


# Кто остался без надзора

В 2016 году МЧС объявило о переходе на риск-ориентированную модель надзорной деятельности. С 2018 года обеспечение пожарной безопасности полностью ляжет на плечи собственников объектов. До этого момента у малого и среднего бизнеса есть время на надзорные каникулы, у МЧС, Ростехнадзора, Роструда, Роспотребнадзора и ФНС — на разработку планов, регламентов и госполитики в области контрольно-надзорной деятельности. А рынку противопожарного оборудования нужно решить, как удержать рынок почти в 5 млн «безнадзорных» объектов.

 Текст: Лада Пономарева



## ПРЕДЫСТОРИЯ

По данным Минэкономразвития, расходы на обеспечение пожарной безопасности в пять раз превышают ущерб от самих пожаров. В России ежегодно сгорает частное и государственное имущество примерно на 19,3 млрд рублей (без учета лесных пожаров и пожаров в жилом секторе). Соответственно, расходы на обеспечение пожарной безопасности составляют около 96,5 млрд рублей в год.

По состоянию на начало 2016 года под надзором МЧС находилось 2 390 440 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые подвергались плановым и внеплановым проверкам на соблюдение 100 000 требований пожарной безопасности на всех этапах жизненного цикла объекта (проектирование, строительство, эксплуатация). По данным Открытого правительства Михаила Абызова, лишь 10% нарушений, выявленных по итогам инспекций, связаны с реальной угрозой причинения вреда, а остальные 90% — это невыполнение добровольных требований.

Все перечисленное привело к принятию в 2016 году 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора)».

## НИЖЕ РИСКИ — МЕНЬШЕ НАДЗОРА

В новом законопроекте МЧС определило пять классов функциональной пожарной опасности зданий (см. таблицу на стр. 63). Плановые и внеплановые проверки пожарные инспекторы ведомства будут проводить в соответствии с классом объекта. Общий смысл подхода заключается в следующем: чем выше риски — тем больше надзора, чем ниже риски — тем меньше надзора.

### Watchless Risks. EMERCOM's Risk-Based Approach to the Fire Safety / By Lada Ponomareva

In 2016, Russian EMERCOM announced the adoption of risk-based approach to the supervisory activities in the area of fire safety. Beginning from 2018, ensuring the fire safety will totally come upon buildings' owners. Until that time, small and medium enterprise have «supervisory vacation»; EMERCOM and other government services should frame a plan, develop rules, regulations and state policy for supervisory activities. And security companies has one year to decide how to keep the market of almost 5 million objects that became watchless.

У ответственных и добросовестных владельцев зданий будет возможность понизить класс опасности своего объекта. Сделать это можно двумя способами:

- провести пожарный аудит (независимую оценку пожарного риска) для объектов, которые по Градостроительному кодексу подлежат государственной экспертизе;
- составить добровольную декларацию (под ответственность собственника) для объектов, которые не подлежат государственной экспертизе (с количеством этажей не более двух и общей площадью не более 1500 м<sup>2</sup>).

Не исключена и обратная ситуация, когда по итогам аудита орган пожарного надзора может повысить класс опасности здания. На это могут повлиять не только недостаточные меры пожарной безопасности на объекте,

но и внешние причины: лесные и торфяные пожары, пал травы в регионе и т. д.

Поправки в 123-ФЗ «О пожарной безопасности», которые позволяют заменить проверки малого и среднего бизнеса (МСБ) на добровольное декларирование, уже прошли первое чтение в Госдуме. Помимо полных сведений о декларируемом объекте, в документ также необходимо включать результаты проведения оценки пожарного риска и возможного ущерба третьим лицам в случае возгорания. За внесение в декларацию недостоверных сведений декларант будет отвечать по всей строгости закона.

