

Трофименко І.В., Бажак О.В., Іваненко В.М., Рященко О.І.

КОДЕКС З ОХОРОНИ СУДЕН І ПОРТОВИХ ЗАСОБІВ ЯК МЕТОДИЧНА ОСНОВА ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ОХОРОННИХ ЗАХОДІВ НА СУДНАХ І ПОРТОВИХ ОБ'ЄКТАХ

Метою статті є систематизація основних положень Кодексу з охорони суден і портових засобів комплексу охоронних заходів на суднах і в портах для протидії тероризму і піратству на морі, що стосується цілей, вимог щодо досягнення цілей Кодексу, рівнів охорони, структури Плану охорони судна, цілей регулярних переглядів (оглядів) і внутрішніх аудиторських перевірок Плану, заходів з контролю доступу на судно для різних рівнів охорони, цілей та заходів щодо припинення доступу до ділянок обмеженого доступу. Поставлена мета досягається шляхом аналізу джерел інформації та виявлення цілей та вимог, що висуваються для досягнення цілей Кодексу з охорони суден і портових засобів. Надана характеристика рівня охорони на судні у відповідності до введених Кодексом. Наведена структура плану охорони судна, показана взаємозалежність обов'язкового та додаткового елементів. Розкрито детальний зміст заходів, що входять до складу обов'язкової та додаткової компоненти. Наголошено про призначення, регулярність та цілі переглядів (оглядів) і внутрішніх аудиторських перевірок Плану. Показано роль, повноваження і відповідальність капітана судна щодо забезпечення безпеки та охорони судна. Визначені заходи з контролю доступу на судно для різних рівнів охорони. Наголошено цілі введення ділянок обмеженого доступу на судні та заходи щодо припинення доступу до ділянок обмеженого доступу при зростанні рівня охорони. Найбільш суттєвим результатом є систематизація деяких основних положень Кодексу та наочність їх представлення. Подальшим напрямом роботи є детальний розбір, аналіз та систематизація основних охоронних заходів щодо спостереження за обробкою вантажу і доставкою суднових запасів і постачання, при поведженні з несупроводжуваним багажем, при контролі захищеності судна, при виконанні стандартних робочих процедур за діями у надзвичайних ситуаціях.

Ключові слова: *піратство, морський тероризм, безпека суден, охоронний захід, охорони суден і портових засобів, рівень охорони, контролю доступу на судно, ділянки обмеженого доступу.*

Постановка проблеми. У світлі зростаючих загроз Міжнародною Морською Організацією боротьба з морським тероризмом і піратством була піднята на небувалу досі висоту. У грудні 2002 р. ІМО провела Дипломатичну конференцію з морського захисту, на якій було розглянуто питання морської безпеки. Результатом великої роботи стало доповнення Міжнародної конвенції СОЛАС-74 новою главою XI-2 (Особливі заходи щодо підвищення рівня морської безпеки). У ній прописані стандартизовані підходи до оцінки небезпеки. Як результат, посилення безпеки суден і портових об'єктів дало змогу істотно знизити можливі ризики від піратства і морського тероризму на них.

Після ухвалення Кодексу з охорони суден і портових засобів (ОСПЗ) Україна доповнила своє законодавство відповідно до вимог цієї Конвенції. Але Кодекс з охорони суден і портових засобів як методична основа для його застосування у конкретних умовах обстановки для протидії піратству і тероризму на морських шляхах потребує ретельного вивчення основних положень та їх систематизації для підвищення якості охоронних заходів на суднах і портових об'єктах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Піратство і тероризм на морі як дуже серйозні загрози життю і здоров'ю пасажирів суден і членів екіпажів залишається у ряду

найважливіших для урядів багатьох держав світу, впливових міжнародних організацій. Дипломатична конференція ІМО з морського захисту (2002 р.) розглянула питання морської безпеки та внесла до Міжнародної конвенції СОЛАС-74 нову главу, що стосується особливих заходів щодо підвищення рівня морської безпеки.

Після ухвалення Кодексу з охорони суден і портових засобів (ОСПЗ) [1] з'явилася низка публікацій, що розкривають особливості розробки та застосування заходів щодо підвищення протидії морському тероризму і піратству. Разом з тим окремі питання систематизації основних положень цього документу та їх практичного застосування у конкретних умовах обстановки для підвищення якості охоронних заходів на суднах і портових об'єктах залишаються без належної уваги з боку дослідників.

Робота [1] являє собою повний зміст Міжнародного Кодексу з охорони суден і портових засобів.

У роботі [2] проводиться аналіз чинних нормативно-правових актів у сфері забезпечення боротьби з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства, але не розбираються окремі положення Кодексу стосовно протидії морському тероризму і піратству.

У роботі [3] увага звертається на правове регулювання протидії тероризму. Але у роботі не розкриті особливості протидії морському тероризму.

Робота [4] присвячена висвітленню правових аспектів тероризму та шахрайства на морі. Але в ній не розглянуті особливості боротьби з цими злочинами на морі.

Автори робіт [5, 6] доводять результати розбійної діяльності піратів, не концентруючись на способах протидії ним.

Тому проведення дослідження щодо систематизації охоронних заходів на суднах і в портах та їх постійне корегування та вдосконалення з метою адаптації у відповідь на зміну тактики ведення морських терористичних атак та виконання піратських дій злочинцями є актуальним завданням.

Метою статті є систематизація основних положень Кодексу з охорони суден і портових засобів комплексу охоронних заходів на суднах і в портах для протидії тероризму і піратству на морі, що стосується не всього документу, а його окремих частин, а саме цілей, вимог щодо досягнення цілей Кодексу ОСПЗ, рівнів охорони, структури Плану, цілей регулярних переглядів (оглядів) і внутрішніх аудиторських перевірок Плану охорони судна, заходів з контролю доступу на судно для різних рівнів охорони, цілей та Заходи щодо припинення доступу до ділянок обмеженого доступу.

Викладення основного матеріалу дослідження.

