

Павел Колесников: «Созданная система сертификации универсальна»



На ФКУ НПО «Специальная техника и связь» МВД России возложены обязанности сертификации систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи. Учреждение первым начало выдавать сертификаты транспортной безопасности, число которых в реестре органа уже превысило сотню. О том, какие проблемы встают перед заявителями и какие изменения необходимо внести в постановление правительства № 969, журналу РУБЕЖ рассказал начальник Центра технического регулирования и каталогизации ФКУ НПО «СТИС» МВД России **Павел Колесников.**



Беседовал: Станислав Тарасов

“Created certification system is universal” / By Stanislav Tarasov

FKU NPO “Special technology and communication” of MIA of Russia is responsible for certification of systems and means of signaling, access control, video surveillance, audio and video recording. The institution was the first to issue transport security certificates, the number of which in the register of the authority has already exceeded one hundred. Pavel Kolesnikov, Head of the Center for Technical Regulation and Cataloging of Federal State Institution Scientific Production Association “STC” of MIA of Russia told the RUBEZH magazine about problems that face applicants and what amendments need to be made in Decree No. 969.

Система обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) по постановлению правительства № 969 действует уже больше года. Какие вопросы заявителей остались неразрешенными? С какими проблемами они сталкиваются по сей день?

ПАВЕЛ КОЛЕСНИКОВ: Самая большая проблема, стоящая перед заявителями, — это высокая стоимость сертификации по схеме № 4, т. е. оборудования, установленного на объекте. Данная схема предполагает выездную экспертизу специалистов испытательной лаборатории, оплата которой и составляет большую часть стоимости работ. Цены здесь начинаются от 400 тыс. рублей и выше, например испытания системы безопасности крупного аэропорта стоит порядка 19 млн рублей. Мы, как орган по сертификации, не можем повлиять на ценовую политику лабораторий.

Другая проблема — это сертификация установленного оборудования при отсутствии технической документации. Если нет возможности восстановить документацию, то выход только один — замена оборудования на сертифицированное производителем. При замене только части оборудования на ОТИ, если все остальные системы безопасности объекта прошли сертификацию, органы Ространснадзора могут не требовать наличия сертификата, полученного по схеме № 4.

Наконец, третьей проблемой является нехватка испытательных лабораторий. В области ТСОТБ, сертификация которых закреплена за МВД России, полноценно функционируют только две лаборатории — испытательный центр ФГУП НИИР и испытательная лаборатория при Научно-исследовательском институте космического приборостроения (филиал АО «ОРКК»). Третья лаборатория — ООО «Тех-Гамма Сервис» — имеет ограничения в области аккредитации в соответствии с требованиями Росаккредитации. Еще одна новосибирская лаборатория проходит процедуру аккредитации.

То есть условно три лаборатории на страну. Как решить проблему нехватки испытательных центров?

П. КОЛЕСНИКОВ: Думаю, ситуацию могли бы исправить сами транспортники путем аккредитации в качестве лабораторий отраслевых научных центров. Это также позволило бы оптимизировать расходы собственников ОТИ и ТС на проведение испытаний.

Например, планирует аккредитовать свою лабораторию для сертификации ТСОТБ на объектах железнодорожного транспорта АО «НИИАС». Насколько мне известно, пока лаборатория там закупает необходимое оборудование, соответственно ее аккредитацию можно ожидать в 2019 году.

Сертификат по схеме № 4 выдается на систему в целом и на срок, соответствующий наименьшему сроку годности какого-либо из ее элементов

У заявителей возникали проблемы с сертификацией оборудования на транспортных средствах. При большом автопарке затраты становятся просто неподъемными для бизнеса.

Есть ли выход?

П. КОЛЕСНИКОВ: В большинстве таких случаев мы сейчас рекомендуем лабораториям использовать так называемую схему 4.2.