«Регистрация декларации станет основанием для освобождения от плановых проверок. Однако собственник или иное уполномоченное лицо, направляя декларацию, возложит на себя ответственность не только за полноту

### Классы функциональной пожарной опасности зданий

Категория риска	Объекты защиты	Периодичность плановых проверок
<b>Высокий риск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты дошкольного и начального общего образования</li> <li>• Объекты основного общего и среднего (полного) общего образования</li> <li>• Объекты, на которых осуществляется деятельность детских лагерей на время каникул</li> <li>• Объекты, на которых осуществляется предоставление социальных услуг с обеспечением проживания</li> </ul>	Один раз в 3 года
<b>Значительный риск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты, относящиеся к особо опасным, технически сложным и уникальным в соответствии со ст. 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации</li> <li>• Критически важные для национальной безопасности страны, другие особо важные пожароопасные объекты, особо ценные объекты культурного наследия народов Российской Федерации, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации</li> <li>• Объекты, относящиеся по функциональной пожарной опасности к классам:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>а. Ф1.1; Ф1.2; Ф2.1; Ф2.2; Ф4.1; Ф4.2; Ф5.1 (опасные производственные объекты I-III классов опасности);</li> <li>б. Ф5.2 (складские здания госрезерва, книгохранилища и архивы федерального значения, таможенные терминалы);</li> <li>в. Ф5.3 (здания элеваторов);</li> <li>д. Ф3 (с возможным пребыванием в них 200 и более человек одновременно);</li> <li>е. Ф4.3 (высотой 28 м и более)</li> </ol> </li> </ul>	Один раз в 4 года
<b>Средний риск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты, относящиеся по функциональной пожарной опасности к классам:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>а. Ф1.3 (жилые дома в 10 этажей и более);</li> <li>б. Ф3 (с возможным пребыванием в них от 50 до 200 человек одновременно);</li> <li>в. Ф4.3 (высотой от 15 до 28 м);</li> <li>д. Ф5 (здания, сооружения категорий А и Б по взрывопожарной и пожарной опасности, не относящиеся ко 2-му классу опасности)</li> </ol> </li> <li>• Наружные установки категорий АН и БН по взрывопожарной и пожарной опасности, не относящиеся к первой категории (средняя степень риска)</li> <li>• Садовые, огороднические и дачные некоммерческие объединения граждан, имеющие общую границу с лесными участками</li> </ul>	Один раз в 7 лет
<b>Умеренный риск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты, относящиеся по функциональной пожарной опасности к классам:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>а. Ф3 (с возможным пребыванием в них менее 50 человек одновременно);</li> <li>б. Ф4.3 (высотой до 15 м)</li> </ol> </li> <li>• Садовые, огороднические и дачные некоммерческие объединения граждан, не относящиеся к 4-му классу (категории) опасности</li> <li>• Ф1.3 (жилые дома менее 10 этажей)</li> <li>• Ф2.3; Ф2.4; Ф4.4; Ф5 (здания, сооружения категорий В,Г и Д по взрывопожарной и пожарной опасности, не относящиеся к первой категории (высокая степень риска) за исключением плоскостных стоянок для автомобилей</li> <li>• Наружные установки категорий ВН, ГН и ДН по взрывопожарной и пожарной опасности, не относящиеся к первой категории (высокая степень риска)</li> </ul>	Один раз в 10 лет
<b>Низкий риск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Здания и сооружения, отнесенные к пониженному уровню ответственности в соответствии с Федеральным законом «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», а также временные постройки, киоски, плоскостные стоянки для автомобилей, навесы, здания класса Ф1.4 и другие подобные постройки</li> </ul>	Не проводятся

и правильность ее заполнения, но и за обеспечение пожарной безопасности на территории объекта в целом. За нарушение требований пожарной безопасности законодательством РФ предусмотрена как административная, так и уголовная ответственность», — объясняет директор департамента надзорной деятельности и профилактической работы МЧС России Сергей Кададов.

### ЗА И ПРОТИВ

Рынок противопожарного оборудования государственные инициативы по риск-ориентированному подходу оценивает неоднозначно.

**МНЕНИЕ «ЗА».** Роман Вроблевский, генеральный менеджер департамента комплексных систем безопасности, Honeywell: «Можно предположить, что собственники объектов задумаются не только о сохранности жизни людей (к чему их обязывает закон), но и о защите собственного имущества, беречь которое их больше никто не принуждает. Как следствие, заказчики больше времени будут проводить, обсуждая с проектировщиками задачи и возможные решения. При этом большинству инженеров придется изменить своим привычкам и отказать от подхода «рисую на том оборудовании, на котором привык».

В краткосрочной перспективе, как считает Вроблевский, спрос на противопожарное оборудование неизбежно упадет в силу двух факторов: «надзорных каникул» и сложной экономической ситуации. Зато в средне- и долгосрочной перспективе предпринимателям придется проводить дорогостоящую модернизацию или замену систем безопасности.