Кримінальний кодекс України (його ст. 258) дає однозначне визначення терміну "терористичний акт". Це – застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу або інших дій, що створювали небезпеку для життя чи здоров'я людини або заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків, якщо такі дії були вчинені з метою порушення громадської безпеки, залякування населення, провокації воєнного конфлікту, міжнародного ускладнення, або з метою впливу на ухвалення рішень чи вчинення або невчинення дій органами державної влади чи органами місцевого самоврядування, службовими особами, а також з метою впливу на ухвалення рішень чи вчинення чи невчинення дій органами державної влади або органами місцевого самоврядування, посадовими особами. [3].

Але тероризм на морі з юридичного погляду відрізняється від тероризму взагалі, і не лише сферою, в якій відбувається дія (море), а насамперед більш широким розмахом – міжнародним масштабом на відміну від внутрішньодержавного тероризму.

Міжнародний тероризм на морі спрямований проти іноземних об'єктів, фізичних осіб, які є громадянами іноземної держави, та їхньої власності.

Міжнародний морський тероризм загрожує безпеці мореплавства і зневажає базовий принцип свободи морів.

Останні роки характеризуються зближенням морського тероризму і піратства.

Термін «піратство» походить від грец. *peirates* – грабіжник, розбійник – і означає незаконне захоплення, пограбування або потоплення торговельних суден, які вчиняють приватні або державні судна у відкритому морі та в іншому місці поза юрисдикцією будь-якої держави [4].

Мореплавання, морська торгівля і морські набіги з'явилися практично одночасно на всіх територіях, де місцеве населення оволоділо основами мореплавання. Увесь стародавній світ із різним ступенем успіху займався піратством: хто був недостатньо сильний, торгував і відкупувався, хто був сміливий, агресивний і в міру сильний, той забирав товар у торговців, брав їх у полон і продавав у рабство [4]. Причому в античних піратів основним заняттям був напад не на судна, а на прибережні поселення й окремих подорожніх для їхнього захоплення та продажу в рабство або отримання викупу за знатних бранців.

Ще за часів Стародавніх Месопотамії, Єгипту, Греції та Риму, коли встановилися міцні торговельні зв'язки між країнами та народами, шкода від піратства почала наносити серйозні удари по економіці та репутації шкоду. Тому піратство стало визнаватися одним із найтяжчих злочинів і почалися спроби боротьби з ним. Відомий випадок, коли Гней Помпей Великий за три місяці повністю ліквідував піратство в Середземному морі.

Піратство і морська контрабанда стали одним з основних джерел доходів терористичних організацій. Для цього знадобилося створювати власні військові флоти та відповідну інфраструктуру. Але апетити зростали, і до піратства та морської контрабанди додалися теракти на суші та в повітрі.

Останні десятиліття характеризуються різким зростанням терористичної активності груп і організацій в акваторіях морів і океанів. Причому тактика терористів постійно вдосконалюється, удари завдаються вже і з суші із застосуванням підводних плавців, підводних транспортувальників, сучасних засобів доставки, включно з міні-підводними човнами і торпедами, керованими смертниками-шахідами.

Статистика зростання терористичних і піратських злочинів проти комерційних суден на морі не вселяє оптимізму. Причому вже чітко вималювалися основні райони піратства і морського тероризму. До них належать Південно-Східна Азія, Південно-Китайське море, Західна і Східна Африка, Південна Америка і Карибський басейн. У цих регіонах, як правило, розташовані країни, що мають вихід до моря, і де базуються повстанці, бойовики і терористи різних релігійних напрямків [5].

Ще зовсім недавно теракти на воді відбувалися в зазначених вище районах, тобто в основному біля узбереж країн, що розвиваються. Однак останніми роками вже не викликають особливого здивування випадки піратських атак у Середземному і Чорному морях біля берегів Лівану, Сирії, Туреччини та Грузії [6]. Цій обставині сприяло кілька причин. І чи не основною є технічне переоснащення морських терористів. Взятши на озброєння сучасні, більш швидкісні й оснащені судна та передові бойові засоби, пірати й морські терористи почали безсоромно орудувати в територіальних водах цивілізованих держав, деколи агресивно атакуючи навіть у портах і на рейдах, погрожуючи захоплювати й топити газовози, танкери та гігантські круїзні лайнери у відкритому морі.

Як уже зазначалося, відбувається в певному сенсі змичка піратів і морських терористів: їхні акції часто добре скоординовані, а деякі проводяться спільно. І ось уже не тільки методи і способи досягнення цілей однакові, а й самі цілі. Вони дуже корисливі й меркантильні – гроші, величезні гроші. Насильства, знущання, вбивства – це, вибачте, «побічний продукт» цих звірячих акцій. Одна з головних цілей деяких окремих нападів – захопити заможних або впливових пасажирів для отримання викупу. Заручники – це

фактично гаманці піратів і морських терористів для оплати спорядження та фінансування своїх акцій.

Усе це свідчить, що проблема піратства і морського тероризму вже вийшла за межі національних і навіть регіональних проблем. Якщо раніше керівники держав, що розвиваються, де процвітав морський розбій, не володіли для боротьби з ним ефективними силами і засобами, не мали необхідних компетенцій, то зараз ця проблема перемістилася у фокус найгострішої уваги всього цивілізованого світу.

Масштабний технічний прогрес, вільний доступ до останніх технологічних досягнень уже в найближчому майбутньому може дати міжнародному тероризму нові можливості в реалізації своїх злочинних планів, а міжнародному співтовариству – нові проблеми. І пов'язано це із зосередженням уваги терористів і піратів на третій природній стихії – водній. Саме водними шляхами переміщуються найжирніші та найласіші пироги міжнародної торгівлі: адже йдеться про сотні мільярдів і навіть трильйони доларів [5, 6]. Тому фахівці попереджають про можливі масштабні атаки проти вантажних, пасажирських і військових кораблів, нафтових платформ, портів і портової інфраструктури, суднобудівних верфей тощо. Уразливість військового і комерційного судноплавства для таких атак, на жаль, небезпідставна.

Найближчий розгляд найпотужнішого терористичного угруповання на морі «Тигри визволення Таміл Ілами», що воює за створення незалежної держави тамілів на північному сході Шрі-Ланки, засвідчив таке. Ця структура є лідером серед азіатських терористичних організацій і має найдосконалішу морську складову. За своїм складом та оснащенням він перевершує флоти більшості країн світу, а за розмірами – це найбільший у світі недержавний флот, який оперативно діє у складі двох окремих формувань [4].

