


Фото: ©Depositphotos/agsandrew



Всеобщая сертификация

Все без исключения технические средства обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) будут сертифицированы на соответствие новым требованиям к их функциональным свойствам. Соответствующий проект постановления правительства подготовлен 11-м Центром ФСБ РФ, уже проходит утверждение и должен быть принят до конца 2015 года. Непрошедшее сертификацию оборудование будет подлежать полной замене в течение 24 месяцев — закрепить эту норму в поправках к транспортному 16-ФЗ предложил фонд «Транспортная безопасность».

 Текст: Лада Пономарева, Ольга Отис

Требование проводить обязательную сертификацию средств безопасности на транспорте прописано в п.8 ст.12.2 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в редакции от 15-ФЗ от 23.02.13). До сих пор оно не выполняется, так как правительством не определен порядок сертификации.

В 2014 году Центр по лицензированию, сертификации и защите гостайны ФСБ РФ (11-й Центр ФСБ) разработал необходимый проект постановления и в июле прошлого года вынес его на обсуждение. Документ прошел все стадии согласования, включая экспертизу, пролежал в правительстве год и вернулся к разработчику с формулировкой «для внесения технических правок».

Эксперты не исключают, что задержка с принятием постановления была вызвана консультациями с крупнейшими компаниями транспортного комплекса, которые уже вложили огромные средства в ТСОТБ. Единственный способ не тратить на обязательную сертификацию уже установленного оборудования — дожидаться окончания срока его эксплуатации.

Сейчас с момента установки ТСОТБ уже прошло от трех до пяти лет, а на момент вступления в силу требований об обязательной сертификации пройдут все семь. Таким образом, субъекты транспортного комплекса просто выведут ТСОТБ из эксплуатации по сроку годности, а на замену поставят оборудование, сертифицированное производителем или продавцом.

В начале октября 2015 года проект постановления «Об установлении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) и порядке их сертификации» вновь поступил на утверждение правительства и сейчас проходит процедуру формирования окончательного варианта текста (статус документа на сайте regulation.gov.ru). По словам директора фонда «Транспортная безопасность» Валерия Большакова, постановление может быть принято до конца 2015 года.

МАТЧАСТЬ

Обязанности по организации сертификации ТСОТБ распределены между пятью федеральными органами исполнительной власти (ФОИВ), которые будут исполнять функции органов по сертификации: ФСБ, МВД, МЧС,

Минтранс и Россвязь. При этом за каждым ведомством будет закреплена определенная зона ответственности.

- **ФСБ РФ** — системы и средства досмотра, включая технические средства подавления радиосигналов и локализации взрыва, интеллектуального видеонаблюдения.
- **МВД РФ** — системы и средства контроля доступа, сигнализации, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи.
- **МЧС РФ** — технические средства оповещения.
- **Россвязь** — средства связи, приема и передачи информации.
- **Минтранс РФ** — системы сбора и обработки информации.

Функционал министерств и ведомств для обеспечения обязательной сертификации будет реализован по принципу «одного окна». В течение года после выхода постановления уполномоченные ведомства должны утвердить положения о сертификации, перечни оборудования для объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ОТИ и ТС), а также методики оценки функциональных свойств оборудования.

Проект постановления предусматривает три схемы сертификации:

- **схема № 1** — применяется при сертификации единичных образцов ТСОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания единичных образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемый единичный образец;
- **схема № 2** — применяется при сертификации партии ТСОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемую партию;
- **схема № 3** — применяется при сертификации серийно выпускаемых ТСОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя, и оценку возможности заявителя выпускать в течение срока действия сертификата соответствия ТСОТБ. Инспекционные проверки сертифицированных ТСОТБ осуществляются в течение всего срока действия сертификата соответствия с оценкой возможности заявителя выпускать ТСОТБ. Сертификат соответствия выдается сроком на 3 года.