**МНЕНИЕ «ПРОТИВ».** Виталий Остапенко, старший инженер, «Слаботочные системы»: «Безнадзорные» предприниматели в сложных экономических условиях попытаются уйти от непрофильных затрат на противопожарную безопасность. Часть продукции и услуг пожарного рынка, включая услуги по проектированию, монтажу и обслуживанию систем, станут ненужными для конечных пользователей».

Источник в МЧС поделился с журналом следующим мнением: «Я считаю, что риск-ориентированный подход к надзорной деятельности — это полный бред, который приведет к катастрофе. Три фактора, на которые мы должны обратить внимание. Первый — это сохранение здоровья и жизни людей. Второй — сохранность имущества. Третий — ущерб третьим лицам. Риск-ориентированная модель рассчитана только на первый. Поэтому нужно идти по тому пути, который выбрал весь остальной мир, — обязательное пожарное страхование.

Появляется инспектор страховой компании — он проверит все: как спроектировано, как смонтировано, как эксплуатируется. Не выполняете норм — не надо. Вот вам коэффициент 10 к базовой стоимости. Стоила страховка 200 000 рублей, стало 2 миллиона. Все как всегда упирается в деньги. И никакие приказы, силовые подходы не смогут привести эту сферу в порядок. Страховая компания отвечает за него своими же средствами. При этом страховой инспектор вряд ли сможет получить взятку, потому что как только это вскроется, он теряет работу с занесением в базу и больше никуда не устроится».



#### Категория риска объекта понижается при соблюдении следующих условий:

- создание в установленном законодательством Российской Федерации порядке подразделения пожарной охраны для защиты соответствующих объектов (за исключением добровольных пожарных формирований);
- наличие в структуре пользователя объекта защиты подразделения, занимающегося вопросами пожарной профилактики, кадровый состав которого имеет специальное пожарно-техническое образование и стаж работы в системе государственного пожарного надзора или тушения пожаров не менее пяти лет;
- проведение пожарного аудита объекта защиты (независимой оценки пожарного риска) с выводом о выполнении условий соответствия указанного объекта требованиям пожарной безопасности.



#### Категория риска объекта повышается в следующих случаях:

- проведение пожарного аудита объекта защиты (независимой оценки пожарного риска) с выводом о невыполнении условий соответствия указанного объекта требованиям пожарной безопасности;
- наличие сведений о произошедшем на объекте пожаре в течение последних пяти лет;
- при вступившем в законную силу постановлении суда о назначении наказания в виде административного приостановления деятельности объекта в течение последних трех лет;
- наличие при последней плановой или внеплановой проверке нарушений требований пожарной безопасности, создающих угрозу жизни и здоровью людей.

Количество пожаров в 2015 году по данным МЧС



### БЕССТРАШНЫЙ РЫНОК

Тема обязательного пожарного страхования звучит на рынке пожарной безопасности уже давно. С 2010 года МЧС России пытается провести законопроект «Об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда в результате пожара». Теоретически, закон мог бы стимулировать спрос на оборудование, причем хорошее оборудование — по опыту западных стран.

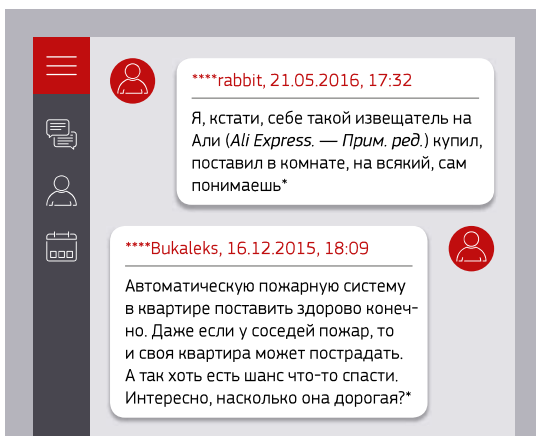
Однако дальше обсуждений дело не идет. Проект до сих пор лежит в Госдуме, не пройдя даже первого чтения. Глобальных препятствий два.

Первое — внедрение обязательной системы страхования неизбежно повлечет за собой создание реестров надежных поставщиков и установку различных тарифов в зависимости от типа систем и их производителей. Этому противится сам рынок, а его мощным защитником выступает Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая считает незаконным закрывать рынок.