Перше і найпотужніше формування називається «Морські тигри». До його складу входять 3-4 тис. добре навчених і екіпірованих бойовиків, організаційно об'єднаних у 12 секцій. Це секції бойових морських підрозділів; підводних підривних команд; ударних груп «Морські тигри»; інженерних і суднобудівельних структур; загону радіолокації та телекомунікацій; арсеналу морських озброєнь; морехідної школи; рекрутської; політичної пропаганди та фінансування; тилового забезпечення виключної економічної зони; спостереження та розвідки; культурно-побутової та реєстраційної. Вони володіють оперативними і технічними можливостями для проведення терактів і піратських дій у територіальних і прибережних водах та у відкритому морі.

Менш потужними за складом, але не за розв'язуваними завданнями є ще такі секції: «Тигриці» (жіночий підрозділ, вельми численний), військово-морської розвідки (на чолі з офіцером військової розвідки), «Чорні тигри» (команда смертників).

Завдяки досконалому технічному оснащенню, сучасному озброєнню, передовим засобам зв'язку та оптики, чудовій ремонтній базі та логістиці, проведеним експериментам з новітніми видами озброєнь, ударні групи «Морських тигрів» ведуть систематичні та вельми успішні бойові дії з Військово-морськими силами (ВМС) Шрі-Ланки. Величезну роль в успіхах цих бандитів відіграє не тільки вивчення тактики ВМС Шрі-Ланки, а й постійне вдосконалення тактичних прийомів і схем під час проведення своїх атак.

Моніторинг та аналіз тенденцій розвитку міжнародного тероризму, його регіональних і релігійних специфічних аспектів дозволяють однозначно визначити основні загрози для морського транспорту [4]:

а) захоплення або викрадення морського судна чи здійснення контролю над ним силою або погрозою сили чи шляхом будь-якої іншої форми залякування;

б) вчинення акту насильства проти будь-якої особи на борту морського судна (території порту), якщо цей акт може загрожувати безпеці плавання цього судна (безпеці порту);

в) руйнування морського судна або заподіяння йому чи його вантажу ушкоджень, які можуть загрожувати безпечному плаванню цього судна або безпеці порту;

г) розміщення або вчинення дій з метою розміщення на борту морського судна (у тому числі такого, що перебуває на території порту) пристроїв, що можуть зруйнувати це судно, завдати цьому судну чи його вантажу ушкоджень, що загрожують або можуть загрожувати безпечному плаванню цього судна чи безпеці порту;

д) використання кораблів і суден суб'єктами міжнародного тероризму як побічного (непрямого) об'єкта терористичної діяльності;

е) використання морського транспорту суб'єктами транснаціональної організованої злочинності як засобу реалізації незаконної діяльності;

ж) руйнування морського навігаційного обладнання, або нанесення йому серйозного пошкодження, або створення серйозних перешкод його експлуатації, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці плавання суден;

з) руйнування портової споруди або заподіяння їй серйозних ушкоджень, які загрожують або можуть загрожувати безпеці плавання суден або безпеці порту;

і) повідомлення завідомо неправдивих відомостей, що можуть створити загрозу безпеці плавання суден або безпеці порту.

Морський транспорт призначений для зручного переміщення пасажирів і вантажів на значні відстані. Користуючись прямим призначенням морського транспорту, фігуранти міжнародного тероризму не відмовляють собі в задоволенні здійснити потайне транзитне переміщення потрібних їм пасажирів і вантажів. Часто такими вантажами буває оперативна документація, пропагандистські матеріали, зброя, боєприпаси, вибухові, радіоактивні або отруйні речовини. Пасажири і вантажі можуть переміщатися за легалізованими або підробленими документами, не наражаючи (або не завжди наражаючи) при цьому на небезпеку самі судна, екіпажі, пасажирів і вантажі на борту. Загрози будуть реалізовані пізніше, на території третіх країн, куди буде спроектована терористична діяльність, за допомогою переправлених терористів і вантажів.

Але часто морські судна використовуються в іншій якості. Десь здійснено теракт, і зовсім не обов'язково, що на морському транспорті. Швидше за все, поза морським судном. Можливе захоплення заручників, природно, є терористи, які скоювали злочини. І тепер злочинці і жертви потребують евакуації. І ось морські судна використовуються як транспортний засіб для доставки терористів і заручників у визначену загарбниками географічну точку, де відбуватиметься черговий етап цього дійства.

Але до об'єктів морського транспорту небайдужі не лише морські терористи, а й фігуранти кримінальної діяльності інших напрямів. Очевидними є такі сфери незаконної діяльності, як нелегальна міграція; незаконний обіг наркотичних речовин; незаконний грошовий трансферт; контрабанда зброї, боєприпасів; незаконне переміщення культурних цінностей і творів мистецтва тощо. Характерно, що значна частина операцій організованої злочинності регулярними рейсами пасажирських суден вплетена у звичайні пасажирські та вантажні потоки.

Останні десятиліття виявили ще одну надзвичайно тривожну тенденцію. Її сенс полягає в тому, що постійна конкурентна боротьба між великими судноплавними компаніями або навіть країнами деколи переростає в неадекватні, зокрема терористичні методи. Тобто до двох дій, що вже стали «звичними», (піратства і «традиційних» терористичних актів на морі, які здійснюють міжнародні терористичні організації і переслідують, як правило, політичні цілі), додалося третє. Це – аналогічні піратським і

терористичним акти, які планують і проводять конкуренти (часто із залученням найнятих терористів і піратів) проти суден компаній (країн), які конкурують, і різних об'єктів на березі, які мають на меті переслідування економічної мети, спрямовані на усунення або, щонайменше, послаблення конкурента.

Запровадження різних санкцій, обмежень, посилення правил ведення господарської діяльності щодо низки компаній і країн можуть викликати з їхнього боку відповідні неадекватні дії, близькі до терористичних. І загроза застосування таких методів буде тільки зростати. У цих умовах державна і морська влада повинна постійно вести необхідну аналітичну і профілактичну роботу і бути на крок попереду тих, хто планує такі акти.

