



СЕРТИФИКАЦИЯ-969. ФГБУ «ВНИИ ГО ЧС» МЧС



Владимир Мошков:

*«Мы всегда ищем
варианты, чтобы
помочь заявителю»*

Постановлением правительства № 969 за МЧС России закреплены полномочия по сертификации технических средств оповещения. Министерство стремится сделать процесс сертификации максимально прозрачным и минимально затратным для заявителей. Это возможно только при одновременном диалоге между органом сертификации, заявителем и лабораторией, считает начальник центра развития техники и технологий ФГБУ «ВНИИ ГО ЧС» МЧС России **Владимир Мошков**.



Беседовал: Станислав Тарасов

"We always look for the ways to help the applicant" / By Stanislav Tarasov

By the Government Decree No. 969, the EMERCOM of Russia receives the authority to certify the technical means of notification. The Ministry tries to make the certification process as transparent and minimally costly for applicants as possible. This is possible only with simultaneous dialogue between the certification body, the applicant and the laboratory, believes Vladimir Moshkov, Head of the Center for technology development in Federal State Budgetary Institution "All-Russian Research Institute for Civil Defense and Emergencies" of EMERCOM of Russia.



Возникают проблемы с определением объекта сертификации. Например, для представителей ОТИ может быть не очевидна разница между средствами запуска, средствами оповещения и просто переговорными устройствами

С какими сложностями, по вашему опыту, сталкиваются заявители на сертификацию систем оповещения?

ВЛАДИМИР МОШКОВ: Для прохождения процедуры требуется определенный пакет документов, его подготовка выбивается за пределы основных компетенций компаний-заявителей. Поэтому, к сожалению, не всегда подача документов проходит гладко и с первого раза.

Или другой пример. Закупая оборудование заранее, заказчики не всегда понимают (или думают), как будет решен вопрос сертификации. В итоге возникают довольно напряженные моменты в проектах, когда объект надо сдавать, а сертификата на оборудование нет — и непонятно, какое именно в составе системы оповещения нужно сертифицировать: устройство запуска, средство оповещения или систему в целом.

В отличие от других ответственных за сертификацию техсредств обеспечения транспортной безопасности органов, МЧС России при координирующей роли ВНИИ ГО ЧС выделило в своем составе восемь органов по сертификации. Чем было продиктовано такое решение?

В. МОШКОВ: Такое решение было принято в министерстве с целью создания территориально распределенной системы. Если вы посмотрите на список ответственных организаций, то убедитесь, что они расположены в удаленных друг от друга городах: Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске и т. д.

Это облегчает прохождение сертификации, ведь заявителю не нужно везти или отправлять документы в Москву. Кроме того, такой подход увеличивает пропускную способность самих органов по сертификации.

В каких лабораториях проходят испытания систем оповещения в целях сертификации по требованиям постановления № 969?

В. МОШКОВ: Сейчас мы работаем с одной лабораторией — Испытательным центром ФГУП НИИР и его филиалами. Другие не готовы пока проводить сертификацию средств оповещения для транспортной безопасности. Поэтому МЧС России ведет подготовку к аккредитации собственной лаборатории для проведения испытаний ТСОТБ, но для бюджетных органов этот процесс, в силу множества согласований, является довольно длительным.

Можно ли предположить, что тестирование оборудования в рамках «сертификации по 969» будет прерогативой не только госструктур?

В. МОШКОВ: Коммерческим организациям проще, им необходимо только закупить оборудование и пройти аккредитацию. Я думаю, скоро такие частные лаборатории появятся.

Но сейчас работает только ИЦ ФГУП НИИР. Загрузка там у специалистов сумасшедшая, ведь они проводят испытания еще для МВД и других органов по сертификации. Пока справляются. Жалоб от заявителей не поступало.

Чаще сроки сертификации затягиваются отнюдь не из-за нехватки лабораторий, а потому

что заявители долго либо вообще не заключают договор с органами по сертификации после подачи заявки.

Известно, что ВНИИ ГО ЧС совместно с лабораториями прилагает довольно много усилий к тому, чтобы сделать прохождение сертификации оптимальным. Как вы помогаете заявителям?

В. МОШКОВ: Например, в начале 2018 года сдавались объекты, задействованные в проведении Чемпионата мира по футболу FIFA-2018. И мы просили лабораторию провести испытания оборудования, которое закладывалось в подобные проекты, в первоочередном порядке. Естественно, при наличии соответствующей заявки. Лаборатория всегда шла навстречу. Вы же понимаете, что сдать подобные объекты было делом государственной важности. Другой пример аналогичной ситуации — оборудование для Крымского перехода, тоже государственная задача.

Сейчас работает только ИЦ ФГУП НИИР. Загрузка там у специалистов сумасшедшая, но пока справляются и жалоб от заявителей не поступало

Насколько просто пройти сертификацию по так называемой схеме № 4, когда заявитель хочет сертифицировать оборудование, уже установленное на объекте транспортной инфраструктуры (ОТИ)?

В. МОШКОВ: В основном проблемы возникают сейчас у заявителей именно по схеме № 4.