Второе — вопрос налогообложения. Обязательное противопожарное страхование жилья и других объектов увеличит размеры ежемесячных платежей населения. Если, например, к обязательному страхованию ответственности автовладельцев уже все привыкли, то для обеспечения пожарной безопасности ситуация несколько иная. Без автомобиля можно и обойтись, а не покупать жилье население не может. И далеко не все готовы к появлению новой статьи расходов в ежемесячных платежах.

### КАПЛЯ МЕДА

Еще одной возможностью для пожарного рынка может стать сегмент конечных пользователей. Беглый просмотр различных форумов в интернете показывает, что частный сектор заинтересован в противопожарных системах — пусть даже самых простых:



\*Авторские стиль, орфография и пунктуация сохранены

Причина повышенного интереса к рынку проста — огромное количество пожаров в жилом секторе: по итогам 2015 года, по статистике МЧС, в этом сегменте произошло 100 778 пожаров. Тогда как в других сферах объемы возгораний несоизмеримо ниже.



### Коробочные решения

На российском рынке есть несколько вариантов обеспечения пожарной безопасности квартиры и других небольших объектов для частного сектора:

- система «умный дом» (Inwion, OBEH, Beckhoff, Myhome, ZWHouse и др.);
- услуги пультовой охраны («Гольфстрим», «Цезарь Сателлит», «Дельта» и др.);
- охранные радиоканальные комплекты («Аргус-Спектр» — комплект Sagittarius, «Альтоника» — автономная GSM-сигнализация TAVR-2, Jablotron — сигнализационная система JABLOTRON 100, «Сибирский Арсенал» — радиоканальная система безопасности на базе приемно-контрольного прибора «Гранит SPA», «Сатро-Паладин» — комплект радиоканальной GSM-сигнализации PROTEUS KIT и т. д.

### ОБЩЕСТВЕННОСТЬ НЕ ДРЕМЛЕТ

Пока последствия от внедрения риск-ориентированного подхода не ясны, спасти рынок берутся некоммерческие и общественные организации. Национальный союз организаций в области обеспечения пожарной безопасности (НСОПБ) предложил проводить проверку работоспособности противопожарного оборудования, установленного на «безнадзорных» объектах. Контроль за исполнением этого требования НСОПБ намерен передать монтажным и обслуживающим организациям. Обучением специалистов готов заняться сам НСОПБ.


Бороться тут есть за что — количество объектов, которые в результате реформы полностью выйдут из-под надзора МЧС, составляет почти пять миллионов.

Камень преткновения на пути принятия поправки к реформе МЧС в том, чтобы производители смогли договориться между собой. Для рынка это был бы важный прецедент, способный помочь — помимо прочего — и в разработке отраслевых стандартов. Деятельность в этом направлении остановилась в 2016 году, так и не начавшись из-за разногласий внутри отрасли.



# Остановка «Переаттестация»

2016 год стал для транспортной безопасности своеобразной точкой бифуркации. В канун десятилетнего юбилея 16-ФЗ «О транспортной безопасности» завершилась «эпоха» так называемых 40-х приказов Минтранса. Им на смену пришли постановления правительства Российской Федерации о требованиях транспортной безопасности и антитеррористической защищенности.

 Текст: Станислав Тарасов



«При замене ведомственных приказов на постановления правительства растет политический вес этих документов», — объясняет мотивы законодателей Михаил Блинкин, председатель Общественного совета Минтранса РФ, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики». Однако одним увеличением юридической силы актов дело не обошлось. Появление постановлений потянуло за собой ворох старых и новых проблем, для каждого вида транспорта — своих.

## АВИАЦИЯ

Система авиационной безопасности давно существует на международном уровне. Но руководствоваться только ее стандартами в России нельзя. «Мы запутались в законах. Гражданская авиация — это единственная отрасль, которая работает в соответствии с двумя системами правовых актов», — говорит Виктор Горбачев, генеральный директор Ассоциации гражданской авиации «Аэропорт».

На перевозчиков ложится двойная нагрузка, они должны соответствовать требованиям Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) и укладываться в «прокрустово ложе» национального законодательства — «Воздушного кодекса РФ» и 16-ФЗ. К последним двум документам вскоре добавятся правительственные требования по транспортной безопасности и антитеррористической защищенности различных категорий объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) воздушного транспорта. ОТИ будут обязаны в трехмесячный срок пройти дополнительную оценку уязвимости и внести изменения в планы обеспечения транспортной безопасности.