Функционал министерств и ведомств по сертификации

- организация сертификации ТСОТБ;
- определение перечня ТСОТБ, предназначенных для использования на ОТИ и ТС;
- разработка требований к функциональным свойствам ТСОТБ;
- аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий на проведение работ по сертификации ТСОТБ;
- определение порядка ведения реестра сертификатов соответствия и перечня органов по сертификации и испытательных лабораторий;
- ведение реестра сертификатов соответствия;
- направление заявителям выписки из реестра;
- установление порядка предоставления участникам сертификации информации, содержащей сведения, составляющие государственную тайну, о функциональных свойствах ТСОТБ, требованиях, предъявляемых к ним, и методиках проведения сертификационных испытаний в соответствии с законодательством РФ;
- рассмотрение претензий по вопросам сертификации.

ЛОМАТЬ НЕ СТРОИТЬ?

Примечательно, что ни в тексте проекта постановления правительства, ни в предлагаемых поправках в 16-ФЗ не прописан четкий порядок сертификации ранее установленного оборудования.

Порядок сертификации ТСОТБ в приложении к проекту постановления правительства четко описывает категории заявителей на получение сертификата:

1. продавец ТСОТБ;
2. изготовитель ТСОТБ;
3. юридические лица или индивидуальные предприниматели.

Как видно, владельцы уже установленных ТСОТБ в перечне не фигурируют. Формально они попадают под третью категорию заявителей. Но тогда остается не понятным, каким образом должен проводиться процедура сертификации уже установленного на объ-

ектах оборудования. Заявитель обязан предоставить испытательным лабораториям возможность отбора образцов ТСОТБ, но как это сделать, не демонтируя действующую на объекте систему безопасности, — вопрос без ответа.

СТАРАЯ ИГРА ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Пока ни 16-ФЗ, ни проект постановления № 11 Центра ФСБ РФ не содержат разъяснений о сроках проведения обязательной сертификации и порядке вывода из эксплуатации ненадлежащих систем безопасности на транспорте, которые устанавливались все эти годы. Например, когда в 1998 году Минатом вернул обязательную сертификацию оборудования для атомной отрасли (приказы № 281 Минатома, № 168 Госстандарта и № 39 Госатомнадзора), переходный период на сертифицированные устройства и системы в атомной промышленности был щадящим — не прошедшие обязательную сертификацию изделия продолжали работать до истечения срока эксплуатации.

Однако, судя по всему, в транспортном комплексе все будет по-другому. Фонд «Транспортная безопасность» в рамках рабочей группы по транспортной безопасности при профильном комитете Госдумы предложил на рассмотрение пакет поправок к 16-ФЗ. Изменения касаются того самого п.8 ст. 12.2. Фонд предлагает владельцам уже установленных изделий и систем два года на приведение оборудования в соответствие с требованиями постановления правительства. Эксплуатация ТСОТБ, не прошедших обязательную сертификацию, будет запрещена.

Редакция пункта 8 статьи 12.2 16-ФЗ по версии фонда «Транспортная безопасность»:

«Эксплуатация несертифицированных технических средств обеспечения транспортной безопасности, предназначенных для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности, не допускается.»

Технические средства обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемые для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности, должны быть сертифицированы в соответствии с Требованиями к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядком их сертификации, предусмотренных абзацем первым данной части настоящей статьи.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности, установленные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности до вступления в силу Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядка их сертификации, предусмотренных абзацем первым данной части настоящей статьи, должны быть сертифицированы в течение двух лет с момента их вступления в силу.»

Контроль над рисками



Dräger Interlock® 7000 — индивидуальный алкотестер на замке зажигания, выполняющий функцию «блокиратора» Вашего транспортного средства. Он точно измеряет концентрацию алкоголя в дыхании водителя, и только пройдя тест, можно завести двигатель.

Dräger Interlock® 7000 — это:

- быстрая активизация и точный результат;
- простота и удобство в использовании;
- современный лаконичный дизайн, не привлекающий внимание Ваших пассажиров.

