



Александр Привалов:

«Не ждать,
а сертифицировать»

Счет сертификатов на оборудование, выданных собственникам ОТИ в рамках постановления № 969, идет на единицы. Причина — расходы, которые в случае сертификации оборудования, установленного на объекте, могут достигать нескольких миллионов рублей. Оптимизировать затраты объектов помогут изменения в планы обеспечения транспортной безопасности, уверен специалист в области сертификации **Александр Привалов**, к.т.н., доцент кафедры «Управление и защита информации» Российского университета транспорта (МИИТ).



Беседовал: Станислав Тарасов

“Don’t wait, certify” / By Stanislav Tarasov

There is small number of certificates for equipment issued to the owners of transport facilities in the framework of Decree No. 969. The reason - costs that in the case of certification of equipment installed at the facility can reach several million rubles. Changes in plans to ensure transport safety will help optimize the cost of facilities, claims a specialist in the field of certification Alexander Privalov, Ph.D. in engineering science, Associate Professor, Department of Management and Protection of Information, Russian University of Transport (MIIT).

Какую оценку можно дать развернутой в России системе сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) по итогам года ее работы?

АЛЕКСАНДР ПРИВАЛОВ: Система заслуживает положительной оценки. Процесс сертификации запущен и регламентирован нормативными документами ответственных министерств и ведомств, он управляем, меры по его усовершенствованию и оптимизации принимаются своевременно.

На самом деле подготовка к проведению сертификации ТСОТБ началась довольно давно. О необходимости сертификации участники процесса были информированы в начале 2014 года, т. е. за три года до ее фактического начала.

3 февраля 2014 года был принят Федеральный закон № 15 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Предусмотренные этим актом поправки в Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16 «О транспортной безопасности» закрепили необходимость обязательной сертификации ТСОТБ, был установлен перечень техсредств, который нашел затем отражение в постановлении правительства РФ от 26 сентября 2016 года № 969.

Непосредственному выходу постановления № 969 предшествовала большая работа, неотъемлемой частью которой было обсуждение функциональных требований и порядка сертификации внутри экспертного сообщества и компетентных органов.

Более того, после выхода постановления и до вступления его в силу заявителям была предоставлена отсрочка в шесть месяцев. Поэтому сертификация не была сюрпризом для рынка или органов власти.

Тем не менее у заявителей долгое время не было четкого понимания механизмов сертификации...

А. ПРИВАЛОВ: В любом новом направлении работы на начальном этапе происходит адаптация. Кроме того, в области реализации постановления правительства № 969 имели место попытки дискредитировать и отсрочить исполнение требований. Вопросы многих потенциальных заявителей возникали вследствие прочтения не самого документа, а его вольных интерпретаций.

Какие ошибки распространены среди заявителей сегодня?

А. ПРИВАЛОВ: К сожалению, часто заявители при составлении заявки на проведение обязательной сертификации не полностью комплектуют заявочные материалы. В некоторых заявках необходимые документы присутствуют формально, а фактически не выдерживают критики в части их состава и содержания. Не у всех заявителей есть понимание правил оформления технической документации.

Можно ли дать заявителям рекомендации, следование которым поможет облегчить прохождение сертификации?

А. ПРИВАЛОВ: Во-первых, внимательней относиться к составлению комплекта материалов заявки, прикладывать опись заявочных материалов.

Во-вторых, заранее привести документацию в соответствие с требованиями действующих нормативных документов, государственных стандартов. Следование заявителя требованиям ГОСТ ЕСКД поможет обеспечить соответствие формы и содержания технической документации, упростит рассмотрение заявки, облегчит подготовку частных программ и методик испытаний, а также собственно проведение сертификационных испытаний.

Подготовка к проведению сертификации ТСОТБ началась довольно давно. О необходимости сертификации участники процесса были информированы за три года до ее фактического начала

Кроме того, следует учитывать, что ТСОТБ относятся к автоматизированным системам, а к ним применим комплекс стандартов на автоматизированные системы — ГОСТ 34-й серии, требования к содержанию документов приведены в РД 50-34.698-90.

В-третьих, при выборе схемы № 3 заявители должны быть готовы к проведению предварительной проверки производства на предмет оценки возможности выпуска ТСОТБ в течение срока действия сертификата соответствия.

В-четвертых, при подготовке ТСОТБ к проведению сертификационных испытаний лабораторией заявителям рекомендуется заблаговременно провести пробную проверку оборудования своими силами на соответствие требованиям, указанным в заявке.