У світлі зростаючих загроз Міжнародною Морською Організацією боротьба з морським тероризмом і піратством була піднята на небувалу досі висоту. У грудні 2002 р. ІМО провела Дипломатичну конференцію з морського захисту, на якій було розглянуто питання морської безпеки. Результатом великої роботи стало доповнення Міжнародної конвенції СОЛАС-74 новою главою XI-2 (Особливі заходи щодо підвищення рівня морської безпеки). У ній прописані стандартизовані підходи до оцінки небезпеки. Як результат, посилення безпеки суден і портових об'єктів дало змогу істотно знизити можливі ризики від піратства і морського тероризму на них.

Після ухвалення Кодексу з охорони суден і портових засобів (ОСПЗ) Україна доповнила своє законодавство відповідно до вимог цієї Конвенції. Проаналізуємо основні положення цього Кодексу з точки зору позитивного впливу на підвищення якості охоронних заходів на суднах і об'єктах портової інфраструктури.

Мета Кодексу полягає у такому (рис. 1):

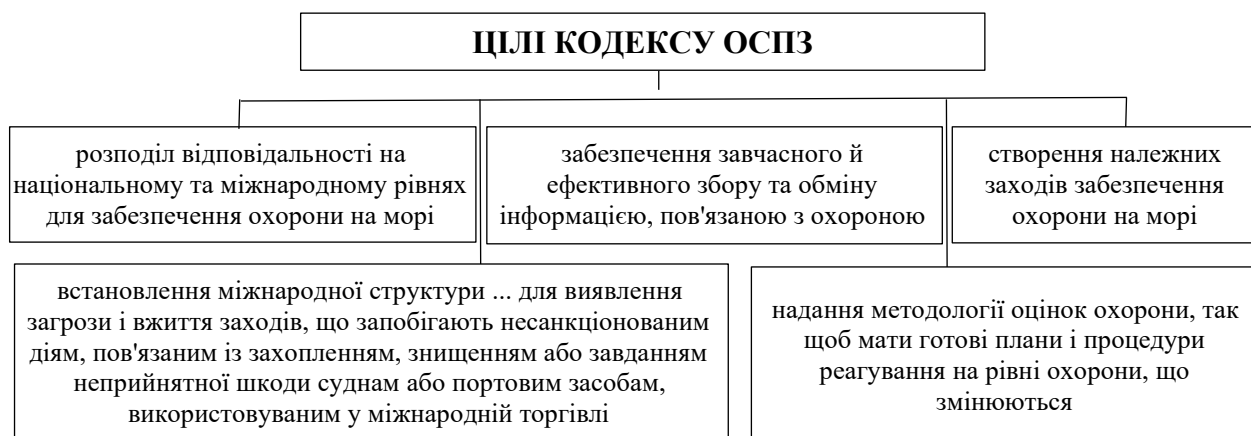


Рисунок 1 – Основні цілі Кодексу з охорони суден і портових засобів

Цілі Кодексу ОСПЗ досягаються виконанням таких функціональних вимог (рис. 2):

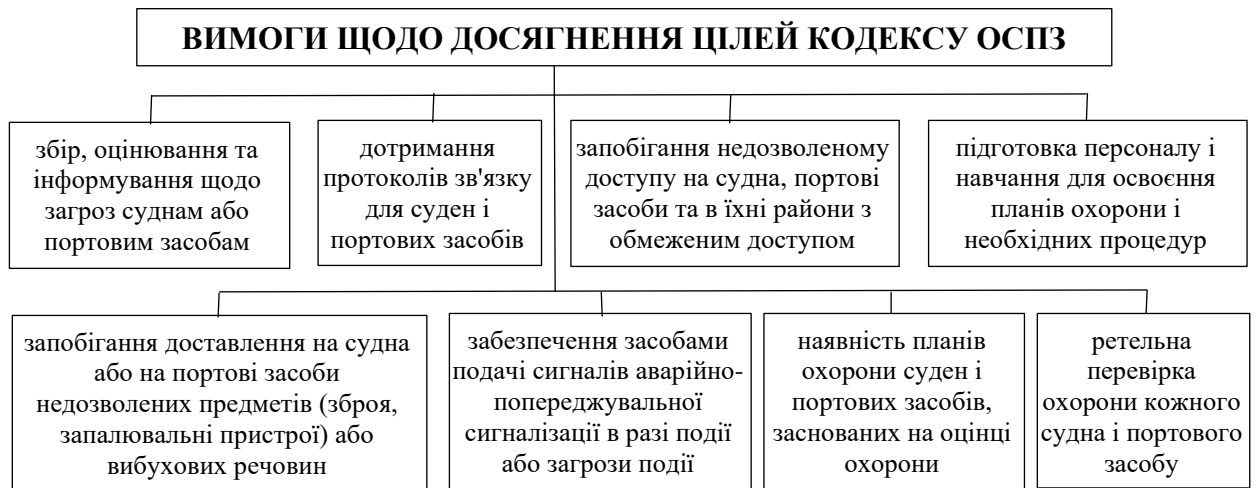


Рисунок 2 – Вимоги щодо досягнення цілей Кодексу ОСПЗ

Задля своєчасної підготовки екіпажу до швидкого та ефективного реагування на можливі акти тероризму та вжиття заходів щодо їх запобігання, з одного боку, та надання рекомендацій капітану, особі командного складу, відповідальній за охорону судна, щодо виконання заходів для різних рівнів охорони, з іншого, на кожному борту є схвалений Адміністрацією План охорони судна.

При підготовці суднового плану охорони враховують імовірні ризиковані ситуації, з якими може зіткнутися судновий екіпаж, його здібності і підготовку, можливості встановлення безпечних зон, що охороняються, на судні та наявні на судні засоби спостереження і виявлення.

