

В условиях ограниченной видимости

Постановление правительства «Об установлении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) и порядке их сертификации» должно вот-вот прийти на смену действующим сейчас «сороковым» приказам Минтранса РФ от 08.02.2011 по обеспечению безопасности соответствующих видов воздушного, морского и наземного транспорта и от 29.04.2011 №130 по обеспечению безопасности метрополитена. Но пока такого постановления правительства РФ не существует, требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядок их сертификации не определены.

 Текст: Юрий Иовлев

Подавляющее большинство инженерно-технических средств охраны (ИТСО) и систем контроля управления доступом (СКУД) предназначено для работы в помещениях, а следовательно, исправно функционируют при температуре выше 5°C. Владельцы объектов транспортной инфраструктуры, не знакомые с техническими характеристиками извещателей, приемно-контрольных приборов, считывателей и т. д., пытаются применять их на улице. В результате устройства выходят из строя либо работают неправильно.

СКУДНЫЙ ВЫБОР

Некоторые организации, осуществляющие транспортные перевозки людей и опасных грузов, т. е. подпадающие под действие 16-ФЗ «О транспортной безопасности», устанавливая накладные электрические магнитные замки (элементы системы СКУД) и узнав, что в их состав входят герконовые датчики, считают, что этих датчиков достаточно для контроля несанкционированного открытия двери. И не устанавливают на эти двери охранные системы. Но СКУД не является охранной системой. Такой датчик, особенно при нарушении правил установки замка, технически грамотный злоумышленник может легко заблокировать или вывести из строя. В случае с охранной системой это сделать гораздо сложнее, так как она изначально рассчитана на предотвращение несанкционированного доступа.



Осторожным нужно быть и при установке на двери встроенных electromechanical замков, которые нагреваются при эксплуатации. Несоответствие типа замка и полотна двери может привести к неправильной работе и заклиниванию замка. Что, в свою очередь, может повлечь за собой несанкционированное проникновение в помещение или привести к человеческим жертвам при блокировании двери во время пожара.

ОТСУТСТВИЕ ПРИОРИТЕТОВ

Можно привести и обратный пример. Одним из важных вопросов грамотного применения технических средств охраны (ТСО) является их совместимость. Например, инфракрасные объемные извещатели типа «Фотон» или «Аполло», широко применяемые на охраняемых объектах, прекрасно реагируют на небольшой источник огня, срабатывая намного раньше, чем пожарные датчики. Своевременная реакция сотрудников сил транспортной безопасности на этот сигнал позволяет быстрее локализовать источник возгорания, вызвать пожарную команду, возможно, спасти человеческие жизни и минимизировать материальный ущерб. Таких примеров можно привести множество, так как комплексные системы безопасности часто являются всего лишь красивым названием. Пока не существует четкого регламента и требований по совместимости и конфигурации этих систем, они будут применяться неправильно и не будут работать эффективно.

НЕПРОЗРАЧНОСТЬ РЕЗУЛЬТАТА

Бывает, что отсутствием регламентов с прописанными техническими требованиями к оборудованию пользуются организации, поставляющие и монтирующие данные устройства безопасности в целях получения коммерческой выгоды. Например, далеко не всегда оправдана установка на объекте дорогих датчиков разбития стекла (ДРС), но подобные мероприятия могут быть предусмотрены планом обеспечения безопасности. Эти извещатели выпускаются за рубежом и рассчитаны на импортные стекла, но и на их разбитие они реагируют только в 70% случаев. Технология изготовления наших стекол отличается от импортной, соответственно, отличается и частота, на которую реагируют эти извещатели. На наших стеклах они срабатывают примерно в 50% случаев. Проверить это можно, только разбив стекло, но нет никакой гарантии, что этот извещатель сработает на новом. Монтажные организации часто настойчиво предлагают установку таких извещателей, потому что это повышает стоимость монтажных работ, хотя в 90% случаев для защиты оконных проемов вполне достаточно объемных извещателей.

