

Курс на переоснащение

Морское или речное судно — это всегда уникальное и технически сложное сооружение. Оснащение подобных транспортных средств системами безопасности требует от компаний широкого набора компетенций, а от оборудования — прохождения испытаний сразу в нескольких сертификационных системах. В 2018 году этот тезис начали разделять заказчики.



Алексей Криницын

руководитель регионального отдела продаж
ООО «Маринэк», аспирант ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

О ТЕХ, КТО В МОРЕ

Водный транспорт, назначение которого — перевозка грузов и пассажиров, относится к категории повышенного риска, что обязывает органы госу-

дарственной власти к обязательному внедрению стандартов, касающихся вопросов безопасности, и осуществление контроля их выполнения.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16 «О транспортной безопасности» и развивающее его постановление правительства № 678 от 16 июля 2016 года предписывают проводить категорирование объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) морского и речного транспорта, с последующими оценкой уязвимости и составлением планов транспортной безопасности. На основании этих документов разрабатывается система мер защиты

Head on to re-equipment / By Alexey Krinitsyn, Regional Sales Manager Marineq Ltd, postgraduate student of Volga state university of water transport

A sea or river vessel is always a unique and technically complex construction. Equipping such vehicles with safety systems requires companies to have a wide range of competencies, and equipment requires passing tests in several certification systems at once. In 2018, customers began to share this view.



ОТИ и ТС морского и речного транспорта от актов незаконного вмешательства.

В свою очередь неотъемлемой частью такой системы мер является оснащение объектов и судов системами видеонаблюдения. При этом, если для объектов портовой инфраструктуры могут быть пригодны решения охранного видеонаблюдения общего, сухопутного назначения, то к оборудованию для оснащения судов

предъявляется ряд специальных требований. А поставщик подобных систем зачастую должен обладать компетенциями для производства полного цикла работ по оснащению судна системой видеонаблюдения.

ТРЕБОВАНИЯ К ОБОРУДОВАНИЮ

При оснащении любых транспортных средств системами видеонаблюдения в соответствии с законодательством РФ необходимо учитывать требования к оборудованию, установленные постановлением правительства № 969 от 26 сентября 2016 года. А в вопросе оснащения судов внутреннего водного и морского транспорта требования этого общего для всех видов транспорта нормативно-правового акта дополняются требованиями профильных Российского морского регистра судоходства (РМРС) и Российского речного регистра (РРР).

Если рассматривать требования регистров, стоит сказать, что конкретные функциональные требования к оборудованию видеонаблюдения содержатся только в Правилах РМРС. В Правилах РРР в отношении технических средств контроля, а именно охранного наблюдения, конкретные характеристики четко не закреплены. Это давало определенное послабление для судовладельцев и поставщиков оборудования до внедрения постановления № 969. Раньше заказчик мог обратиться к поставщику, не имеющему допуска к РРР, и закупить у него систему, не приспособленную к работе на водном транспорте и не сертифицированную Российским речным регистром. Несмотря на неоднократные обсуждения, вопрос внесения изменений в текущую редакцию правил РРР до сих пор остается открытым.

Требования РМРС относительно судовых систем видеонаблюдения более четкие. Технические системы видеоконтроля включены в номенклатуру объектов технического наблюдения РМРС под кодом 044100. Непосредственные требования к системам видеонаблюдения содержатся в части IV Правил по оборудованию морских судов.

При изучении документа нетрудно заметить, что требования к функциональным характеристикам технических средств видеонаблюдения, зафиксированные в постановлении правительства № 969, жестче, нежели требования Правил РМРС. Например, согласно пункту 7.2.7 Правил РМРС, «Разрешающая способность телевизионной камеры по горизонтали должна быть не менее 300 телевизионных линий для цветного

и черно-белого изображения, при этом соотношения размеров изображения должны соответствовать стандартным (3:4; 9:16 и т. д.)». А согласно пункту 31 требований постановления № 969, «Оптическая разрешающая способность по горизонтали должна составлять не менее 800 линий на горизонтальный размер кадра». Это не единственный пример, поэтому можно сказать, что прохождение испытаний по требованиям РМРС для продукции, имеющей сертификат транспортной безопасности, будет успешным с высокой долей вероятности.

Однако закономерно возникает вопрос о необходимости сохранения сертификации продукции видеонаблюдения регистрами после выхода постановления № 969. Несмотря на, казалось бы, более высокие требования постановления № 969, тестирование и сертификация оборудования на соответствие Правилам РМРС безусловно необходимы.

Например, уже упомянутые Правила РМРС содержат указание: «Конструкцией телевизионных камер, устанавливаемых на открытой палубе, должна быть предусмотрена возможность установки защитного кожуха или устройства очистки объектива». Подобные климатические требова-

ния отсутствуют в постановлении № 969, но очевидным образом необходимы в условиях солевого тумана и повышенной влажности, неизбежных при передвижении по морю. Соответственно, инспектор РМРС может потребовать, чтобы оборудование имело определенный класс влагозащиты, опираясь на Правила РМРС. При получении оборудованием сертификата регистра оно проходит испытания в аккредитованной лаборатории на всевозможные воздействия в условиях морской среды. Нужно понимать, что сертификат в данном случае — не просто «бумажка» с параметрами, а документ, фиксирующий реальные характеристики, в том числе климатическую устойчивость оборудования. Очевидно, что в условиях открытой воды такие требования — не просто требования на бумаге, но действительно необходимые характеристики.