План містить три рівні охорони (рис. 3):

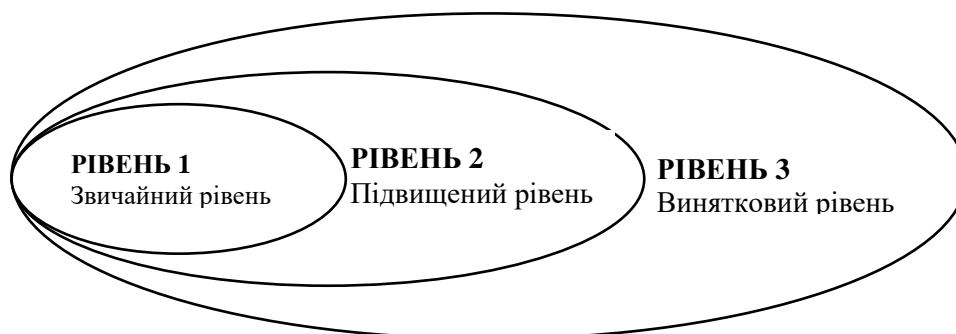


Рисунок 3 – Рівні охорони згідно Кодексу ОСПЗ

На звичайному рівні постійно підтримуються мінімальні заходи щодо забезпечення охорони. На підвищеному рівні приймаються додаткові заходи із забезпечення охорони через підвищений ризик події протягом деякого періоду часу. На винятковому рівні вимагається підтримання подальших особливих заходів із забезпечення охорони в деякому обмеженому проміжку часу, протягом якого подія ймовірна або неминуча.

План охорони судна має певну структуру, яка має дві взаємозалежні складові: обов'язкові та додаткові елементи.

Обов'язковими елементами Плану охорони судна є такі (рис. 4):

ОБОВ'ЯЗКОВІ ЕЛЕМЕНТИ ПЛАНУ ОХОРОНИ СУДНА

1. Організаційна структура охорони судна.
2. Взаємовідносини судна з Компанією, портовими засобами, іншими суднами і відповідною владою, що несуть відповідальність за охорону.
3. Заходи щодо запобігання появи на судні зброї, небезпечних речовин і пристроїв, на перевезення яких немає повноважень і які можуть бути застосовані проти людей або портів.
4. Ділянки обмеженого доступу та заходи щодо запобігання несанкціонованому доступу до них.
5. Заходи щодо запобігання несанкціонованому доступу на судно.
6. Процедури заходів у відповідь у разі загрози події або несанкціонованих дій.
7. Заходи охорони, передбачені для рівня охорони 1, які мають діяти постійно.
8. Заходи охорони, які повинні забезпечувати негайний перехід судна на рівень охорони 2 і, за необхідності, на рівень охорони 3.
9. Процедури виконання будь-яких інструкцій з охорони, які можуть віддавати Договірні уряди за рівня охорони 3.
10. Порядок евакуації у випадках загрози або в разі порушення охорони.
11. Обов'язки і сфера відповідальності всіх залучених до охорони членів екіпажу судна.
12. Процедури аудиторської перевірки діяльності з охорони.
13. Процедури проведення процесу навчання, тренувань і навчань за планом.
14. Процедури періодичного перегляду плану і приведення його на рівень сучасності на підставі досвіду або обставин, що змінилися.
15. Процедури повідомлень про події, пов'язані з несанкціонованими діями.
16. Відомості про особу командного складу, відповідальну за охорону судна.
17. Відомості про посадову особу Компанії з охорони.
18. Процедури проведення перевірки, випробувань, калібрування і технічного обслуговування всього наявного суднового обладнання охорони.
19. Частота проведення випробувань або калібрування будь-якого суднового обладнання охорони.
20. Місця розміщення точок запуску суднової системи оповіщення.
21. Процедури, інструкції та керівництво з використання суднової системи оповіщення, включно з випробуваннями, увімкненням, вимкненням і поверненням у вихідне положення, і з обмеження помилкових сигналів тривоги.

ДОДАТКОВІ ЕЛЕМЕНТИ ПЛАНУ ОХОРОНИ СУДНА

1. Необхідні процедури або запобіжні заходи, що гарантують постійне підтримання безперервного зв'язку.
2. Дії з оцінки ефективності процедур охорони та обладнання і систем охорони та виявлення, зокрема процедур виявлення відмови або несправності обладнання та систем і вжиття контрзаходів.
3. Порядок дій щодо захисту конфіденційної інформації з питань охорони.
4. Відомості про типи обладнання та систем охорони і виявлення.
5. Порядок забезпечення своєчасного подання та розгляду доповідей про можливу наявність незахищених охороною.
6. Порядок складання, ведення і коректури переліку і місця розташування небезпечних вантажів або речовин на борту.

Рисунок 5 – Додаткові елементи Плану охорони судна

План охорони судна є робочим документом, який має відповідати викликам сьогодення та у максимальному ступені забезпечити виконання цілей, які на нього покладаються. Дуже високі очікування від Плану потребують регулярних переглядів

(оглядів) і внутрішніх аудиторських перевірок. Вони відбуваються не рідше одного разу на рік. При цьому ці перегляди та перевірки проводяться з такими цілями (рис. 6):

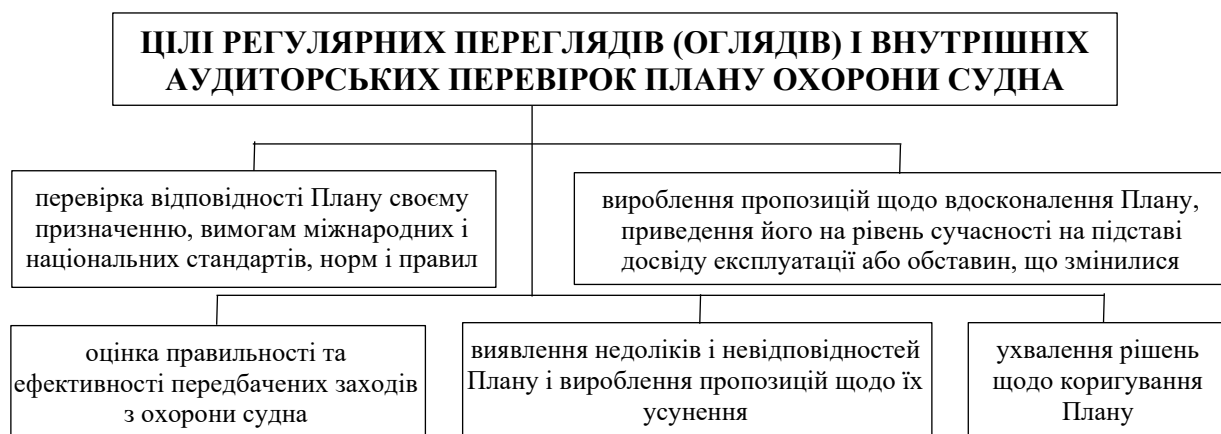


Рисунок 6 – Цілі регулярних переглядів (оглядів) і внутрішніх аудиторських перевірок Плану охорони судна

Говорячи про План охорони судна, не можна обійти боком питання, що стосується повноважень і відповідальності капітана на борту судна. Що стосується ухвалення рішень щодо забезпечення безпеки та охорони судна, то тут капітан має виняткові повноваження. Ніхто, включаючи Компанію, фрахтувальника або будь-яку іншу особу, не можуть обмежити капітана у праві ухвалення на свою відповідальність **будь-яких рішень**, які, за його професійним судженням, необхідні для підтримання належного рівня безпеки та охорони на судні.

