



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ

TRANSPORT SECURITY & TECHNOLOGIES

МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

**ГОТОВЫ
К РАБОТЕ!**

ОБОРУДОВАНИЕ

HIKVISION®

СЕРТИФИЦИРОВАНО В
СООТВЕТСТВИИ
С ПОСТАНОВЛЕНИЕМ №969
от 26.09.2016

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОПЫТ ОТБ:
ПРОБЛЕМЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ**
С. **34**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ № 886:
ОЖИДАНИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ**
С. **130**

**РОСГРАНСТРОЙ:
ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ
ПУНКТЫ ПРОПУСКА**
С. **26**

**ВООРУЖЕНИЕ САБ:
КТО РАССТАВИТ ТОЧКИ НАД «i»?**
С. **166**

**САММИТ ПО ТБ:
КЛЮЧЕВОЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ**



40

40 Pixels Worth Millions or a Permit without Permission

All transport infrastructure shareholders should be subjected to fines for failure to comply with the mandatory requirements regarding technical facilities and/or equipment. What is an offense – it seems not an exemption from the rule but rather the rule itself?

ПИКСЕЛЕЙ ЦЕНОЙ В МИЛЛИОНЫ, ИЛИ РАЗРЕШЕНИЕ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ

ШТРАФОВАТЬ СЛЕДУЕТ ВСЕ СУБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ТЕХНИЧЕСКИМ СРЕДСТВАМ. ПОЛУЧАЕТСЯ, ЧТО НАРУШЕНИЕ – ЭТО НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ, А САМО ПРАВИЛО?

Александр ЕФИМОВ,
директор по режиму и транспортной безопасности пассажирского порта «Санкт-Петербург «Морской фасад» (АО «ПП СПб МФ»)

Alexander YEFIMOV,
Director for Labor Routine Procedures and Transportation Security, St. Petersburg – Maritime Façade Passenger Port



ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ
• САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • МОРСКОЙ ФАСАД •



С введением Постановления Правительства РФ от 26 сентября 2016 года № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» (далее – Постановление № 969) выяснилось, что значительное количество установленных камер видеонаблюдения «Санкт-Петербург «Морской фасад» (далее – АО «ПП СПб МФ») подлежат замене (418 из 550), включая 153 цифровые видеокамеры, установленные в 2015 году. И это лишь потому, что раз-

решение их кадра по вертикали всего лишь на 40 пикселей меньше требуемого (960 вместо 1000), что составляет 4% от общего количества пикселей.

РАЗРЕШЕНИЕ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ

Установленные Постановлением № 969 характеристики существенно ограничивают выбор видеокамер, оставляя только камеры формата Full HD (разрешение 1920 x 1080). Ближайшие параметры разрешения картинки (1280 x 960, самый популярный на сегодняшний день формат разрешения), к сожалению, не подходят, хотя разница в 40 пикселей в вертикальном разрешении существенно не влияет на качество.

Более того, такие, более распространенные, камеры имеют в каждом кадре 1,229 мегапикселей против требующихся 1,2, то есть на более чем 2% больше минимально необходимого.

Таким образом, сложилась ситуация, препятствующая реализации норм действующего законодательства в области обеспечения транспортной безопасности. При проведении контрольных проверок этот факт не учитывается, что в соответствии с законом ставит наш объект в один ряд с теми, которые вообще ничем не оснащены либо их оснащение находится на начальном этапе. Что, по моему мнению, несправедливо.





Но данный аспект чисто технический, и в определенной степени частный. Специалисты соответствующего профиля рано или поздно найдут взаимопонимание.

**МНЕНИЕ
ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ**

Ассоциация морских торговых портов, членом которой является АО «ПП СПб МФ», разработала и разослала проект изменений таких требований к свойствам технических средств. Основная причина переработки документа – завышенные и ничем не обоснованные требования к таким свойствам.

Последствия же данных требований – необходимость осуществления модернизации существующих систем, влеку-

никаких пояснений, как выходить из этой ситуации. Рекомендации сводятся к предложениям закупать новое оборудование, которое прошло процедуру сертификации. Хотя технические средства, успешно прошедшие процедуру сертификации, не удовлетворяют потребностям АО «ПП СПб МФ».

