

rus.understanding_vessel_it

Alexandr Kirilov (<https://github.com/alexandrkirilov>)

Понимание судовых ИТ.

Любое судно или корабль в море, это как отдельный мир внутри мира, живущий по своим законам и самое главное - живущий удаленно, любое судно или корабль - гость в порту. Законы по которым живут суда и их экипажи могут выглядеть крайне странно для человека не связанного с морем. Например одни сутки на судне могут быть 25 часов, а другие 23 часа - зависит от направления движения относительно линии смены часов поясов, относительно вращения земли и таких различий с обычным миром может быть огромное количество.

Как любой мир, судовой, как часть морского мира живет по своим законам. Для понимания требований к судовым ИТ технологиям нужно учитывать огромное количество законов и регулирующих документов. Основные из них разработаны под руководством ИМО:

- SOLAS
- MARPOL 73/78
- International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)
- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG)
- и т.д.

На официальном сайте ИМО вы можете найти весь список всех конвенций, протоколов и законов. Помимо этих требований существует огромное количество региональных или национальных (в зависимости от страны), портовых (в зависимости от порта) и законов установленных компаниями. И т.д.

Если внимательно ознакомиться с документами и с историей изменений и создания вы обнаружите, что все они основаны на базе разработанной больше 50-ти лет назад и ни в одном из них вы не найдете ничего касательно информационных технологий и тем более информационной безопасности! Все эти правила, законы, протоколы и т.д. разрабатывались в то, время когда "судно" не воспринималось как носитель информации, "судно" воспринималось как "судно" - средство для перевозки грузов и пассажиров. Только команда была источником информации о том, что и куда перевозится.

Предидущий абзац крайне важен для понимания проблем связанных с организацией ИТ инфраструктуры в судоходной компании и на судне как таковом, обеспечивающей достаточный уровень комфорта в использовании и достаточный уровень безопасности

информации связанной с судном или перевозимым грузом. Если не предпринимать никаких действий сейчас, то это проблема может стать ОЧЕНЬ острой при условии развития судоходства в сторону беспилотного судоходства.

Проблема отставания морской нормативно-правовой базы - основная проблема порождающая огромное количество других. Любое нововведение из мира современного ИТ всегда будет включать в себя проблему соответствия законам (иногда даже исключая использование нововведений), правилам и т.д., и как результата вы не получите регистровое свидетельство которое не позволит вам использовать судно по назначению. С одной стороны консервативность этого законодательства не так уж и плоха, она призвана обеспечивать уровень безопасности судоходства, но ситуация когда само по себе судоходство изменяется, а законы нет порождает ситуацию когда реальная ситуация в жизни будет заставлять нарушать закон.

Нужно заниматься развитием нормативно-правовой базы судоходства в ключе изменившихся ИТ технологий, которые уже меняют судоходство как таковое. Нужно заниматься адаптацией существующих технологий (Navtex, AIS и т.д.) с изменившейся ситуацией в ключе информационной безопасности на уровне судна. Нужно начать воспринимать судно как источник информации и согласно этой философии разрабатывать ИТ инфраструктуру.