ПОДРОБНЕЕ НА WWW.DRAEGER.COM

Представитель Dräger в России: ООО «Дрегер», Москва
Тел.: (495) 775 1520
info.russia@draeger.com

Техника для жизни.

Требования к функциональным свойствам ТСОТБ, которые являются неотъемлемой частью постановления правительства, представляют собой раздел с грифом «Для служебного пользования». Известно, что они были разработаны 11-м Центром ФСБ РФ в сотрудничестве с ТК 129 «Безопасность транспортная». Этот же ТК разработает соответствующий ГОСТ на требования к функционалу, который со временем войдет в нормативную документацию Минтранса РФ.

СКОЛЬКО ДЕНЕГ ГОТОВИТЬ

Наряду с составом технических требований пока неизвестна и стоимость сертификации ТСОТБ. По словам Александра Свешникова, председателя правления Ассоциации «Транспортная безопасность» и главы технического комитета Росстандарта № 129, цена будет варьироваться в зависимости от региона. Каждое из уполномоченных министерств и ведомств сформирует собственный реестр аккредитованных сертификационных центров. Затем оно же определит адекватность сметы затрат, представленной испытательными лабораториями и центрами на стадии их отбора.

ПЕРВЫЕ В ОЧЕРЕДИ

После принятия постановления правительства под обязательную сертификацию в первую очередь попадут инженерно-технические системы охраны (ИТСО), установленные в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на 2010–2013 годы.



На объектах метрополитена

- портативные обнаружители паров взрывчатых веществ;
- переносные комплексы обнаружения взрывчатых веществ на основе быстрых меченых нейтронов;
- переносные рентгенотелевизионные комплексы;
- ручные металлообнаружители;
- стационарные досмотровые рентгеновские установки и сканеры;

- аппаратура радиационного контроля;
- стационарные рамки металлообнаружителей;
- системы подавления радиочастотных линий управления взрывными устройствами.



На железнодорожном транспорте

- инженерно-технические комплексы обеспечения досмотровых мероприятий пассажиров, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей на железнодорожных вокзалах и станциях;
- технические средства обеспечения безопасности в досмотровых зонах на станциях пребывания поездов «Сапсан» в соответствии с рекомендациями ФСБ РФ.
- ИТСО на 35 вокзалах, в двух парках формирования и отстоя пассажирских и пригородных поездов, на 6 железнодорожных мостах и 19 других объектах железнодорожного транспорта.
- система интеллектуального видеонаблюдения КАРС.



На морском и внутреннем водном транспорте

- ИТСО в акваториях 6 морских портов (Владивосток, Калининград, Мурманск, Новороссийск, Сочи, Махачкала), 9 морских портов Южного федерального округа и 9 морских портов, в которые разрешается заход судов с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками;
- ИТСО на 8 гидроузлах — Балаковском, Береславском, гидроузле № 1 ФГУП «Волго-Донской ГБУВПиС», Девятинском, Городецком, Кочетовском, Федоровском, Чебоксарском, гидроузле № 7 ФГУП «Канал имени Москвы», Павловского, Воронежского;
- ИТСО на причалах Северного и Южного речных вокзалов и Западного порта Москвы.



На объектах гражданской авиации

- инженерно-технические комплексы обеспечения досмотровых мероприятий пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, грузов, почты и бортовых запасов, включая бортовое питание

Крупные авиакатастрофы в мире в 2015 году

Источники: РИА Новости, aircrash.ucoz.net

Дата: 18 января
Страна: Сирия
Самолет: армейский грузовой
Причины: непогода
Погибших: не менее 35

Дата: 20 января
Страна: Греция
Самолет: греческих ВВС
Причины: сбой в системе управления
Погибших: 11
Пострадавших: 20

Дата: 4 февраля
Страна: Тайвань
Самолет: ATR 72
Причины: неполадки с двигателем
Погибших: 43
Пострадавших: 15