У производителей в целом есть понимание, что они сертифицируют. А вот представители ОТИ недаром включают в заявку избыточное количество ТСОТБ, оборудование, даже не указанное в плане обеспечения транспортной безопасности. Поэтому мы рекомендуем собственникам ОТИ быть внимательными и сверяться с планом перед подачей заявки. Потому что инспектор Ространснадзора руководствуется именно этим документом.

Как я уже сказал, возникают проблемы с определением объекта сертификации. Например, для представителей ОТИ может быть не очевидна разница между средствами запуска, средствами оповещения и просто переговорными устройствами.

В этом вопросе поможет разобраться ГОСТ 42.3.01-2014 «Гражданская оборона. Технические средства оповещения населения. Классификация.

Общие технические требования». Стандарт четко выделяет три класса оборудования:

- автоматизированное рабочее место оповещения;
- аппаратура запуска и мониторинга оконечных средств оповещения;
- оконечные средства оповещения (светодиодные экраны, полноцветные панели, электронные табло типа «бегущая строка», технические средства звукового оповещения).

Постановление правительства № 969 ссылается на указанный стандарт, но, видимо, ГОСТы заявители не читают, поэтому сейчас мы предложили прописать четко классы оборудования в самом постановлении.

Общая проблема — отсутствие у заявителя с объекта технической документации на оборудование. В подобной ситуации имеет смысл обратиться к производителю. Даже если оборудование было куплено у дилера, который больше на рынке не присутствует. В нашей практике был случай, когда заявитель обратился к производителю — компании Bosch, и ему письменно подтвердили срок эксплуатации изделия.

Еще одна проблема, с которой мы столкнулись, — это, если можно так сказать, «подвисшее оборудование». Когда проектировщики заложили несертифицированное оборудование, подрядчик закупил его, но на объекты оно еще не установлено.

Великий риск, что заказчик не примет объект, поэтому проектировщики обращались к нам. Мы требовали дополнительный пакет документов, чтобы установить всю цепочку поставки и прокрепить к той или иной схеме. Например, так было по некоторым объектам метрополитена.

А может ли непроизводитель сертифицировать оборудование по схеме № 2, то есть не отдельные изделия, а сразу всю партию?

В. МОШКОВ: И проектировщик и собственник ОТИ могут сертифицировать ТСОТБ по схеме № 2, если это удобно. Другое дело, часто они не могут оформить свои изделия как партию.

Сертификация собственником ОТИ по схеме № 2 имеет смысл, если оборудование только что закуплено. А в иных случаях это создает больше сложностей, чем позволяет сэкономить.

Хотел бы адресовать вам вопрос, который задаю всем органам по сертификации: одно из ключевых требований в постановлении правительства № 969 явно постулирует необходимость



Много вопросов было по светодиодным экранам, «бегущим строкам». При этом установлены неоправданно жесткие требования к светодиодам

мость корректной работы в условиях эксплуатации оборудования на ОТИ или ТС, то есть в составе системы безопасности. Не возникает ли противоречия при установке систем и средств от разных производителей, которые не проходили совместные испытания?

В. МОШКОВ: Я думаю, вопрос корректной совместной работы оборудования относится не к сфере ответственности органов сертификации. Проектировщик системы и ее инсталлятор обеспечивают интеграцию оборудования. Мы проверяем исключительно функциональные характеристики. Посудите сами, как мы можем гарантировать, что не будет допущена ошибка при проектировании, установке и настройке оборудования. Однако работоспособность систем будет проверена в ходе плановых проверок Ространснадзора.

Если говорить про готовящиеся изменения в постановление правительства № 969, что туда войдет по части МЧС кроме классификации?

В. МОШКОВ: Классификация, пожалуй, — главное изменение. В остальном мы оптимизировали требования. Убрали некоторые пункты, которые, по взгляду экспертов, являются избыточными и не влияют на функциональные характеристики систем оповещения.

Например, много вопросов было по светодиодным экранам, «бегущим строкам». При этом установлены неоправданно жесткие требования к светодиодам. Зачем это нужно, если мы уже выяснили, что текст «бегущей строки» вполне раз-

борчив? Также требования говорили, что «бегущая строка» должна быть только красного цвета. А почему желтым нельзя? Можно. Исходя из подобных соображений, мы предложили изменения по части систем оповещения.

Кроме того, мы изменили диапазон обязательных рабочих температур для техсредств, которые предполагается устанавливать на открытом воздухе и в помещении. В отношении ТСОТБ, устанавливаемых на открытом воздухе, мы выделили класс пылевлагозащиты до IP65, а для расположенных в помещении — класс защиты IP54.

То есть в постановлении относительно систем и средств оповещения есть дифференциация по климатике. А нужна ли подобная детализация требований по видам транспорта, как вы считаете?

В. МОШКОВ: В целом, нет большого смысла выделять отдельные требования для средств оповещения для авиации, или железнодорожного транспорта, или каких-либо речных и морских судов.

В то же время мы четко поняли, что действующие требования в основном ориентированы на объекты и неоправданно упускают специфику установки оборудования внутри транспортных средств. По этому поводу мы тоже внесли изменение. Так как, например, в автобусе или вагоне некорректно инсталлировать экран размером не менее 42 дюймов. После выхода изменений ограничения планируется снять и использовать экраны в зависимости от размера салона транспортного средства.