Система сбора результатов технического мониторинга и контроля объектов транспортной инфраструктуры

(СС ТМК) внедрена в соответствии с распоряжением правительства РФ от 30 июля 2010 года № 1285-р в целях решения задачи интеграции существующих и создаваемых информационных систем, решающих задачи в области обеспечения безопасности населения на транспорте, информирования и оповещения населения, в единое защищенное закрытое информационное пространство.

СС ТМК позволяет:

- обеспечить технический мониторинг и контроль ОТИ и ТС;
- оценивать событийную обстановку ОТИ и ТС, принимать сигналы событий с ОТИ и ТС;
- получать видеопоток с объектов транспортной инфраструктуры;
- отслеживать статус объекта.

Распределенные компоненты СС ТМК выполняют функции:

- подключения и взаимодействия с инженерно-техническими системами ОТБ на объектах транспортной инфраструктуры;
- предварительной обработки информации (прием данных, обработка/преобразование, выделение существенных событий по данным от инженерно-технических систем ОТБ);
- хранения архивов видеозаписей с объектов транспортной инфраструктуры.

Особое внимание хотел бы обратить на необходимость взаимодействия сертифицируемых ТСОТБ с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля объектов транспортной инфраструктуры (СС ТМК), что предусмотрено пунктом 59 постановления правительства РФ № 969.

Что необходимо учитывать при организации взаимодействия ТСОТБ с СС ТМК?

А. ПРИВАЛОВ: Технические требования по сопряжению инженерно-технических систем обеспечения ТБ с СС ТМК сейчас сведены в отдельный документ, который 19 апреля 2018 опубликован на сайте Минтранса России. Поэтому нет смысла его пересказывать. Хотел бы обратить внимание только на один момент: для получения протокола взаимодействия с СС ТМК необходимо обратиться во ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» является органом по сертификации систем сбора и обработки информации. Я правильно понимаю, что именно эти системы обеспечивают интеграцию оконечного оборудования с СС ТМК?

А. ПРИВАЛОВ: Да, но их функционал шире. К техническим системам сбора и обработки информации (ССОИ) для обеспечения ТБ относятся совокупности аппаратно-программных средств, которые осуществляют сбор, обработку, регистрацию и передачу пользователю информации от ТСОТБ, а также контроль работоспособности технических средств обеспечения транспортной безопасности, дистанционно управляемых устройств и собственных составных элементов системы.

К нам в редакцию неоднократно приходили обращения, связанные с непониманием, что конкретно для того или иного вида систем безопасности должно быть сертифицировано как ССОИ. Например, что считать ССОИ в системе видеонаблюдения?

А. ПРИВАЛОВ: В пункте 59 Правил сертификации указано, что ССОИ должны обеспечивать:

- а) взаимодействие с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля при получении и передаче информации в указанную систему по локальной сети Ethernet с использованием стека протоколов семейства TCP/IP;

б) обмен информацией с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля с использованием унифицированного протокола передачи данных и формата метаданных, разработанного на основе XML.

А в подпунктах «ж» и «з» пункта 22 правил в отношении охранных телевизионных систем установлены аналогичные требования.

Поэтому к ССОИ в системах видеонаблюдения следует относить видеосерверы и видеорегистраторы, обеспечивающие взаимодействие и обмен информацией с СС ТМК, а также выполняющие другие функции ССОИ.

Как сертифицировать не одно техническое средство, а систему безопасности в целом, особенно если на ОТИ стоят ТСОТБ от разных производителей, совместные испытания которых не проводились?

А. ПРИВАЛОВ: При сертификации интегрированной или комплексной системы безопасности потребуется проверка соответствия требованиям отдельных ее подсистем.

Вы знаете, что все средства ОТБ в постановлении правительства № 969 сгруппированы, а полномочия по сертификации этих групп разделены между пятью федеральными органами власти. Поэтому для подтверждения соответствия интегрированной системы безопасности требованиям транспортной безопасности может потребоваться получение сертификатов от нескольких уполномоченных органов по сертификации.

Если речь идет о совместимости оборудования разных производителей в составе одной системы, то этот вопрос решается на практике. Чтобы быть уверенным в интероперабельности подсистем на объекте, проектировщик учитывает технические характеристики оборудования, включая протоколы обмена информацией.

Может ли собственник ОТИ сертифицировать партию оборудования, которая уже установлена на объекте?

А. ПРИВАЛОВ: В соответствии с подпунктом «г» пункта 8 правил сертификации, при обязательной сертификации ТСОТБ, установленных на ОТИ или ТС, применяется схема сертификации № 4. При сертификации по этой схеме сертификат соответствия выдается на сертифицируемый образец или сертифицируемую партию оборудования.