Характерный пример — автобусный парк города Сочи. Около тысячи автобусов одной модели, с одной и той же системой видеонаблюдения были поставлены одной фирмой. У них, естественно, был примерно один и тот же пробег, примерно одинаковая степень амортизации оборудования по безопасности. Поэтому не имело смысла заставлять собственника сертифицировать отдельно ТСОТБ каждого автобуса, достаточно сделать выборку из 10 автобусов, проверить их и экстраполировать результаты на весь этот парк.

На какой срок выдается сертификат по схеме № 4?

П. КОЛЕСНИКОВ: Сертификат по схеме № 4 выдается на систему в целом и на срок, соответствующий наименьшему сроку годности какого-либо из ее элементов. Также специалисты лаборатории при выезде могут обратить внимание на состояние оборудования и проверить, например, износшенность матрицы видеокамеры. Что также может повлиять на срок действия сертификата.

Стоит добавить, что действие сертификата может быть продлено при условии замены оборудования. Допустим, на ОТИ установлено 20 камер, срок годности двух из них заканчивается через два года, это значит, что если собственник заменит через два года эти две камеры, то он может обратиться к нам за продлением срока действия сертификата.

Хотел бы задать вопрос, который интригует многих вендоров рынка систем безопасности. Пока производители ломали голову, как сертифицировать единичные образцы своей продукции, компания Hikvision смогла получить сертификат сразу почти на 400 моделей оборудования, притом, согласно инсайдерской информации, за сравнительно небольшие средства. Как Hikvision это удалось?

П. КОЛЕСНИКОВ: Действительно, более 360 моделей видеокамер торговой марки Hikvision прошли сертификацию. Это был один из наших самых сложных проектов. Эксперты сертификационного органа и лаборатории детально проработали номенклатуру представленной техники и составили частную методику. После месяца предварительной работы мы приняли решение проводить сертификацию по группам.

Непосредственно испытания проходили по группам камер, имеющих в своем составе идентичные матрицы и объективы. Чтобы подкрепить допустимость такой методики, специалисты лаборатории взяли из каждой группы по 3-10 камер и провели предварительные сличительные испытания. Они показали идентичные результаты.

Затем уже из каждой группы были случайно выбраны по 1-2 камеры для собственно испытаний функциональных характеристик по требованиям постановления правительства РФ № 969. Всего лаборатория провела 67 полномасштабных испытаний. На основании протоколов и фотоматериалов мы выдали сертификат с приложением, в которое включили более 360 моделей видеокамер.

Я считаю, что в данном случае лаборатория поступила совершенно правильно. Такой подход сокращает расходы для заявителя и экономит время специалистов лаборатории. Сейчас у нас уже много заявок на проведение именно испытаний по группам.

Готовы ли специалисты лаборатории выезжать за рубеж, если потребуется проверка производства?

П. КОЛЕСНИКОВ: Вопрос выезда и оценки состояния производства предусмотрен в постановлении правительства № 969 при условии отсутствия сертификата системы менеджмента качества. Многие иностранные компании уже подтвердили соответствие своего производства стандартам менеджмента качества, для других, думаю, получение такого сертификата проблемой не ста-

нет. При условии наличия такого сертификата у лаборатории нет формального основания для выезда на производство.

Плюс необходимо же привести документацию в соответствие с ЕСКД...

П. КОЛЕСНИКОВ: ГОСТ 2.114-95 «ЕСКД. Технические условия» не является большой проблемой. В нем разберется любой человек с инженерным образованием, и написать ТУ к какой-либо продукции не составит особого труда. Поэтому никаких проблем для иностранных производителей я не вижу.

Даже если ТСОТБ прошли сертификацию раздельно, но выполнили требование по СС ТМК, то они должны спокойно между собой коммутироваться

Что гарантирует работоспособность оборудования при установке на объекте ТСОТБ разных производителей, которые не проходили совместные испытания?