СОВМЕЩАЯ КОМПЕТЕНЦИИ

Установка системы видеонаблюдения на судно не самый простой процесс. Сначала необходимо разработать проектную документацию, а готовый проект должен пройти утверждение в одном из регистров, в зависимости от принадлежности суд-

ru-bezh.ru

Навигатор по рынку систем безопасности



Новостная лента рынка систем безопасности в формате 24/7



Нестандартные мнения из соцсетей



Аналитика: медиарейтинг компаний, рейтинг тендеров, инфографика



Эксклюзивный мультимедийный контент



на к внутренним или внешним водным путям. На этом этапе компании-проектировщику необходимо соответствующее признание РМРС либо РРР.

Зачем нужен проект и зачем его где-то согласовывать? Первоначальная задача введения контроля судового оборудования регистрами состоит в том, чтобы обеспечить безопасное судовождение. Выход оборудования из строя в условиях плавания сопряжен с риском для человеческой жизни, поэтому так важно соблюдать внедренные регистрами правила.

В частности, такой контроль проводится в отношении рационального подсчета нагрузки на систему судна. В случае оснащения судовой системой видеонаблюдения уполномоченные инспекторы регистра удостоверяют, что ее использование не создаст чрезмерную нагрузку для систем электроснабжения судна и никак не по-

Несмотря на, казалось бы, более высокие требования ПП № 969, тестирование и сертификация оборудования на соответствие Правилам РМРС безусловно необходимы

вредит судовождению. Очевидно, что выход из строя систем электроснабжения в условиях плавания совсем не желателен. Проект проверяют на выполнение требований системой по совокупности факторов, в том числе на правильность выбора оборудования в конкретном исполнении, заложение кабельных трасс и т. д.

К этому стоит добавить, что для осуществления монтажных и пусконаладочных работ также потребуется свидетельство регистров о признании права выполнения данных работ. Монтаж и настройка системы осуществляется в присутствии инспектора регистра. Судовой монтаж имеет собственные требования по прокладке кабеля, по подключению оборудования и т. д., они отличны от требований по инсталляции слаботочных систем на берегу. Кроме того, инспектор регистра проверяет соответствие конфигураций системы судового видеонаблюдения той, что заложена в проект, поэтому согласовать проект с одним оборудованием со всеми сертификатами, а установить потом другое, подешевле, просто не получится. Инспектор Ространснадзора также проверит наличие сертификата у установленной системы видеонаблюдения.

Итак, получается, что на всех этапах работ, от закупки оборудования и проекта до монтажа и пусконаладки, компании, которая оказывает эти услуги, требуется соответствующее свидетельство регистров, а оборудованию — сертификат не только соответствующего регистра, но и сертификат МВД. Получение таких свидетельств для компании не самый быстрый, не самый простой и не самый дешевый процесс.

Для заказчика же становится невыгодно распределять поставку оборудования, проектирование системы безопасности и ее монтаж между разными подрядчиками, так как каждый этап работ в отдельности стоит и поставщику услуг, и, впоследствии, заказчику дороже. Поэтому одно из ключевых конкурентных преимуществ для работы на рынке оснащения судов сегодня — это комплексность услуг и сочетание указанных компетенций.

КАК ВЕДУТ СЕБЯ ЗАКАЗЧИКИ

Возвращаясь к знаменитому постановлению правительства № 969, необходимо добавить, что оно действительно способствовало как очищению рынка от некачественного оборудования, так и повышению уровня ответственности судовладельцев. Судовая система видеонаблюдения «Миран» прошла сертификацию первой среди судовых систем, и сейчас мы все чаще фиксируем обращения заказчиков с целью произвести переоснащение судов.

Что скрывать, среди рядовых судовладельцев всегда существовала тенденция в целях экономии ставить самое дешевое оборудование. Инспектор Ространснадзора, в свою очередь, может не требовать соблюдения правил РМРС и РРР, на практике часто инспекторы удовлетворялись самим фактом наличия оборудования в плане обеспечения транспортной безопасности судна.

Однако с выходом постановления правительства № 969 Ространснадзор начал тщательно проверять наличие сертификата на ТСОТБ, получать который производители из сегмента low coast, по всей видимости, не спешат ввиду низких функциональных характеристик своих систем и сопряженных с прохождением испытаний затрат.

Но самое главное, что сами судовладельцы понимают важность соответствия новому законодательству и охотно обращаются за переоснащением своих судов к профессионалам. А те владельцы, на чьи суда не были установлены системы видеонаблюдения, наконец задумались о столь необходимой мере обеспечения безопасности.