ТЕХЗАДАНИЕ — НА ГЛАЗОК

Аналогичный пример можно привести и при монтаже систем видеонаблюдения. Некоторые монтажные организации закладывают в проект и рекомендуют устанавливать цветные видеокамеры, мотивируя это тем, что информативность цветного изображения гораздо выше, чем черно-белого. Эти видео-камеры гораздо дороже, но на самом деле такая информативность в охране совсем не нужна, а вот светочувствительность черно-белых видеоматриц гораздо выше, чем цветных аналогов. В сумерках, в условиях плохой освещенности картинка на мониторе охраны, получаемая от черно-белых видеокамер, гораздо лучше. Необоснованное применение дорогих цветных видеокамер в данном случае может способствовать пропуску нарушителя и совершению актов незаконного вмешательства (АНВ). Есть случаи закладки в проекты избыточного и необоснованного количества охранных извещателей, увеличение числа видеокамер за счет их нерациональной расстановки на объекте. А это влечет за собой увеличение смет на оборудование, монтажные работы, кабель и т.д.

ГОРЕ ОТ УМА

Еще одна проблема возникает в связи с неконтролируемым применением на ОТИ дорогостоящих систем с интеллектуальной составляющей в условиях, когда требования к этим системам нигде не прописаны. Например, большинство видеосистем на серьезных объектах транспортной инфраструктуры, выведенных на пульт централизованного наблюдения (ПЦН), оборудовано так называемыми датчиками движения, которые на самом деле являются простым софтом, реагирующими на движение в определенной области экрана монитора. В результате при большом количестве видеокамер, особенно охраняющих внешний периметр, поступает постоянный поток ложных тревог, и охрана перестает на них реагировать должным образом. Положение может спасти программное обеспечение повтора картинки на мониторе при появлении движения в охраняемой зоне.

Но об этом знают далеко не все и не все применяют эту функцию на своих объектах.

Радиоволновые объемные извещатели в отличие от таких же, но более дешевых инфракрасных «видят» сквозь стену и, соответственно, могут реагировать на людей в коридоре или в соседнем кабинете. Но это тоже приводит к потоку ложных срабатываний и, как следствие, отсутствию реакции охраны.

ДОВЕРЯТЬ, НО ПРОВЕРЯТЬ

Очень важным фактором безопасности ОТИ является обязательность своевременного и качественного проведения регламентных работ. Без постоянного контроля и ухода системы безопасности начинают терять свои параметры, а их аппаратура выходит из строя. Причем проявиться это может только в нештатной ситуации.

Например, для охранных систем компьютер является всего лишь удобным устройством для передачи графической информации охраннику, но сам по себе в эту систему не входит. При отключении электропитания на объекте компьютер сможет проработать на бесперебойном блоке питания в среднем не более полутора-двух часов. А технические средства защиты (ТСО) гарантированно могут выполнять свои функции в течение 48 часов и более, что вполне достаточно для принятия мер по дополнительной охране и восстановлению электроснабжения. Но все это работает только в том случае, когда вовремя и периодически проверяется состояние встроенных аккумуляторов ТСО. Об этом очень часто забывают лица, призванные обеспечить безопасность объектов. Сначала они рассчитывают на гарантийное обслуживание

Пока не существует четкого регламента по совместимости и конфигурации комплексных систем безопасности, они будут применяться неправильно и не будут работать эффективно.

монтажной организации, а потом просто экономят на договорах по проведению регламентных работ. Кроме того, сотрудники сил транспортной безопасности, находящиеся за ПЦН, настолько привыкают к компьютеру, что при выходе его из строя, например по той же причине отключения электропитания, не умеют пользоваться информацией, поступающей от концентраторов или приемно-контрольных приборов ТСО.

НЕСИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Существуют также разрозненные требования к условиям защиты помещений и охлаждения серверов, на которых должна храниться информация, поступающая от систем безопасности в режиме реального времени. Требования к установке арочных детекторов, применяемых для контроля и предотвращения проноса в зону транспортной безопасности запрещенных предметов и оружия. Всего этого в настоящий момент не существует как единой системы. Нет единого подхода в применении комплексных систем безопасности, четких требований по их выбору и установке. Отсутствуют единые требования по сертификации как отдельных технических устройств, входящих в эти системы, так и самих КСБ.



Юрий Иовлев,
генеральный директор
ООО «Северо-
западный экспертный
центр транспортной
безопасности»



Безопасность в автоматическом режиме

По официальной статистике, белорусская транспортная сеть включает более 10 тысяч различных компаний, где работает свыше 280 тысяч человек. Каждое подразделение стремится достичь успеха в бизнесе, иногда мало задумываясь о технической модернизации систем контроля. В небольшой стране курсирует около 1 млн единиц автотранспортных средств по дорогам общей протяженностью 100 тысяч километров, и каждое авто по-разному укомплектовано с точки зрения необходимого оборудования.



Текст: Виктор Никитенко

Начиная знакомство с Беларусью, следует знать, что контроль автотранспортной безопасности в этой стране осуществляет закон от 05.05.1998 №140-З «Об основах транспортной деятельности». Этот давний документ по-прежнему выполняет основные функции: определяет правовые, экономические, организационные моменты дорожной деятельности, регламентирует механизмы ее реализации, а также фиксирует ключевые права и обязанности участников транспортной сети.

Закон состоит из 31 статьи, где в той или иной мере описаны принципы юридической организации транспортной сферы. Стоит учесть, что данное законодательство основано на Конституции Республики Беларусь, поэтому мир перевозок, как система, во многом упирается в принципы равенства субъектов, справедливое взаимодействие государства и частных лиц, направлен на взаимную ответственность субъектов в рамках безопасности на дорогах. Закон, в частности, содержит пункты, закрепляющие обязанности представителей транспортной сферы.

1. Обязательное наличие специальных разрешений, лицензий и сертификатов об оказываемых услугах.
2. Соблюдение требований технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.
3. Перевозка грузов, пассажиров, другие дорожные услуги должны осуществляться в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.
4. Обязательное соблюдение условий договоров, заключенных с потребителями транспортных работ и услуг; соблюдение добросовестной конкуренции.
5. Предоставление информации о выполняемых транспортных работах, услугах, условиях их выполнения, тарифах на услуги.
6. Обеспечение безопасности транспортной деятельности, экологической безопасности, учет санитарных норм, правил и гигиенических нормативов.
7. Помощь в ликвидации последствий ЧП, связанных с природными и техногенными катализмами.
8. Компенсация убытков, которые понесли потребители транспортных работ и услуг.



9. Обеспечение должной культуры обслуживания пассажиров, забота о перевозимых грузах и багаже.
10. Соблюдение условий перевозок опасных грузов, предусмотренных актами законодательства Республики Беларусь.

Стоит отметить, что статья 17 представленного документа более емко описывает требования к безопасности на дорогах. Ее основный тезис говорит о том, что работники, непосредственно связанные с обеспечением безопасности транспортной деятельности, обязаны иметь соответствующую профессиональную подготовку, состояние здоровья, необходимые для исполнения своих прямых обязанностей.

Помимо внутренних законов Республики Беларусь, особое внимание стоит уделить международным актам. Один из них — Соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности. Цели данного документа: создать благоприятные условия для эффективной эксплуатации и развития участков международных транспортных коридоров, полной защищенности объектов транспортной инфраструктуры от действий незаконного вмешательства. Кроме того, закон предполагает задачу информировать об угрозах в отношении работников транспортной отрасли.