Капітан судна несе одноосібну повну відповідальність за безпеку судна. Він може вимагати роз'яснень або змін вказівок, якщо є підстави вважати, що їх виконання може завдати шкоди безпеці судна, незалежно від введеного рівня охорони.

Будучи повністю відповідальним за охорону і безпеку судна, суднового персоналу, вантажу і майна, капітан забезпечує:

а) організацію служби на судні. Її метою є виконання ефективних попереджувальних або адекватних заходів у відповідь у разі загрози події або несанкціонованих дій;

б) розподіл обов'язків, повноважень і відповідальності суднового персоналу, залученого до охорони;

в) регулярний розгляд Плану охорони судна на предмет його відповідності своєму призначенню на основі оцінки охорони судна;

г) планове проведення навчань і тривоги з морської безпеки та охорони судна.

Судно як потенційний об'єкт терористичної та піратської загрози передбачає суворі обмеження доступу на нього, реєстрацію та контроль усіх, хто залучається до роботи на судні в порту або на якорі. Крім того, виходить необхідно з того, що проти нас діятиме розумний противник, який може використовувати знання вантажного маніфесту для вибору об'єкта нападу. Тому особливої уваги потребують заходи щодо обмеження доступу до документів з інформацією про вантаж і його розташування на судні. Відповідні заходи контролю передбачено Планом охорони судна. Ці заходи контролю доступу на судно здійснює вахтовий матрос біля трапа судна і вахтовий помічник.

Планом охорони судна мають бути передбачені заходи охорони до всіх засобів доступу на судно: штормтрапам; посадковим трапам і апарелям; посадковим дверям, бортовим ілюмінаторам, вікнам і лацпортам; швартувальним тросам і якірним ланцюгам; кранам і підйомним пристроям.

Дуже важливим напрямом дій капітана і команди є приведення у відповідність суднової пропускної системи і системи, що застосовується в портовому пропускному засобі. Є чітка заборона допуску в зони обмеженого доступу пасажирів без нагляду.

План охорони судна має містити чіткі заходи, що охоплюють різні рівні охорони (рис. 7).

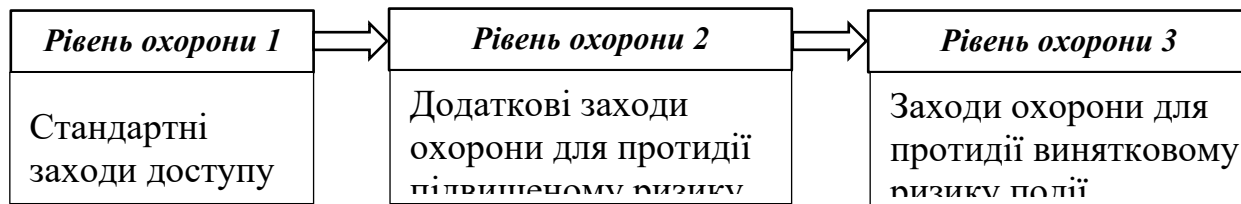


Рисунок 7 – Система нарощування заходів доступу на судно при зростанні рівня охорони

Для рівня охорони 1 Планом охорони судна мають бути визначені заходи з контролю доступу на судно (рис. 8):

ЗАХОДИ З КОНТРОЛЮ ДОСТУПУ НА СУДНО ДЛЯ РІВНЯ ОХОРОНИ 1
<ol style="list-style-type: none">1. Перевірка особи всіх осіб, які бажають пройти на судно, і обґрунтованості їхнього наміру за допомогою перевірки.2. Забезпечення огорожі ділянок для проведення перевірки та огляду людей, багажу, особистих речей, транспортних засобів та їхнього вмісту (у взаємодії з портовим засобом).3. Повторюваність огляду до навантаження перевізних засобів, які підлягають завантаженню на призначене для перевезення автомобілів судно (у взаємодії з портовим засобом).4. Відокремлення осіб, які пройшли перевірку, та їхніх особистих речей від тих, хто ще не пройшов перевірки.5. Відділення пасажирів, які здійснюють посадку, від пасажирів, які здійснили висадку.6. Зазначення місць доступу, які мають бути перекриті або охоронятися, для запобігання несанкціонованому доступу.7. Перекриття доступу на неохоронювані ділянки, що примикають до ділянок, на які мають доступ пасажирів та відвідувачі.8. Проведення з усім екіпажем судна інструктажів з питань охорони щодо можливих видів загрози, порядку доповідей про підозрілих осіб, об'єкти або дії, а також необхідності проявляти пильність.

Для рівня охорони 2 планом повинні встановлюватися додаткові заходи охорони, що підлягають застосуванню для протидії підвищеному ризику події (рис. 8):

ЗАХОДИ З КОНТРОЛЮ ДОСТУПУ НА СУДНО ДЛЯ РІВНЯ ОХОРОНИ 2

1. Призначення додаткових людей для обходу ділянок палуби в неробочий час.
2. Обмеження кількості місць доступу на судно, визначення тих місць, які мають бути закриті, і засобів їхнього належного закриття.
3. Вжиття заходів протидії проникненню на судно з боку води.
4. Встановлення зони обмеженого доступу з боку борту, зверненого до берег.
5. Збільшення частоти і ретельності огляду людей, особистих речей і транспортних засобів, що приймаються на судно.
6. Супровід відвідувачів судна.
7. Проведення додаткових, цілеспрямованих інструктажів усього екіпажу, звернених на будь-які виявлені види загрози.
8. Виконання повного або часткового обшуку судна.