П. КОЛЕСНИКОВ: В рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте Минтрансом была разработана Система сбора результатов технического мониторинга и контроля (СС ТМК). По большому счету, это универсальный протокол взаимодействия. В свою очередь постановление правительства № 969 требует наличия интеграции с СС ТМК. Следовательно, даже если ТСОТБ прошли сертификацию раздельно, но выполнили требование по СС ТМК, то они должны спокойно между собой коммутироваться. Систему в этом случае можно считать работоспособной. По крайней мере на таком мнении сошлись представители всех сертифицирующих органов, кроме ФСБ — в силу отсутствия их представителя на конференции в рамках салона «Армия-2018».

Естественно, нужно в этом вопросе учитывать и фактор монтажа технических средств. Если сервер рассчитан на 15 каналов, то и стоять должно 15 видеокамер, пусть и от разных производителей.

При этом последнее слово остается здесь за инспектором Ространснадзора. И иногда я рекомендую заявителям обратиться сначала в Ространснадзор, получить предписание, что нужно сертифицировать. Такой «предварительный аудит» минимизирует расходы.



Проходит ли сертификацию программное обеспечение, ведь функционал прибора может быть обеспечен в том числе и на программном уровне?

П. КОЛЕСНИКОВ: Отдельно ПО мы сертифицируем крайне редко. И это дорогостоящие испытания. Только одна компания сертифицировала софт по линии МВД России — DSSL. Для проведения испытаний программного продукта «TRASSIR» мы консультировались с ФСБ, т. к. они в основном занимаются сертификацией ПО, и не только в рамках транспортной безопасности.

В ИЦ ФГУП НИИР был выстроен специальный стенд, на котором было размещено около 200 камер видеонаблюдения. И продукт «TRASSIR» проверялся при полной загрузке сервера потоком с этих камер.

Фото: © Светлана Кузнецова / фотобанк Лори

В приложении мы указали максимальную нагрузку на ПО, необходимые мощности сервера, максимальное количество камер и т. д. Кроме того, сертификат был выдан только на конкретную версию ПО «TRASSIR», т. е. любое обновление предполагает новые испытания. Поэтому сертификат получился не только дорогой, но и довольно ограниченный.

На федеральном портале проектов нормативных правовых актов размещен проект изменений в постановление правительства № 969. Как можно охарактеризовать этот документ?

П. КОЛЕСНИКОВ: Изменения по целому ряду пунктов оптимизируют требования к техсредствам. Например, постановление требует, чтобы разрешение матрицы видеокамеры составляло 1000 пикселей. При этом 90% производителей используют матрицы 960 пикселей. 40 пикселей — величина не критичная, и мы решили требование смягчить.

Другой пример — параметр дисторсии. В действующей версии постановления — 1%. В то же время даже для интеллектуального видеонаблюдения допустимо искривление до 5%, т. е. этого достаточно для распознавания лиц. Зачем нам выкручивать руки тем, кто хочет сертифицировать просто систему видеонаблюдения? Поэтому предложили довести допустимую дисторсию для средств видеонаблюдения до 5%.

Встречаются также изменения, которые продиктованы нашей практикой. В частности, планируем отсчитывать срок 90 дней — максимальный для выдачи сертификата, не с момента регистрации заявки, а с момента подписания договора на оказание услуг.

Дело в том, что часто заявитель подает пакет документов на сертификацию, а договор потом не заключает. Как правило, так себя ведут собственники ОТИ, которые хотят избежать ответственности перед надзорными органами. Инспектор приходит на объект, а ему показывают, что заявка подана, оборудование якобы находится в процессе сертификации. Инспектор уходит, и собственник «забывает» о сертификации. При этом орган формально совершают нарушения, т. к. не выдает сертификат за 90 дней.

В проекте изменений была идея выделить тепловизоры в отдельную категорию систем и средств. Как вы относитесь к этой идее?