Поскольку правилами выделена специальная схема сертификации № 4 для оборудования, установленного на ОТИ или ТС, то и отбор образцов



При сертификации интегрированной или комплексной системы безопасности потребуется проверка соответствия требованиям отдельных ее подсистем

при этом должен производиться из числа установленных на конкретном объекте или транспортном средстве заявителя.

В соответствии с подпунктом «б» пункта 8 правил, схема № 2 применяется при сертификации партии ТСОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя из этой партии. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемую партию.

При этом заявителем может быть не только изготовитель (например, поставщик, эксплуатант оборудования — технических средств), однако для подобных случаев подпунктом «б» пункта 7 правил установлен особый порядок: заявитель «предоставляет в орган по сертификации документ изготовителя, подтверждающий факт производства изготовителем заявляемого для проведения обязательной сертификации технического средства обеспечения транспортной безопасности».

Кроме того, если эксплуатант оборудования намерен воспользоваться вместо схемы сертификации № 4 схемой сертификации № 2, ему потребуется соблюсти ряд формальностей: произвести демонтаж действующего оборудования, установленного на ОТИ или ТС, восстановить товарный вид, конструкторскую и эксплуатационную документацию, упаковать каждое изделие из партии, получить на них (в соответствии с подпунктом

«Г» пункта 11 правил) сертификаты соответствия (декларации о соответствии) требованиям безопасности и электромагнитной совместимости (организовав испытания в лаборатории, специально аккредитованной для этого) и предоставить всю партию на процедуру отбора образцов для проведения сертификационных испытаний лабораторией, имеющей область аккредитации по постановлению правительства РФ от 26 сентября 2016 года № 969.

Как повлияло введение сертификации на согласование планов ОТБ?

А. ПРИВАЛОВ: После вступления в силу положений постановления правительства № 969 логично ожидать проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ и ТС и последующей актуализации планов ОТБ.

Возможно внесение корректировок в планы мероприятий по дооснащению ОТИ и ТС сертифицированными техническими системами и средствами или по проведению сертификации по схеме № 4 с учетом замены части оборудования на сертифицированное или обладающее необходимыми функциональными свойствами.

Что на практике выбирают ОТИ? Платить штрафы или переоснащать объекты?

А. ПРИВАЛОВ: «Платить штрафы» они не выбирают, они вынуждены их платить до тех пор, пока не приведут системы безопасности ОТИ в соответствие с обязательными требованиями.

Напомню, что стоимость ущерба от АНВ можеткратно превышать все затраты субъекта транспортной инфраструктуры на сертификацию. А невыполнение требований действующего законодательства влечет за собой приостановление работы предприятия на срок до 90 дней; в случае гибели людей субъект транспортной инфраструктуры может быть привлечен к уголовной ответственности.

Могут ли собственники ОТИ и ТС уменьшить свою финансовую нагрузку, обусловленную введенной сертификацией?

А. ПРИВАЛОВ: Планы мероприятий по дооснащению ОТИ и ТС, проведению сертификации и сроки выполнения этапов работ устанавливаются в планах ОТБ и согласуются при утверждении планов в федеральных агентствах по видам транспорта. Очевидно, сроки работ должны быть увязаны с возможностями бюджетирования при различных формах собствен-

ности субъектов транспортной безопасности и необходимостью поддерживать состояние защищенности ОТИ и ТС.

Кардинально снизить финансовое бремя собственники, вероятно, не смогут. Однако в их силах как бы распределить нагрузку. Для чего необходимо оптимально актуализировать планы ОТБ, установив в них реальные сроки выполнения мероприятий и предусмотреть мероприятия, направленные на компенсацию издержек от применения технических систем и средств, имеющих недостаточную функциональность.

На какой срок выдаются сертификаты, подтверждающие соответствие требованиям уже установленной на ОТИ и ТС техники?

А. ПРИВАЛОВ: Межведомственной рабочей группой по вопросам сертификации принято протокольное решение о рекомендации уполномоченным органам по сертификации:

- отказывать в проведении сертификации по схеме № 4 технических средств с истекшим сроком эксплуатации, установленным производителем;
- при направлении отказа в адрес заявителя включать рекомендацию по обращению заявителя к производителю технических средств с запросом о продлении установленного срока эксплуатации;
- устанавливать срок действия выдаваемого сертификата равным установленному сроку эксплуатации с учетом продления срока производителем, при этом указывать в сертификате серийный или идентификационный номер сертифицируемого технического средства, а также реквизиты документа, подтверждающего продление производителем установленного срока эксплуатации.

