


Транспортные ГОСТы набирают скорость



Технический комитет №129 «Безопасность транспортная», созданный на базе ЗАО «Рустехинновации» и Ассоциации «Транспортная безопасность», передал Росстандарту первый отраслевой ГОСТ, содержащий общие требования и определения. Поскольку это первый в истории технический комитет по стандартизации рынка транспортной безопасности, заявленный объем работы выглядит гигантским. Новые ГОСТы, которые выходят «из-под пера» ТК 129, в большинстве случаев будут включаться в нормативную документацию Минтранса. Поэтому участникам рынка следует внимательно отнестись к планам комитета.

 Текст: Лада Пономарева

Летом 2015 года технический комитет №129 начал работать с чистого листа. По словам председателя ТК 129 и председателя правления Ассоциации «Транспортная безопасность» Александра Свешникова, «в России ноль стандартов по транспортной безопасности, поэтому ни о какой переработке существующей базы речь не идет». После разработки первого ГОСТ Р «Безопасность транспортная. Общие требования», комитет был вынужден расширить ранее заявлен-

ный план стандартов и включить в число первоочередных стандарты на сертификацию интроскопов, систем досмотра и систем видеонаблюдения. Поскольку эти стандарты явно пишутся под грядущее постановление правительства о введении обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ), то влияние новых ГОСТов ощутят на себе все без исключения производители и интеграторы, работающие на этом рынке.



Александр Свешников, председатель правления Ассоциации «Транспортная безопасность», председатель ТК 129 «Безопасность транспортная»

«Приходите и пишите ГОСТ для своего бизнеса!»

Мы решили стандартизировать рынок на основе самых высоких требований к ТСОПБ и системам, чтобы камеры за \$50 вообще не имели права здесь существовать. В стандарты можно вносить изменения раз в полгода. Поэтому мы надеемся, что будем успевать все это делать.

Сейчас перед нами встал еще один вопрос: как увязать ГОСТы и систему обязательной сертификации, которая вот-вот будет введена в транспортной безопасности. Поэтому мы начали взаимодействовать с 11-м Центром ФСБ (Центр по лицензированию, сертификации и защите го-стайны ФСБ. — прим. ред.), который разрабатывает требования к функциональным свойствам ТСОПБ и порядок их сертификации.

В результате Центр вошел в состав технического комитета и сейчас работа ведется параллельно: наши специалисты предлагают ввести современные требования в постановление о системе сертификации ТСОПБ, 11-й Центр ФСБ пишет саму систему. Если она будет супер, мы ее возьмем и положим в ГОСТ. Если мы быстрее сделаем ГОСТ, то отдадим его Центру, и наш стандарт станет частью системы сертификации.

На днях Ространснадзор, который тоже входит в состав ТК 129, выступил с инициативой включить в план разработки четырех новых стандартов по безопасности полетов гражданской авиации. Мы приняли их в работу.

Это нормальная ситуация, когда члены комитета, профессиональные сообщества предлагают разработку новых стандартов. Более того, я постоянно призываю к этому участников рынка: приходите, садитесь и пишите. Мы знаем, как утвердить стандарт, потому что есть ГОСТ на написание ГОСТа. И мы говорим: коллеги, вы пишете содержательную часть стандарта, потому что вы специалисты и это ваш рынок. А комитет приводит ваш стандарт в соответствие с требованиями закона и обеспечивает его принятие, поскольку знает, как это правильно делается. В результате сейчас в ТК вступили 40 участников, и каждый из них точно знает, зачем он решил заняться стандартизацией.

Продукцию, которая не соответствует ГОСТам и современным требованиям, скоро нельзя будет продать вообще. Новыми ГОСТами мы хотим убрать недобросовестных производителей, чтобы не гнали халтуру и не со-

бирали технические средства безопасности на коленке. В результате на рынке останутся только качественные изделия и системы.