**СТОИМОСТЬ СЕРТИФИКАЦИИ
ВЫСОКА**

Также стоит подчеркнуть высокую стоимость прохождения процедуры сертификации, которая для многих предприятий, а тем более при условии единовременной оплаты, является неподъемной. Стоимость испытаний одного образца досмотрового оборуду-

е 2018-го или, может быть, уже в 2019 году.

Необходимость моратория признается даже руководством Минтранса России. Тем самым признается и невозможность прохождения сертификации субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками. Но если руководство регулятора понимает многочисленные проблемы сертификации, то почему тогда подведомственный Минтрансу Ространснадзор системно возбуждает административные дела именно в связи с отсутствием сертификации?

К слову, в Постановлении № 969 отсутствуют положения о сроках его реализации. А позиция надзорных органов сводится к тому, что «вам было дано



щей высокие, а если объект транспортной инфраструктуры значителен по площади и инфраструктурному оснащению, то колоссальные затраты.

Если допустить, что через полгода-год требования будут снижены, то это, во-первых, не вернет средств, уже затраченных на модернизацию, во-вторых, не повлечет отмену постановлений о привлечении к ответственности за их неисполнение.

ЧТО НЕ ТАК СО СХЕМОЙ № 4?

С момента издания Постановления № 969 на всех коллегиальных встречах субъекты транспортной инфраструктуры в один голос говорят об одном и том же: Постановление рассчитано больше на производителя, а не на эксплуатирующие ТС ОТБ организации, несмотря на наличие схемы сертификации № 4.

У эксплуатирующих организаций может отсутствовать необходимый пакет технических документов даже не по причине утери или порчи, а просто потому что техника импортная, и ее производители зачастую даже не понимают, что за документы у них просят.

РАЗЪЯСНЕНИЯ ОТСУТСТВУЮТ

Органы по сертификации, со своей стороны, к сожалению, не дают

дования у ФСБ России варьируется в пределах от 94 до 276 тыс. руб.

Сертификация системы оповещения для АО «ПП СПб МФ» обошлась в более чем 600 тыс. руб. Стоимость сертификации технических средств связи, приема и передачи информации по договору с органом по сертификации ФГБУ «Центр МИР ИТ» составит около 2 млн 100 тыс. руб. Это, в свою очередь, влечет значительные расходы для предприятия, которые компенсированы не будут.

Вопрос не в том, надо или не надо исполнять требования к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности. Ответ на него прост: надо. Вопрос в другом – как и в какой срок субъекты транспортной инфраструктуры должны исполнить такие требования?

**РЕШИТ ЛИ МОРАТОРИЙ
ВСЕ ПРОБЛЕМЫ?**

С момента принятия Постановления № 969 постоянно говорится о моратории на его применение. Последнее обещание прозвучало 30 мая текущего года в Санкт-Петербурге на VIII Международном форуме «Безопасность на транспорте». Нам снова было обещано решить вопрос моратория – в кон-

полгода на то, чтобы вы приняли меры по его реализации». В самом жестком варианте считается, что чуть ли не через полгода после его вступления в силу оно должно быть полностью реализовано. Системы и средства должны быть установлены, сертифицированы и, как говорится, соответствовать. Возможно ли это? Не уверен.

ФОРМЫ СЕРТИФИКАТОВ

В соответствии с Положением о сертификации, федеральные органы по сертификации обязаны утвердить формы сертификатов. Нет формы – нет сертификатов. Нет сертификатов – нет сертификации.

Приказ МЧС России об утверждении формы издан в ноябре 2017 года, а вступил в силу лишь 4 февраля 2018 (!) года. Приказ МВД России – в августе и сентябре 2017 года соответственно. Приказ Россвязи вступил в силу в августе и октябре 2017 года. Год спустя после выхода Постановления № 969!

**ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ
СЕРТИФИКАЦИИ**

Федеральные органы по сертификации должны разместить на своих сайтах в интернете порядок проведения сертификации. ФСБ России размеща-



ет такую информацию только в ноябре 2017 года. На сайте Минтранса России данной информации как не было, так и нет. Нет данной информации и на сайте МВД России.

ОРГАНЫ СЕРТИФИКАЦИИ

Федеральные органы по сертификации должны определить органы сертификации.