Дата: 24 марта
Страна: Германия
Самолет: Airbus A320
Причины: самоубийство пилота
Погибших: 150



в аэропортах Магнитогорск, Черемшанка (Красноярск), Северный (Грозный), Большое Савино (Пермь), Сыктывкар, Оренбург, Иркутск, Южно-Сахалинск, Магадан, Анадырь, Елизово (Петропавловск-Камчатский), Амдерма (Туруханск);

- интроскопы для досмотра багажа, ручной клади пассажиров и грузов;
- стационарные металлоискатели;
- детекторы следов опасных веществ;
- газоанализаторы паров взрывчатых веществ;
- сканеры портального типа.



На автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве

- Центральный информационный центр навигационного контроля междугородних автобусных пассажирских перевозок (Москва);
- региональные диспетчерские центры в Чеченской Республике, республиках Ингушетия, Дагестан, Северная Осетия-Алания, Карачаево-Черкесской, Кабардино-Балкарской и в Ставропольском крае;
- ИТСО Централных автовокзалов городов Грозный, Назрань, Махачкала, Черкесск;
- аппаратура спутниковой навигации в автобусах междугородних пассажирских перевозок;
- ИТСО на 26 наиболее уязвимых искусственных дорожных сооружениях (мостах);
- ИТСО на трассе М-4 «Дон»;
- ИТСО на мостовом переходе на остров Русский через пролив Босфор Восточный во Владивостоке.

КСБ ЗДЕСЬ НЕ СТОЯЛО

Еще один нормативный пробел в проекте постановления правительства и поправок к 16-ФЗ о порядке сертификации — в них не упоминаются комплексные (интегрированные) системы безопасности (КСБ) на транспорте. По мнению директора Санкт-Петербургского Центра транспортной безопасности Юрия Тарасова, это очень серьезное упущение. А поскольку сертификация различных инженерно-технических средств охраны уже распределена между пятью министерствами и ведом-

Полномочия Органа по сертификации ТСОТБ (Сертификационного центра)

- утверждение методики сертификационных испытаний;
- координирование деятельности испытательных лабораторий по сертификации ТСОТБ;
- прием и рассмотрение заявок о проведении сертификации ТСОТБ в срок, не превышающий 30 дней со дня их приема, и извещает заявителя о принятом решении;
- идентификация заявляемого к сертификации средства на соответствие номенклатуре ТСОТБ;
- участие в отборе образцов ТСОТБ для проведения сертификационных испытаний;
- предварительная проверка производства при серийном выпуске сертифицируемых ТСОТБ в случаях, если это предусмотрено схемой сертификации;
- анализ материалов сертификационных испытаний ТСОТБ и оформление экспертного заключения по их результатам;
- оформление сертификатов соответствия;
- направление заявителю сертификатов соответствия;
- инспекционные проверки сертифицированных ТСОТБ, если это предусмотрено схемой сертификации;
- обеспечение участников сертификации информацией о сертификации ТСОТБ;
- хранение документации, подтверждающей сертификацию ТСОТБ;
- приостановление либо отмена действия выданных сертификатов соответствия в случаях, установленных настоящим порядком;
- предоставление заявителю необходимой информации по сертификации;
- участие в работах по разработке и совершенствованию нормативных и методических документов по сертификации ТСОТБ.

Полномочия Испытательной лаборатории

- проведение сертификационных испытаний ТСОТБ, оформление и направление в орган по сертификации и заявителю протоколов испытаний;
- обеспечение полноты испытаний ТСОТБ, достоверности, объективности и требуемой точности измерений, своевременной поверки средств измерений и аттестации испытательного оборудования, сохранности образцов ТСОТБ.

ствами, вопрос о сертификации комплексных систем надолго зависнет в воздухе.

С ним согласен генеральный директор ООО «Северо-западный экспертный центр транспортной безопасности» Юрий Иовлев, который указывает на множество проблем, возникающих из-за отсутствия единых технических требований к таким системам.