Также важно учесть, что благодаря изменениям, инициированным недавним указом № 454 «О мерах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения с использованием специальных технических средств», контрольные службы Беларуси сегодня имеют полное право выписывать штрафы без присутствия инспектора и нарушителя. Убедительным аргументом в действиях властей служат лишь показания датчиков контроля скорости, произведенные и поставленные австралийской компанией Avonside Holdings GmbH.

Несмотря на юридическую базу, более 70% ДТП на белорусской дороге, согласно государственной статистике, совершаются по вине водителей. Несложно сделать вывод, что именно от качества профессиональной подготовки перевозчиков в значительной степени зависит уровень дорожной безопасности.

ОТ ЗАКОНА К ПРАКТИКЕ

Развитием практической базы в области безопасности на белорусских дорогах занимается Минтранс совместно с другими специализированными предприятиями. Отметим, что совместное закрытое акционерное общество «Безопасные дороги Беларусь» (СЗАО «БДБ») использует в рамках своей деятельности датчики контроля скорости, а также экспериментальные приборы для фиксации других нарушений правил дорожного движения. Как уже отметил специалист, в 2012 году компанией введена в эксплуатацию Единая система фотофиксации нарушений скоростного режима, в рамках которой создан Центр хранения и обработки данных с каналообразующей аппаратурой: Mesta 2000/2200, «Кордон», MultaRadar SD580 (Robot), Mesta 1200 и PoliScan M1HP (Vitronic). Кроме того, «БДБ» провели переговоры касательно покупки российского оборудования: фиксаторов «Стрелка-СТ», «Кордон» и «Кречет-С». Новые приборы, в частности, позволяют считывать расстояние между движущимися автомобилями, фиксировать попадание

на полосу встречного движения, проезд на красный свет, а также разговор водителя по мобильному телефону.

Не стоят на месте и государственные структуры на пути внедрения систем контроля. По словам Евгения Рогачева, первого заместителя министра транспорта и коммуникаций, с 2016 года в стране начнут действовать требования в части применения видеорегистраторов на экзаменах в учебной организации.

В данный момент специалисты готовят нормативно-правовые акты, необходимые для безопасной организации занятий по повышению водительской квалификации. Глава 26 правил ПДД уже содержит основные положения о допуске авто к участию в дорожном движении. Согласно пункту 199 документа, механические транспортные средства, используемые для обучения, должны быть оборудованы видеорегистраторами.

Подводя итоги, можно сказать, что Беларусь на пути к современному оснащению средств контроля накапливает новый технический потенциал. Новые системы безопасности медленно, но уверенно уживаются во всеобщей транспортной инфраструктуре страны, обеспечивая должный уровень контроля за трассой, необходимый для обеспечения цивилизованных условий жизнедеятельности Республики.



Алексей Авдонин,
эксперт компании
«Безопасные дороги
Беларусь»

«В настоящее время важное направление в обеспечении безопасности на транспорте видится в создании так называемой интеллектуальной транспортной системы на базе уже имеющихся и действующих аппаратно-программных комплексов, на основе интеграции приборов в единую централизованную систему. СЗАО «БДБ» действует в рамках реализации инвестиционного договора по созданию Единой системы фотофиксации нарушений скоростного режима и ориентировано на расширение функциональной деятельности в соответствии с интересами государства.

Нельзя однозначно ответить, что та или иная проблема является главной или ключевой в обеспечении транспортной безопасности. Все вопросы — будь то качество дорог, повышение их пропускной способности, покрытия или же внедрение интеллектуальных систем управления движением — должны решаться в комплексе и во взаимосвязи. Безусловно, безопасность зависит не только от инфраструктурных факторов (дорог, интеллектуальных систем), но и от поведения каждого из участников дорожного движения. Поэтому видится целесообразным проведение информационно-просветительских и иных мероприятий по повышению уровня т. н. «вежливости» среди водителей, в том числе и за счет осознания населением неотвратимости ответственности за нарушения ПДД».