### Transport Safety in 2016. Regulatory Changes Review / By Stanislav Tarasov

After 10 years since the legendary Federal law № 16 «About transport safety» was adopted, the Ministry of transport has started the global modernization of industrial legislation. The Epoch of Ministry's «40th orders» has finished, and now is the time of Governmental decrees for each type of transport. The owners of transport facilities will need to manage the new area — counterterrorism. And this requirement causes many questions from the ordinary transport workers.

Законодательные противоречия грозят аэропортам дополнительными расходами. По подсчетам экспертов, разовые затраты составят 150-180 млрд рублей, а последующие ежегодные — 75-80 млрд рублей.

Перевозчики озабочены требованием установки видеокамер в самолетах. Что тоже довольно дорого (\$175-195 тысяч на одно воздушное судно), так как оборудование потребует дополнительной сертификации.

Одновременное наличие двух категорий специалистов — авиационной и транспортной безопасности — ведет к двойному прохождению аттестации и двойным расходам. Дошло до того, что авиаторы направили Минтрансу и Росавиации письмо с просьбой о выходе из-под юрисдикции 16-ФЗ. Однако успеха это не дало, требования проигнорировали.

В целом, эксперты признают, что воздушному виду транспорта свойственен более высокий уровень надежности и защищенности ОТИ и ТС, чем остальным.

Роман Гусаров, главный редактор портала Avia.ru и эксперт комитета по транспорту Госдумы РФ, уверен, что система обеспечения безопасности воздушного судна отлажена и работает эффективно. А наиболее вероятной причиной трагедий в аэропорту или в воздухе выступает человеческий фактор. Кривая авиационных происшествий устойчиво снижается на протяжении последних 19 лет, большинство авиакатастроф — около 50% — происходит по вине пилотов и только 8% — по причине террористических актов.

### МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Для морского транспорта актуальна проблема пиратства, поэтому моряки разработали и приняли ряд конвенций, а также подписали Международный кодекс по Охране Судов и Портовых Средств (ОСПС). Постановление правительства РФ № 678 от 16 июля 2016 года «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» довольно ровно гармонизировалось с существующей нормативной базой.

Постановление вступило в силу 25 июля 2016 года и обязало владельцев ОТИ и ТС провести дополнительную оценку уязвимости в трехмесячный срок. По информации журнала РУБЕЖ, массовая оценка уязвимостей не проводилась. Следовательно, с 25 октября 2016 года большинство предприятий морского и речного флота оказывает услуги незаконно. При проверке транспортного предприятия инспектор может наложить на его владельца штраф до 100 тысяч рублей, в особых случаях — приостановить деятельность организации до 90 дней.

### ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Железнодорожный транспорт связывает наибольшее количество объектов инфраструктуры. Под контролем ОАО «РЖД» находится около полутора тысяч вокзалов и пяти тысяч станций. Согласно расписанию на 2016 год в постоянном графике компании насчитывалось 520 поездов. Для сравнения: аэропортов в России более 200, морских портов — 63, речных — около 150, автовокзалов — 392.



1. С 25 октября 2016 года большинство предприятий морского и речного флота оказывает услуги незаконно  
2. Согласно расписанию на 2016 год в постоянном графике ОАО «РЖД» насчитывалось 520 поездов

В данный момент для железнодорожного транспорта действует 43-й приказ Минтранса. Проект постановления правительства, утверждающий требования по ТБ и антитеррористической защищенности ОТИ и ТС для ж/д, проходит оценку регулирующего воздействия. Документ определит сроки проведения дополнительной оценки уязвимости и внесения изменений в планы обеспечения ТБ.

Несмотря на некоторую отсталость нормативного поля, полку железнодорожных ОТИ в 2016 году прибыло за счет транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), чей статус был узаконен Постановлением Правительства № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования».

ТПУ обеспечивают транзит пассажиров с одного вида транспорта на другой, совмещая функции инфраструктуры и публичной зоны. В связи со строительством Московского центрального кольца (МЦК) в столице появилось 22 ТПУ. По словам Алексея Жигалина, заместителя генерального директора АО «МКЖД» по проектированию Московского центрального кольца, категорирование объектов закладывалось на стадии проектирования. По его итогам было установлено 1060 видеокамер, еще 130 было установлено дополнительно после обследования объек-



Деятельность владельцев объектов транспортной инфраструктуры и средств автомобильного транспорта, не проводивших дополнительную оценку уязвимости, с 1 ноября 2016 года оказалась вне закона

тов специальной комиссией. До 2020 года московские власти планируют сформировать сеть из 273 узлов, 196 из которых будут капитальными, 75 — плоскостными.

