- мероприятия, направленные на предотвращение доставки на портовое средство или на судно, оружия или любых других опасных веществ и устройств, которые предназначены для использования против людей, судов или портов, и на перевозку которых нет разрешения;

- мероприятия, направленные на предотвращение несанкционированного доступа на портовое средство, на пришвартованное в нем судно и к его районам ограниченного доступа;

- обязанности охранного персонала портового средства;

- мероприятия по обеспечению эффективной охраны грузов и погрузочно-разгрузочного оборудования на портовом средстве.

Все это, а также необходимые ресурсы, в том числе и человеческие, и порядок их использования содержатся в плане охраны портового средства.

Причем все выше упомянутые мероприятия должны быть прописаны в плане охраны для трех уровней охраны, при которых, соответственно положениям Кодекса ОСПС, может осуществлять деятельность портовое средство.

Уровень охраны 1 — уровень, на котором постоянно должны поддерживаться определенные минимальные мероприятия по обеспечению охраны.

Уровень охраны 2 — уровень, на котором из-за повышенного риска возникновения инцидента, связанного с охраной, должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры относительно обеспечения охраны.

Уровень охраны 3 — уровень, на котором на протяжении ограниченного времени, когда вероятным или неминуемым есть возникновение инцидента, связанного с охраной, и должны поддерживаться особые специфические меры по обеспечению охраны, если даже невозможно определить конкретную цель нападения.

Крупные государства мира особое внимание уделяют таким областям своей деятельности в водах Мирового океана, как обеспечение безопасности морской деятельности, информационное обеспечение, защита и охрана государственной границы, которые являются неотъемлемыми составляющими морской деятельности государства.

Так, в Украине, в государственной программе по внедрению кодекса ОСПС на период до 2020 года, утвержденной в июле 2001 года, отмечается, что морская деятельность — это деятельность в отрасли изучения, освоения и использования Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства.

Морская деятельность осуществлялась проведением необходимого комплекса контрольных мероприятий по обеспечению ее безопасности, связанной с особенностями водной стихии. Безопасность морской деятельности включает безопасность мореплавания, поиск и спасание на море, защиту и сохранение морской среды.

Внедрение кодекса ОСПС привело к сохранению человеческих жизней и экономической стабильности в морской отрасли и государства в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. 4. Уголовный кодекс Украины от 5 апреля 2001 г. // Ведомости Верховной Рады Украины. 2001. № 25-26. Ст. 131.
2. Моджорян Л.А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность морского судоходства. — М.: Международные отношения, 1991. — 168 с.
3. Гуцуляк В.Н. Морское право: Учеб. пособие для студ. вузов. М.: РосКонсульт, 2000. С. 178.
4. Нигматуллин Р.В. Преступления международного характера как одна из современных угроз правам человека // Международное публичное и частное право. 2009. № 2. С. 37.
5. Ромашев Ю.С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемые на море: терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления. С. 206-212.
6. Горский В.Г., Топалов В.П., Любченко В.И. "Кодекс ОСПС в вопросах и ответах" // Изд. Астропринт. 2004. 203с.

Давидов В.С., Дереш А.І.

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОРТІВ І СУДІВ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ КОДЕКСУ ОСПС У СВІТОВОМУ ТОРГОВОМУ ФЛОТІ

Міжнародний кодекс з охорони суден і портових споруд (Кодекс ОСПС) був прийнятий після низки атак терористичних організацій на ряд цивільних об'єктів з масовою загибеллю людей і багаторазовим підвищенням піратської діяльності. Проводився ряд дій з удосконалення заходів безпеки на суднах і портових спорудах, у тому числі і в Україні, за допомогою Агенства Морської Безпеки України. Це призвело до збереження людських життів та економічної стабільності в морській галузі.

Ключові слова: ОСПС, піратство, тероризм, кодекс, контроль, управління, безпека.

David VS Deresh A.I.

WAYS TO IMPROVE SAFETY INSTRUCTIONS PORT AND SHIP BY IMPLEMENTING ISPS CODE IN THE WORLD MERCHANT FLEET

International Code for the Security of Ships and Port Facility Security (ISPS) Code was adopted after a series of attacks by terrorist organizations, a number of civilian objects with massive loss of life and greatly increased pirate activity. Carried out a series of actions to improve security measures on ships and port facilities, including in Ukraine, with the help of Maritime Safety Agency of Ukraine. This has led to the preservation of human lives and economic stability in the maritime industry.

Key words: ISPS, piracy, terrorism, code, implementation, management and security.

УДК 621.313

Жиленков А.А.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ ОПТИМАЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ ФИЛЬТРО-КОМПЕНСИРУЮЩИМИ УСТРОЙСТВАМИ

Повысить эффективность фильтро-компенсирующих устройств, работающих в автономных электроэнергетических системах, возможно при применении системы интеллектуальной поддержки принятия решений. Система должна обеспечивать максимальные значения показателей качества электроэнергии при оптимальной загрузке фильтро-компенсирующего устройства.

Ключевые слова: принятие решений, система, фильтро-компенсирующее устройство.

Алгоритм оптимального управления фильтро-компенсирующим устройством (ФКУ) должен обеспечивать заданные показатели качества электроэнергии, которые являются аргументами обобщенного показателя [1]. Таким образом, оптимальное управление предполагает обеспечение целого множества показателей (критериев), каждый из которых характеризует тот или иной аспект функционирования системы управления. Проблему решения оптимизационных задач с учетом множества показателей эффективности называют проблемой решения многокритериальных задач или проблемой векторной оптимизации. Рассмотрим критерии оптимизации управления и их взаимосвязь с заданными ограничениями. В том числе с ограничениями, диктуемыми нормативной документацией.

На схеме рис.1 представлены нормируемые показатели качества, их взаимовлияние и связь с обобщенным показателем качества. Нормативной документацией нормируются параметры СГИ, допустимые уровни отдельных гармоник и коэффициент сдвига $\cos \varphi$. То есть, граничные значения заданы для элементов I,U и функций от их аргументов: суммарных гармонических искажений (СГИ), $\cos \varphi$, которые, в свою очередь, являются аргументами функции показателя качества X, определяемого выражением

$$X = \frac{1}{\sqrt{1 + \text{СГИ}_u^2}} \frac{1}{\sqrt{1 + \text{СГИ}_i^2}} \cos \varphi$$