Рисунок 9 – Додаткові заходи з контролю доступу на судно для рівня охорони 2

Для рівня охорони 3 у Плані мають бути детально викладені такі заходи (рис. 10):

ЗАХОДИ З КОНТРОЛЮ ДОСТУПУ НА СУДНО ДЛЯ РІВНЯ ОХОРОНИ 3

1. Зменшення кількості місць доступу до дохідного контрольованого місця.
2. Надання доступу на судно тільки особам, які проводять дії у відповідь; пов'язані з подією або її загрозою.
3. Вказівки людям на борту.
4. Призупинення посадки або висадки.
5. Призупинення вантажних операцій, доставок тощо.
6. Евакуація людей із судна.
7. Перестановка судна.

Рисунок 10 – Заходи з контролю доступу на судно для рівня охорони 3

Разом із порядком допуску на судно для різних рівнів охорони в Плані охорони судна мають бути визначені ділянки обмеженого доступу, що вводяться. План містить вичерпну інформацію про межі цих ділянок, час застосування обмежень, заходи, які мають застосовуватися для контролю доступу на них і для контролю діяльності всередині цих ділянок. Основні цілі введення ділянок обмеженого доступу наведено на рисунку 11.

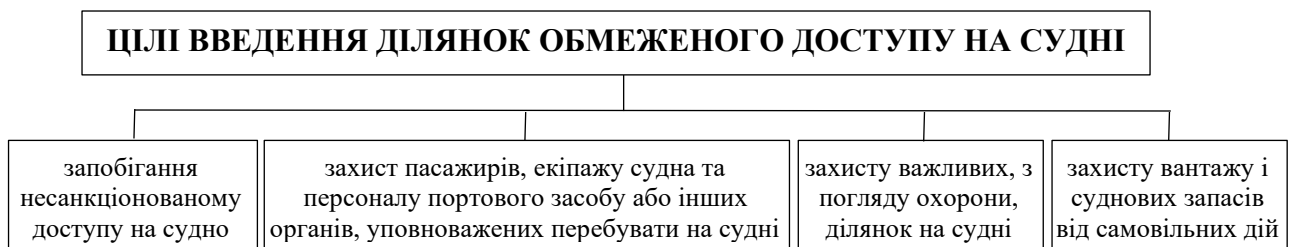


Рисунок 11 – Основні цілі введення ділянок обмеженого доступу на судні

На судні чітко виділені ділянки обмеженого доступу:

- ходовий місток, машинні приміщення та інші пости управління;
- пости управління протипожежним обладнанням і системами;
- приміщення рульової машини;
- приміщення підрулювального пристрою;
- приміщення, де розміщується обладнання та системи охорони і виявлення, а також органи управління ними та системою оповіщення;
- приміщення вентиляційної системи та системи кондиціонування повітря;
- приміщення, звідки є доступ до цистерн з питною водою, насосів або клапанних коробок і трубопроводів;
- приміщення провізійних комор і холодильних установок;
- приміщення, що містять небезпечні вантажі або небезпечні речовини;
- приміщення, де знаходяться вантажні насоси та органи управління ними;
- вантажні приміщення і приміщення для суднових запасів;
- житлові приміщення екіпажу;
- будь-які інші ділянки, куди має бути обмежений доступ з метою підтримання захищеності судна.

На ділянках обмеженого доступу можуть перебувати тільки члени екіпажу. Надаємо вичерпний список осіб, які можуть перебувати на ділянках обмеженого доступу: посадові особи, які несуть вахту в цих приміщеннях; судновий персонал, за яким закріплено завідування цього обладнання або приміщення; обслуговуючий і ремонтний береговий персонал у супроводі вахтового або відповідального за завідування; посадові особи держави порту, які здійснюють контроль системи охорони і мають на те повноваження, у супроводі членів екіпажу.

Несанкціоноване перебування в межах ділянки обмеженого доступу є порушенням режиму охорони, тому на кожному судні розробляються відповідні заходи, що забезпечують обмеження та враховують специфіку судна. Разом з тим можна виділити низку загальних підходів щодо припинення несанкціонованого перебування в межах ділянки обмеженого доступу.

Порти, ілюмінатори та вікна, як можливі шляхи доступу, мають бути надійно закриті. Кришки ілюмінаторів мають бути закриті, а баранці обтягнуті. Внутрішні двері на таких ділянках, що забезпечують безпосередній доступ до ключових місць – містка, радіорубки, машинного відділення і каюти капітана – мають бути посилені і обладнані спеціальними системами контролю доступу та автоматичною аварійно-попереджувальною сигналізацією. Судна можуть обладнуватися внутрішньою системою телевізійного огляду і запису головних засобів доступу до суднових ділянок обмеженого доступу, коридорів, що ведуть до входів у ключові зони і на місток.

Всі члени екіпажу, які не зайняті важливими зовнішніми обов'язками, в темний час доби повинні перебувати всередині безпечної зони, що охороняється. Цим заходом забезпечується запобігання захоплення окремих членів екіпажу нападниками. Члени екіпажу, які виконують обов'язки поза такою зоною в нічний час, повинні підтримувати постійний зв'язок із містком, а для повернення в безпечну зону в разі нападу повинні використовувати альтернативними шляхи повернення. Члени екіпажу, які побоюються, що не зможуть повернутися в таку зону під час нападу, повинні заздалегідь вибрати місця, де вони тимчасово можуть сховатися.

У межах безпечних зон, що охороняються, мають бути призначені місця збору, де екіпаж може зібратися під час нападу і повідомити на місток своє місцезнаходження.

План охорони судна має містити чіткі заходи, передбачені для ділянок обмеженого доступу (рис. 12).