Из пяти органов только Минтранс России представил на экспертизу и государственную регистрацию в Минюст соответствующий приказ и опубликовал его в установленном порядке в июле 2017 года.

По состоянию на 15 мая 2018 на сайтах органов по сертификации отсутствовали сведения о прохождении

кта 5 Постановления Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678 (далее – Постановление № 678): «Оснащение должно осуществляться в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности».

Статьей 9 Закона «О транспортной безопасности» установлено, что реализация таких планов осуществляется поэтапно. Количество этапов и, главное, сроки их реализации определяются таким планом, а точнее субъектом транспортной инфраструктуры, его разработавшим. Исключения из данного правила установлены Постановлением № 678 только в одном случае – план должен быть реализован в течение двух лет со дня изменения категории ОТИ (для

щих требований к свойствам ТС ОТБ. Сроки должны быть разумными, позволяющими СТИ действительно поэтапно осуществлять замену как средств, сроки эксплуатации которых истекли, так и не отвечающих новым требованиям;

- обязать производителей ТС ОТБ проходить процедуру сертификации выпускаемой ими продукции;
- обязать производителей продавать для объектов транспортной безопасности только сертифицированные ТС ОТБ, а объектам транспортной безопасности закупать только сертифицированные ТС ОТБ. Данная ограничительная мера позволит сформировать рынок сертифицированных ТС ОТБ;



сертификации по четвертой схеме в отношении хотя бы одного из объектов транспортной инфраструктуры из более чем 80 тыс. ОТИ. Не было сведений и хотя бы об одном субъекте транспортной инфраструктуры из более чем 1,5 тыс. То есть нарушителями являются все субъекты транспортной инфраструктуры! Возможно ли, чтобы нарушение было не исключением из правил, а самим правилом?

К административной ответственности юридические лица могут быть привлечены только в случае, если будет доказано контрольным органом, что имелась возможность для соблюдения правил и норм, но не были приняты все зависящие меры по их соблюдению. Если проще – необходимо доказать, что сертификация вообще возможна. Доказательств нет. А привлечение к ответственности – есть.

СРОКИ ДОЛЖЕН УСТАНАВЛИВАТЬ СУБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ?

Снова возвращаюсь к вопросу сроков реализации Постановления № 969. Детализация требования об оснащении ТС ОТБ, предусмотренными статьей 12.2 Закона «О транспортной безопасности», дана в подпункте 30 пун-

ОТИ и ТС первой и второй категории). Однако данный подход основан не на прямой норме, а на системном толковании ряда положений, что создает трудности в его осознании участниками процесса обеспечения транспортной безопасности.

Более того, в данном случае может возникнуть искушение злоупотреблением права уже со стороны СТИ посредством установления сроков реализации по оснащению техническими средствами, допустим, в несколько десятилетий... Что, безусловно, является нарушением уже упомянутого принципа баланса интересов государства, человека и общества. Но не выраженного в норме закона.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Полагаю целесообразным и возможным законодательно закрепить следующие положения:

- ввести не мораторий на схему сертификации № 4 до урегулирования всех спорных и неразрешимых моментов, возникающих при проведении процедуры сертификации по данной схеме, а ввести в Постановление № 969 положения по срокам реализации планов ОТБ в связи с введением новых и (или) ужесточением действующих

- разработать вариант подачи заявки в орган по сертификации с учетом отсутствия части документов на ТС ОТБ;

- обязать иностранного производителя ТС ОТБ через официальных представителей на территории РФ оформлять документацию на производимое ими оборудование, согласно требованиям Постановления № 969;

- обозначить точные и реальные для исполнения сроки замены устаревшего или несоответствующего техническим требованиям оборудования на новое, а также сроки сертификации уже установленного оборудования;

- проработать возможные варианты компенсаций предприятиям их финансовых потерь при модернизации систем безопасности;

- ограничить горизонтальное разрешение камер – не менее 1280 пикселей, вертикальное разрешение кадра – не менее 960 пикселей, что сейчас уже включено в проект изменений и активно обсуждается;

- внести конкретное описание устройств, которые должны взаимодействовать по локальной сети Ethernet с использованием стека протоколов TCP/IP и определить вид информации, получаемой от них. 