Дата: 30 июня
Страна: Индонезия
Самолет: военно-транспортный Hercules C-130B
Причины: неполадки с двигателем
Погибших: 122+19 (на земле)

Дата: 16 августа
Страна: Индонезия
Самолет: ATR 42
Причины: идет расследование
Погибших: 54

Дата: 31 октября
Страна: Россия
Самолет: Airbus-321
Причины: идет расследование
Погибших: 224

Дата: 4 ноября
Страна: Южный Судан
Самолет: грузовой Ан-12
Причины: идет расследование
Погибших: более 40
Выживших: 2

Около **49,5** млрд рублей составляет финансирование на 2016–2019 годы в базовом проекте Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

По словам президента консорциума «Интегра-С» Владимира Куделькина, никаких данных о разработке стандартов для КСБ на транспорте нет. Как нет информации о попытках сформулировать единые технические требования к таким системам. Основным направлением работы ТК 125 «Взаимосвязь оборудования для информационных технологий», который создан на базе консорциума «Интегра-С», как раз является определение общих технических требований к интегрированным интеллектуальным системам мониторинга и обеспечения безопасности распределенных объектов предприятий и территорий. Однако никаких инициатив о стандартизации комплексных интегрированных систем безопасности на транспорте в комитет до сих пор не поступало.

По мнению Юрия Иовлева, игнорирование проблемы стандартизации и сертификации КСБ порождает недобросовестную конкуренцию на рынке охранных услуг, необоснованно завышенные расходы на реализацию планов транспортной безопасности и оказывает негативное воздействие на уровень самой транспортной безопасности.

«Отсутствие четких критериев применения комплексных систем на ОТИ и ТС опасно не только увеличением расходов на защиту этих объектов, — считает Иовлев. — Зачастую некомпетентность аккредитованных экспертов, проводящих оценку уязвимости, неграмотность руководителей и ответственных за транспортную безопасность приводят к тому, что комплексные системы просто не выполняют свои функции».

ВОПРОС НА ТРИЛЛИОН

Глобальная интрига всей затеи с сертификацией в том, что до сих пор не известно, насколько эффективно было потрачено около триллиона рублей, вложенных в обеспечение транспортной безопасности на предыдущем этапе. Это выяснится только после проведения обязательной сертификации, когда станет известно, сколько ТСОТБ останутся в строю, а сколько пойдет под замену.

Активная фаза инвестиций в транспортную безопасность началась в 2010 году с принятием ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы» и утверждением Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на 2010–2013 годы.

Об итогах комплексной программы журнал РУБЕЖ подробно рассказывал в начале прошлого года («Ключ на старт» №1 (4) февраль 2014 г. — прим. ред.). Если вкратце, то государство вложило в транспортную безопасность 46,8 млрд рублей, что, по экспертным оценкам, позволило привлечь из внебюджетных источников более триллиона рублей по стандартной схеме финансирования целевых программ: 5% из бюджета, 95% — от бизнеса и регионов.

Не исключено, что после принятия постановления об обязательной сертификации правительство вернется к рассмотрению Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на 2016–2019 годы. Она была разработана Минтрансом в 2014 году, но до сих пор не утверждена. Среди причин отложенного решения — как раз отсутствие технических требований к функционалу средств безопасности на транспорте. В базовом проекте программы финансирование на 2014–2019 годы составляло около 49,5 млрд рублей.

Принятие программы — принципиальный момент. Специфика транспортного рынка в том, что среди его игроков — большое количество компаний с государственным участием, которые дотируются из бюджета. Многие из них просто не смогут самостоятельно профинансировать мероприятия по обязательной сертификации.

По информации журнала РУБЕЖ, вопрос о возобновлении финансирования Комплексной программы находится на рассмотрении в Минтрансе РФ. На сегодня уже сформирован план мероприятий на 2016 и последующие годы, он составлялся с учетом тех мероприятий, которые не попали в бюджет предыдущей программы 2010–2013 годов.