Поэтому основными заказчиками новых стандартов сейчас являются как раз производители и разработчики качественных ТСОПБ и технологий, заинтересованные в зачистке рынка от недобросовестных конкурентов. При этом мы открыты для всех. Не думаю, что кто-то сможет сказать: у меня уже не покупают, потому что ТК 129 выпустил стандарт, который выкинул меня с рынка. Пожалуйста, приходите в ТК, участвуйте в разработке этих стандартов, и тогда вы будете в теме. Если нет, тогда вы будете за бортом.

Стандарты, которые разрабатывает наш комитет, по способу финансирования делятся на два типа. Государственные заказывает и оплачивает государство. К этой категории относился первый стандарт, который мы сделали по транспортной безопасности. Коммерческие стандарты оплачивают участники рынка. Есть стоимость разработки стандарта — она известна. Если участник рынка хочет стандарт, то он оплачивает его разработку.

Есть очень много примеров, как компании с помощью стандартов входили в рынок и развивали бизнес. Например, компания «Страж», которая делает пломбы и пломбировочные устройства, существует 15 лет. И за 15 лет она выпустила 15 стандартов. В результате они стали крупнейшими производителями, а их продукция — лучшей в стране. Потому что они каждый год пишут новый стандарт качества, и конкуренты за ними просто не успевают. Производителю хорошо — он цивилизованно устраняет конкурентов, покупателю хорошо — он получает продукцию отличного качества по приемлемой цене, регулятору хорошо — ему нет необходимости за свой счет стандартизировать рынок пломбировочных устройств. Вот что такое система стандартизации, с помощью которой можно занять рынок.

Поэтому тот, кто не успеет и не сможет соответствовать ГОСТам, тот не сможет продавать. Следовательно, производители ТСОПБ должны либо подтягиваться под современные требования — а требования мы будем прописывать самые инновационные и лучшие, — либо уходить с рынка.

Перечень ГОСТ Р, принятых к разработке ТК 129 на 2016 год

- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Методики проведения оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства по видам транспорта. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. План обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства по видам транспорта. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Зона транспортной безопасности. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Комплексы (средства, системы, правила эксплуатации, методики) обеспечения транспортной безопасности. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Силы (акредитация, обучение, аттестация, повышение квалификации) обеспечения транспортной безопасности. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Информационное обеспечение. Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Формирование государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Реализация государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности. Государственный контроль (надзор) в области обеспечения транспортной безопасности. Общие требования.
- ГОСТ Р Безопасность транспортная. Подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности. Программы обучения и организация учебного процесса. Общие требования.

Состав ТК 129 «Безопасность транспортная»

- ЗАО «НОРДАВИНД»
- ООО «Стандарт безопасности»
- РИА «Индустрия безопасности»
- НТК «Информ-Альянс»
- ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения»
- ООО «РОНИКС»
- ФАУ «РОСДОРНИИ»
- НИКИРЭТ филиал ФГУП ФНПЦ ПО «Старт» им. М.В. Проценко»
- ООО ПСЦ «Электроника»
- ООО «НЕОСКАН»
- ООО «ВЛИБОР Системс»
- НОЧУ ДПО «Учебный центр «Транспортная безопасность»
- ООО «Символ-Автоматика»
- Ассоциация «Авиационный персонал»
- ООО «ВЕНТРАН-Телеком»
- ФГУП «СНПО «Элерон»
- ОАО «ИнфоТеКС»
- Фонд «Транспортная безопасность»
- ООО «ЭйТи Сервис»
- ЦСТ ФСБ РФ
- ФГБОУ ВПО МГТУ им. Н.Э. Баумана
- Управление транспортной безопасности Федерального агентства железнодорожного транспорта
- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)
- Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Росавтодор»)
- ЗАО «Стандарт безопасности»
- ФГУП «Смоленское производственное объединение «Аналитприбор»
- Главное управление на транспорте МВД России
- Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)
- Ассоциация руководителей служб информационной безопасности (МОО «АРСИБ»)
- Минтранс России
- ЗАО «Ай-Теко»
- АО «Научно-исследовательский инженерный институт»
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)
- ТК 45 «Железнодорожный транспорт»