П. КОЛЕСНИКОВ: Однозначно положительно. Ввиду отсутствия в постановлении тепловизо-

ров как отдельной категории мы могли их сертифицировать только совместно с камерой видеонаблюдения, как систему, и предъявлять к ним требования как к источнику видеосигнала. В новой редакции тепловизоры пойдут отдельным пунктом, к ним будут прописаны специальные для этого вида ТСОТБ функциональные требования, что логически правильно.

Насколько я понимаю, документ, вынесенный на общественное обсуждение, не прошел оценку регулирующего воздействия, да и межведомственная рабочая группа рассматривает уже новые изменения...

П. КОЛЕСНИКОВ: Да, изменения не прошли стадию ОРВ. Но это не значит, что они не нужны. Постановление правительства № 969 — живой документ, так или иначе он будет совершенствоваться. Многим заявителям я говорю: присылайте ваши вопросы, я готов их озвучить на заседании межведомственной рабочей группы.

Постановление правительства № 969 позволило установить требования для множества видов техники, ввело хоть какие-то правила игры, и они будут совершенствоваться. Вполне возможно, последует конкретизация требований по видам транспорта

А какие вопросы на повестке рабочей группы осенью 2018 года?

П. КОЛЕСНИКОВ: Очень большой вопрос, который мы обсуждаем, — сертификация оборудования, инсталлированного на воздушные суда. Зачастую судно находится в лизинге, договор по которому ограничивает возможность внесения конструктивных изменений. Тот же ограничительный эффект имеет и сертификат типа воздушного судна. Как только эксплуатант вносит изменения, сертификат можно выбрасывать... При этом оборудование, установленное на воздушные суда, по умолчанию не соответствует требованиям постановления № 969.

Поэтому авиаторы «бьются» за принципиально иной порядок сертификации или отдельные требования для воздушного транспорта. Один из подходов предлагает подтверждать соответствие путем декларирования, что предусмотрено Феде-

ральным законом № 184 «О техническом регулировании», однако в этом случае эксплуатант должен понимать, что всю полноту ответственности, в том числе уголовной, он берет на себя.

Что касается производителей. Они не стремятся учитывать наши стандарты безопасности. Airbus и Boeing только после теракта 11 сентября начали делать пуленепробиваемую перегородку между пассажирами и пилотом. В Советском Союзе эта практика появилась в 1986 году после нескольких инцидентов с захватом самолетов. Тогда же Советский Союз рекомендовал ICAO установить соответствующие международные требования. Рекомендации были проигнорированы, и потребовалась трагедия, три с половиной тысячи жертв, чтобы изменить ситуацию. Вот цена безопасности.

Как вы думаете, разумно ли конкретизировать в рамках сертификации требования к оборудованию по видам транспорта?

П. КОЛЕСНИКОВ: С одной стороны, требования на то и функциональные, чтобы уйти от всякого рода дифференциаций в сторону универсальности. С другой стороны, в рабочую группу уже неоднократно поступали обращения по этому поводу. И на ближайшем заседании мы, по рекомендации председателя рабочей группы, замминистра транспорта Николая Юрьевича Захряпина, планируем рассмотреть этот вопрос.

Тут важно понимать несколько принципиальных моментов. Для большей части той продукции, которую мы сертифицируем, ГОСТов не существует, т. к. она не включена в «Единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации», утвержденный постановлением правительства РФ от 01 декабря 2009 года № 982.

Постановление правительства № 969 позволило установить требования для множества видов техники. На разработку государственных стандартов для них ушли бы годы и десятки миллионов рублей.

Постановление ввело хоть какие-то правила игры, они, как я уже сказал, будут совершенствоваться. И вполне возможно, последует конкретизация требований по видам транспорта. Я бы сделал это так: выделил бы для каждого вида транспорта ряд пунктов в требованиях, которым ТСОТБ должно соответствовать, один набор пунктов обязателен для авиации, другой — для железной дороги и т. д.

То есть созданная в России система сертификации универсальна, нужна только ее настройка.