«Инвесторы будут вкладывать деньги в строительство на прилегающих к ТПУ территориях жилья, социальной инфраструктуры и в создание рабочих мест», — рассказывает генеральный директор АО «Московская кольцевая железная дорога» Владимир Машкин. Предусмотрена интеграция ТПУ с торговыми центрами и другими публичными пространствами, строительство в прилегающих промышленных зонах. Например, компания «Пионер» купила право на застройку около станции «Ботанический сад» за 1,14 млрд рублей. 10 российских городов уже заявили о намерении учесть московский опыт во время подготовки к мундиалю. Таким образом, ТПУ образуют емкий рынок сбыта для систем безопасности.

### НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ

Постановление правительства № 924 утвердило требования для ОТИ дорожного хозяйства, а также ТС автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Пришедшее на смену 42-му приказу Минтранса постановление ввело ряд новшеств. Собственники теперь обязаны предоставлять Росавтодору достоверные сведения для ведения реестра категорированных ОТИ и ТС. Смягчены требования к видео для ОТИ 3-й категории, на КПП и постах которых стало допустимо применение видеонаблюдения вместо видеоидентификации. Смягчения коснулись объектов 4-й категории, им больше не предписывают оборудовать пункты управления обеспечения ТБ, что позволит сэкономить.

Организационно-распорядительные документы к плану транспортной безопасности допустимо утверждать в течение месяца после его принятия. А мероприятия, предусмотренные планом, реализовывать в течение двух лет со дня присвоения ОТИ категории. Установлены требования к проведению досмотра, дополнительного и повторного досмотра.

Тем временем Минтранс предлагает внести поправки к 16-ФЗ, которые отменяют категорирование и составление планов транспортной безопасности ТС. Николай За-

хряпин, заместитель министра транспорта Российской Федерации, выступая на «круглом столе» «Актуальные проблемы практической реализации законодательства Российской Федерации на современном этапе», в декабре 2016 года рассказал, что на смену планам предлагается введение паспортов транспортной безопасности. Утверждением новых документов займутся субъекты транспортной инфраструктуры. Однотипные транспортные средства категорировать по многу раз не придется, что позволит сэкономить их владельцам.

Аналогичный порядок предполагается ввести для некатегорируемых ОТИ. Однако требования, утвержденные правительством, все равно не обойти, так как именно они будут закладываться в паспорта транспортной безопасности.

Паспорт в уведомительном порядке будет предоставляться в соответствующее агентство (по видам транспорта), а его исполнение проверит Ространснадзор.

Негативную струю вносит приказ Минтранса № 87, предписывающий ОТИ в случае изменения требований по обеспечению транспортной безопасности проводить дополнительную оценку уязвимости. По подсчетам Игоря Астахова, заместителя руководителя Федерального дорожного агентства, допценка уязвимости нависла над 30 тысяч ОТИ.

Деятельность владельцев ОТИ и транспортных средств автомобильного транспорта, не проводивших дополнительную оценку уязвимости, с 1 ноября 2016 года оказалась вне закона.

### ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ

Наиболее обсуждаемым актом, коснувшимся всех видов транспорта, стало Постановление Правительства РФ № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности». Требования ждали давно: их анонсировала еще ч. 8 ст. 12-2 16-ФЗ, введенная 15-ФЗ от 3 февраля 2014 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Разработчики из ФСБ России трудились над ними почти пять лет.

Норма вступит в силу 26 марта 2017 года. До этого момента производителям технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) предстоит пройти обязательную сертификацию. В более удачном положении оказались транспортные организации — им не придется незамедлительно переустанавливать или доустанавливать технику. Владельцы ОТИ и ТС смогут воспользоваться 4-й схемой сертификации, которая оговаривает подтверждение соответствия уже установленного на объектах оборудования, и получить все необходимые документы до 2019 года.

Известно, что ФСБ РФ будет курировать сертификацию систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения. С большой степенью вероятности сертификацию будет осуществлять Центр по лицензированию, сертификации и защите государственной тайны ФСБ России (ЦЛСЗ ФСБ России) либо Центр специальной техники ФСБ России.