Евгений Бунев,
генеральный директор ЗАО «Рус-техинновации», секретарь ТК 129

«ГОСТ есть альфа и омега транспортной безопасности»

При создании технического комитета мы сначала попытались изучить мировой опыт и поняли, что нигде не стандартизируют транспортную безопасность как явление. В структуре международной системы стандартизации нет одноименного комитета. Это не хорошо и не плохо. Просто мы принесем в международную систему стандартизации свое понимание регулирования обеспечения транспортной безопасности. И думаем, что наше видение будет воспринято там. Это будет сигнал готовности российского бизнеса и правительства диктовать свои правила на российском рынке транспортной безопасности.

Сейчас в состав ТК входят федеральные органы власти, треть участников — компании и около 40% — общественные организации и эксперты. Мы пригласили лучших экспертов из критических областей: из взрыво-

Мы уверены, что системе стандартизации надо придавать обязательный характер хотя бы в критических областях, там, где речь идет о технологиях, которые влияют на безопасность. И мы настаиваем, что там, где речь идет о безопасности, ГОСТ есть альфа и омега, это краеугольный камень. Это то, без чего нельзя сделать первый шаг. Все торги, аукционы, конкурсы коррумпированные, не коррумпированные — абсолютно без разницы, должны учитывать требования стандартов. Если этого нет, самый чистый аукцион или конкурс будет заведомо вредным по одной простой причине, что допускает риски установки систем и применения технологий, не обеспечивающих безопасность.

Кстати, мы очень много уделяем внимания и времени консультациям со страховщиками. Это тот институт, который показывает, что мы на правильном пути. Каким образом? Там, где есть правильное понимание роли и места стандартов, там, как правило, присутствует страхование.

Еще один важный момент — это часть 6 статьи 238 Уголовного кодекса РФ (*Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности*. — прим. ред.).

Мы считаем, что незнание о существовании стандартов не освобождает руководителя от ответственности в случае, если был допущен ущерб, риск, тем более жертвы. И если система безопасности в транспортном комплексе выстроена без учета ГОСТов — это бесспорный повод для применения части 6 статьи 238 УК. Вот с этого момента и начинается понимание роли и места стандартов. Потому что в стандартах закладывается средневзвешенное хорошее решение, проверенное годами, опытом.

Стандарт — это многократность повторений. Поэтому мы считаем национальную базу стандартов основой для еще одного очень важного действия — сертификации. Но стандарт — это ведь не только набор требований. Это документ, которым можно чей-то бизнес обрушить, а чей-то создать. Поэтому мы стараемся быть предельно аккуратными и заранее предупреждать все заинтересованные стороны о начале процесса стандартизации.

«Мы очень много уделяем внимания консультациям со страховщиками. Это тот институт, который показывает, что мы на правильном пути.»

техники, из психологии; несмотря на то что в состав комитета входят представители МВД и ФСБ, мы ведем переговоры со Следственным комитетом, с Генпрокуратурой. Почему? Потому что речь идет о внедрении стандартов в структуру всех проектов в области безопасности, где есть транспортная составляющая.

«Безопасный город» — это классический пример проекта, где есть раздел по транспортной безопасности. И если мы не сообщим МЧС, МВД, ФСБ те требования и технологии, которые закладываем в стандарты, то вся конструкция будет построена неправильно. Мы обязательно ставим министерства и ведомства в известность о разработке новых стандартов в нашем сегменте и разъясняем целесообразность тех или иных решений: потому что это эффективно, потому что современно, потому что самое технологичное на сегодняшний день. Более полной картины в этой области не дает никто кроме нас: обобщенный взгляд на построение современной и эффективной системы обеспечения транспортной безопасности формируется экспертным сообществом ТК 129.