Сейчас идет процесс обсуждения изменений в постановление № 969, на что в первую очередь они направлены?

А. ПРИВАЛОВ: Корректировка постановления № 969 сейчас, действительно, злободневный вопрос. Всего учесть невозможно, и за время работы системы органы по сертификации выделили ряд узких мест.

В числе актуальных технических и процедурных изменений:

- введение дополнительных уточняющих требований к специфическим источникам видеосигнала, какими являются тепловизионные камеры;

- устранение неопределенности в отношениях между заявителем и органом по сертификации на этапе рассмотрения заявки, повышение качества и обоснованности принятия решения за счет повышения информативности заявочных материалов, в составе которых заявителем должны предоставляться в обязательном порядке документы (при их наличии), предусмотренные пунктом 12 правил;
- уточнение названий национальных стандартов, указание действующих нормативных документов взамен утративших силу.

Например, в пункте 45 «а» требований установлено: «...выполнение требований Научно-производственного объединения «Специальная техника и связь» МВД РФ к качеству аудиоинформации и ее пригодности для проведения идентификационных исследований по голосу и речи», при этом сами требования данного стандарта предприятия не поименованы.

Насколько я понимаю, документ, вынесенный на общественное обсуждение, не прошел оценку регулирующего воздействия. Что дальше?

А. ПРИВАЛОВ: В настоящее время готовится протокол разногласий для отправки в Минюст. Изменения в том или ином виде все равно будут в постановление внесены.

В будущем стоит ли ожидать приведения постановления № 969 в соответствие с постановлениями правительства РФ о ТБ по видам транспорта. Например, с постановлением правительства № 886, устанавливающим требования для ОТИ и ТС воздушного транспорта?

А. ПРИВАЛОВ: Вопрос требует конкретизации и проработки, но очевидна разная направленность сопоставляемых вами документов. Постановление № 969 устанавливает только общие функциональные требования, а постановления правительства по видам транспорта, как вы их назвали, регулируют более широкий круг вопросов, куда безусловно входит эксплуатация соответствующих требованиям постановления № 969 ТСОТБ. В целом документы и так согласованы между собой.

Например, в части, касающейся требований к функциональным свойствам технических средств видеонаблюдения в пункте 29 требований постановления правительства РФ № 969 есть запись: «Технические средства архивации должны обеспечивать хранение необходимых объемов видеоинформации в течение времени, которое задается условиями и режимом охраны объекта».

В то же время в постановлении правительства от 28 июля 2018 года № 886 учтены требования постановления № 969 и установлены единые требования по продолжительности хранения информации независимо от категории ОТИ, для всех категорий — один месяц. Что соответствует положению пункта 58 «б» требований: «Срок хранения собранной информации — не менее 30 суток».

При этом для транспортных средств I и II категорий в постановлении № 886 установлены требования обеспечить видеообнаружение объектов видеонаблюдения в кабине ТС и на путях прохода в салон (кабину) ТС с функцией записи видеоизображения, а также видеомониторинг объектов видеонаблюдения в салоне ТС с функцией записи видеоизображения. Но не содержится требование по продолжительности хранения видеозаписи.

Неоднократно звучали предложения дифференцировать требования постановления № 969 в зависимости от климатических зон, где используется оборудование. Как вы относитесь к такому предложению?

А. ПРИВАЛОВ: Принимая во внимание, что при проектировании систем безопасности для конкретных объектов учитываются требования по видам транспорта, требования постановления № 969 и условия эксплуатации ТСОТБ, в том числе и климатические особенности территории, смысла в такой дифференциации нет.

Каких еще изменений стоит ждать производителям ТСОТБ и транспортникам?

А. ПРИВАЛОВ: Изготовителям ТСОТБ надо не ждать, а сертифицировать производимое оборудование и готовиться к поставкам на ОТИ. Субъектам транспортной инфраструктуры же не дожидаться очередного прихода представителей Ространснадзора, а организовать дополнительную оценку уязвимости ОТИ и ТС, грамотно актуализировать планы ОТБ, включить в них необходимые мероприятия для обеспечения оснащения ОТИ и ТС техническими средствами ОТБ и проведения сертификации, установить в планах ОТБ и согласовать с агентствами реальные сроки выполнения работ.

Александр Андреевич, благодарю вас за содержательное интервью!

А. ПРИВАЛОВ: Спасибо вам за интерес к теме. Всегда рад помочь!