МВД РФ поручено курировать сертификацию систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи — более 50% всех технических средств безопасности. В роли вероятного сертификационного центра эксперты видят казенное учреждение Научно-производственное объединение «Специальная техника и связь» (ФКУНПО «СТиС»), а именно — Центр технического регулирования и каталогизации СТиС.

МЧС России займется сертификацией средств оповещения. Вероятным кандидатом на проведение этой сертификации называют Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России (ВНИИ ГОЧС).

Федеральное агентство связи логично получит контроль над сертификацией средств связи, приема и передачи информации. Полномочия на сертификацию в соответствии с ведомственным приказом № 237 от 31.10.2016 переданы государственному учреждению «Отраслевой центр мониторинга и развития в сфере информационных технологий» (ФГБУ Центр МИР ИТ).

Минтрансу в рамках сертификации достанутся системы сбора и обработки информации. По данным представителей департамента транспортной безопасности и специальных программ, сертификацию будет курировать государственное унитарное предприятие «ЗащитаИнфоТранс» (ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»).

Постановление № 969 предлагает проводить сертификацию по одной из четырех схем. Кроме уже установленного на объекте оборудования, заявитель имеет право сертифицировать единичные образцы, партию товара либо получить сертификат на серийное производство. В последнем случае предусмотрены проверки предприятия с целью подтверждения возможности заявителя выпускать продукцию в течение всего срока действия сертификата.

Если органы сертификации определены, а центры только намечены, то вопрос лабораторий и методик испытаний остается в тени. Ясно только, что компетенцию лабораторий нужно будет подтверждать в Росаккредитации в течение длительного времени (до 180 дней) и заплатить за это до 300 тысяч рублей.

Поставщики ТСОТБ в целом одобрили постановление — большинство из них смотрят на обязательную

сертификацию с оптимизмом и не сомневаются, что пройдут ее.

«В 969-м постановлении есть несколько требований, которые относятся к видеонаблюдению, — отмечает Олег Ульянов, специалист отдела систем безопасности ООО «Панасоник рус», — они вполне адекватны». Владислав Волков, заместитель главного инженера по системам безопасности ЗАО «НПЦ «АСПЕКТ», указал на оправданность меры: «Обязательная сертификация нужна, так как она позволит убрать с рынка некачественную технику». Главное пожелание производителей ТСОТБ: чтобы требования не часто менялись.

### ПО ТУ СТОРОНУ БАРРИКАД

Владельцы ОТИ отнеслись к реформированию законодательства неоднозначно. Они оказываются в неблагоприятной ситуации, не успевая не только реализовать новую нормативную базу, но даже отслеживать изменения. Счет таких документов идет на десятки: около 20 постановлений правительства, примерно столько же приказов Минтранса, а еще своды правил и методические рекомендации отраслевых агентств.

Владельцы ОТИ оказываются в неблагоприятной ситуации, не успевая не только реализовать новую нормативную базу, но даже отслеживать изменения

Опрошенным журналом РУБЕЖ (см. №5 (19), 2016 г.) руководители служб транспортной безопасности ОТИ среди наиболее остро стоящих проблем выделили реализацию постановления правительства № 969, подготовку документов для категорирования ОТИ и ТС, а также вопросы аккредитации подразделений и аттестации сил ТБ. По их словам, каждый документ вызывает слишком много вопросов и требует больших расходов, тогда как финансовые возможности ОТИ — особенно региональных — сильно ограничены.

### НАКАНУНЕ ЮБИЛЕЯ

За десять лет, минувших с момента появления 16-ФЗ «О транспортной безопасности», руководством страны была проделана большая работа по разработке законодательного поля.

«16-й закон создавался как рамочный, определяя подходы и принципы обеспечения безопасности на транспорте», — рассказывал Владимир Черток, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в интервью журналу РУБЕЖ год назад. Очевидно, сейчас «рамка» заполнилась, на базе закона были разработаны максимально конкретные требования к объектам, технике и людям.

Ключевой задачей в этих условиях становится обратное движение: свести нормативы воедино, согласовать и гармонизировать законодательство, соединить национальные акты и международные. Кроме того — оснастить ТСОТБ объекты и транспортные средства, которые ранее ими не оснащались.