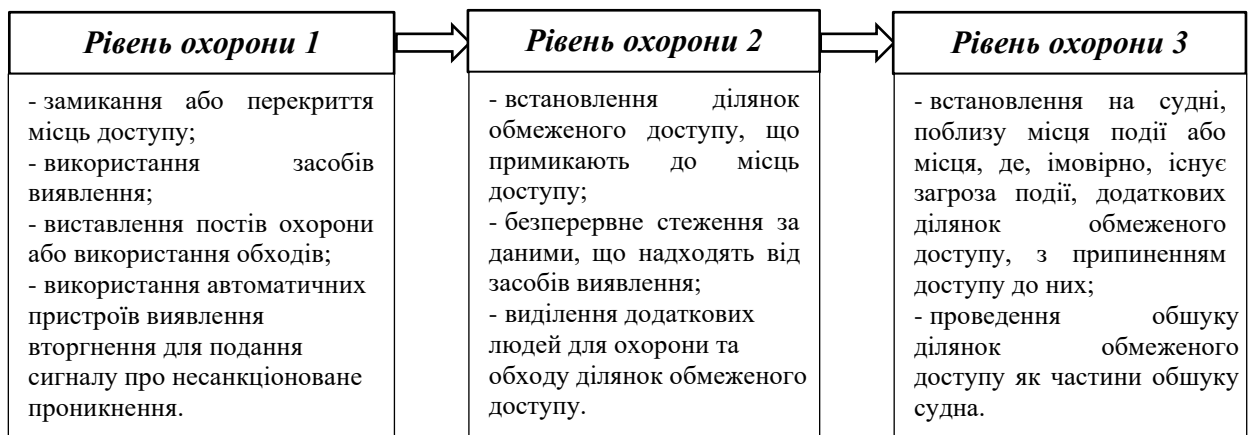


Рисунок 12 – Заходи щодо припинення доступу до ділянок обмеженого доступу при зростанні рівня охорони

Для рівня охорони 2 повторюваність та інтенсивність стеження за ділянками обмеженого доступу збільшується, а Планом охорони судна передбачається застосування додаткових заходів охорони.

Висновки. Події 11 вересня 2001 року змусили багатьох по новому дивитися на проблеми тероризму. Міжнародна морська організація також зробила важливі кроки щодо вироблення єдиних підходів до забезпечення безпеки на морському транспорті. Так, ІМО розробила нові стандарти в галузі морської безпеки, які, зокрема, викладені в Міжнародному кодексі з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПС), основною метою якого є попередження вчинення можливих терактів.

Даний Кодекс вперше зафіксував поняття "портового засобу", відповідно до положень Кодексу Договірні уряди мають встановлювати рівні охорони об'єктів (пасажирських суден, зокрема й високошвидкісних пасажирських суден; вантажних суден, зокрема й високошвидкісних суден, місткістю 500 і більше; морських пересувних бурових установок; портових засобів, що обслуговують такі судна, які здійснюють міжнародні рейси) та надавати інструкцію з питань захисту від надзвичайних ситуацій, пов'язаних з охороною.

Згідно з введеною класифікацією, більш високі рівні охорони відповідають наявності більшої ймовірності очікуваної події. На встановлення рівня охорони впливають такі чинники: ступінь довіри, обґрунтованості, конкретності (неминучості загрози) інформації про загрозу та потенційні наслідки такої події.

Положення Кодексу вступили в дію з 1 липня 2004 року. Усі судна і порти повинні мати План охорони судна, спеціального офіцера з безпеки. Тому вивчення та систематизація його положень сприятиме якісній підготовці моряків до його однозначного розуміння, підніме рівень морської безпеки до вимог нових міжнародних стандартів, дозволить зберегти багато життів пасажирів та членів екіпажів, вантажі, судна та портову інфраструктуру.

Подальшим напрямом роботи є детальний розбір, аналіз та систематизація основних охоронних заходів щодо спостереження за обробкою вантажу і доставкою суднових запасів і постачання, при поводженні з несупроводжуваним багажем, при контролі захищеності судна, при виконанні стандартних робочих процедур за діями у надзвичайних ситуаціях.

ЛІТЕРАТУРА

1. Международный кодекс по охране судов и портовых средств 2002 г. (Кодекс ОСПС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ips.ligazakon.net/document/MU02257> (дата обращения 09.01.2023).
2. Балобанов А.О. Терроризм и безопасность морского судоходства. / А.О. Балобанов. Актуальні проблеми держави і права. 2000. Вип. 8: Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом. С. 83–86.
3. Кримінальний кодекс України: станом на 12 січня 2021 р. Харків : Право, 2021.
4. Хавронюк М. І. Тероризм // Велика українська енциклопедія. URL: <https://vue.gov.ua/Тероризм> (дата звернення: 9.01.2023)].
5. Стефанчишен Р.В. Тероризм на морі (концептуально-правовий аналіз) / Р.В. Стефанчишен. Науковий вісник публічного та приватного права. – Випуск 3-2, 2020. – С. 208-213. – DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.3-2.36>
6. Канцір В. С. Тероризм у сучасному глобалізаційному просторі : філософсько-правовий вимір. Львів : Край, 2011. 560 с.

Trofymenko I.V., Bazhak O.V., Ivanenko V.M., Riashchenko O.I.

THE SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE AS A METHODOLOGICAL BASIS FOR IMPROVING THE QUALITY OF SECURITY MEASURES ON SHIPS AND PORT FACILITIES

The purpose of the article is to systematize the main provisions of the Ship and Port Facility Security Code of the complex of security measures on ships and in ports to counter terrorism and piracy at sea, regarding the objectives, requirements for achieving the objectives of the Code, levels of security, structure of the Ship Security Plan, objectives of regular reviews (reviews) and internal audits of the Plan, measures to control access to the ship for different levels of security, objectives and measures to deny access to restricted areas. This goal is achieved by analysing the sources of information and identifying the goals and requirements for achieving the objectives of the Ship and Port Facility Security Code. The description of the security levels on the ship in accordance with the Code is given. The structure of the ship security plan is given, the interdependence of mandatory and additional elements is shown. The detailed content of the measures included in the mandatory and additional components is disclosed. The purpose, regularity and objectives of reviews (surveys) and internal audits of the Plan are emphasized. The role, authority and responsibility of the master of the vessel to ensure the safety and security of the vessel are shown. Measures to control access to the ship for different levels of security are defined. The purposes of introducing restricted areas on the vessel and measures to terminate access to restricted areas as the security level increases are emphasized. The most significant result is the systematization of some of the main provisions of the Code and the visibility of their presentation. The further direction of the work is a detailed analysis, analysis and systematization of the main security measures to monitor the handling of cargo and delivery of ship's supplies and supplies, the handling of unaccompanied baggage, the control of ship security, the implementation of standard operating procedures for emergency situations.

Keywords: *piracy, maritime terrorism, ship security, security measure, ship and port facilities security, security level, access control to the ship, restricted areas.*