

Пять столпов сертификации

Утверждены новые требования к системам безопасности на транспорте

Постановлением правительства от 26 сентября 2016 года № 969 утверждены требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, а также правила их обязательной сертификации. Однако до сих пор производители оборудования и владельцы объектов в замешательстве: им не дали информацию, где проходить сертификацию и по каким методикам, но установили крайний срок исполнения требований — 26 марта 2017 года.

 Текст: Ольга Отис

ЧТО СЕРТИФИЦИРОВАТЬ

Постановление правительства № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» было принято 26 сентября, опубликовано 30 сентября 2016 года и вступит в силу спустя 6 месяцев, то есть 26 марта 2017 года. Разработчиком постановления является ФСБ РФ, эксперты службы работали над документом почти пять лет.

С 26 марта для обеспечения транспортной безопасности можно будет продавать и покупать только сертифицированные технические средства. Требование распространяется на владельцев объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств, а также собственников строений, зданий, сооружений, не являющихся объектами транспортной инфраструктуры, но расположенных на земельных участках, прилегающих к ОТИ и отнесенных в соответствии с земельным законодательством к охранным зонам земель транспорта (последняя категория — требование постановления правительства № 29 от 23.01.2016).

Согласно постановлению № 969, **обязательной сертификации подлежат:**

- системы и средства сигнализации;
- системы и средства контроля доступа;

- системы и средства досмотра;
- средства видеонаблюдения;
- системы и средства интеллектуального видеонаблюдения;
- системы и средства видеозаписи;
- системы и средства аудиозаписи;
- средства связи, приема и передачи информации;
- средства оповещения;
- системы сбора и обработки информации.

В ОЖИДАНИИ МЕТОДИК

Правительство определило пять федеральных органов сертификации.

1. ФСБ РФ — в отношении систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения.
2. МВД РФ — в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи.
3. МЧС РФ — в отношении технических средств оповещения.
4. Россвязь (Федеральное агентство связи) — в отношении средств связи, приема и передачи информации.
5. Минтранс РФ — в отношении систем сбора и обработки информации.

В свою очередь министерства и ведомства должны наделить полномочиями по сертификации подведом-

Five Pillars of Certification. New security systems requirements / By Olga Otis

In the late September 2016, Russian government adopted the decree № 969. The document establishes technical requirements for security equipment and systems and initiates the mandatory certification for technical security assets aimed to be installed on transport facilities. The decree come into force in late March, but still almost all manufactures don't know how to fulfil these requirements and where to pass certification tests.



ственные организации. Но с этого момента постановление начинает пробуксовывать.

Погруженные в тему источники в министерствах по состоянию на начало декабря 2016 года брались лишь предположить, какие организации могут получить такие полномочия:

- **ФСБ РФ** будет курировать сертификацию систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения. С большой степенью вероятности сертификацию будет осуществлять Центр по лицензированию, сертификации и защите государственной тайны ФСБ России (ЦЛСЗ ФСБ России), а также Центр специальной техники ФСБ России;
- **МВД РФ** поручено курировать сертификацию систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи. В роли вероятного сертификационного центра эксперты видят казенное учреждение Научно-производственное объединение «Специальная техника и связь» (ФКУ НПО «СТиС»), а именно — Центр технического регулирования и каталогизации СТиС (*подробней об этом рассказал начальник Центра техрегулирования Павел Колесников — интервью с ним смотрите на стр. 72 — Прим. ред.*);
- Технические средства оповещения будет сертифицировать **МЧС России**. Вероятным кандидатом на проведение этой сертификации называют Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России (ВНИИ ГОЧС). В самом институте готовы принять почетную обязанность и вместе с транспортной отраслью ждут официальных документов на этот счет;
- **Федеральное агентство связи** логично получит контроль над сертификацией средств связи, приема и передачи информации. Полномочия на сертификацию получит государственное учреждение «Отраслевой центр мониторинга и развития в сфере информационных технологий» (ФГБУ Центр МИР ИТ) в соответствии с ведомственным приказом № 237 от

31.10.2016. Детальными планами по реализации 969-го постановления в этом номере поделился заместитель руководителя ведомства Роман Шередин (*см. статью «Хорошо налаженные связи» на стр. 70 — Прим. ред.*);

- **Минтранс** в рамках сертификации достанутся системы сбора и обработки информации. По данным представителей департамента транспортной безопасности и специальных программ, сертификацию будет курировать государственное унитарное предприятие «ЗащитаИнфоТранс» (ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»). В самом ФГУП пояснили, что никаких официальных договоренностей на этот счет пока нет, однако разработка методик уже ведется.

Если техническое средство безопасности имеет несколько функций, то сертификацию будет выполнять тот орган, чья функция является основной.

Участники сертификации и их роли

- федеральный орган сертификации — осуществляет госполитику в этой области;
- подведомственный орган сертификации — организует процесс и выдает сертификат;
- лаборатория — проводит испытания на соответствие техсредств требованиям 969-го постановления по утвержденной методике;
- заявитель — производитель технических средств или субъект транспортной инфраструктуры, где эти средства уже установлены до принятия постановления № 969. Заявитель обращается в подходящий орган сертификации и спустя 90 дней в случае подтверждения соответствия получает на руки сертификат.

К разработке методик сертификационных испытаний привлекают коммерческие испытательные лаборатории, отраслевых экспертов, работающих в составе министерских научно-технических советов, производителей технических средств обеспечения транспортной безопасности. Во всех федеральных органах сертификации специалисты уверены, что методики и форма сертификата соответствия будут утверждены и опубликованы до конца 2016 года.

ДВА ГОДА УСЛОВНО

Постановлением № 969 предусмотрены четыре схемы сертификации. В рамках 4-й схемы, которая оговаривает сертификацию уже установленного на объектах оборудования, владельцам объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств будет предоставлено два года отсрочки. О возможном введении так называемой отлагательной нормы сообщил в рамках форума «Транспортная неделя» Алексей Пятигорский, заместитель директора департамента транспортной безопасности и транспортных программ Минтранса РФ. В настоящее время в Комитете по транспорту и строительству Государственной Думы идет доработка законопроекта, принятого в первом чтении, который содержит поправки к 16-ФЗ «О транс-

портной безопасности». Минтранс особо акцентирует: два года отсрочки будут даны для того, чтобы привести объекты и оборудование в соответствие с требованиями. Сертификация ранее установленных систем безопасности 1 января 2019 года должна быть завершена, а не начата.

Еще одно возможное изменение в 16-ФЗ — отмена необходимости категорирования, проведения оценки уязвимости и разработки планов по обеспечению транспортной безопасности для транспортных средств всех видов транспорта. Категорирование заменят на паспорта транспортной безопасности, которые будут разрабатывать и утверждать сами субъекты транспортной инфраструктуры. Впрочем, отмена категорирования не будет означать отказа от установки, например, камер видеонаблюдения на общественный транспорт. «Требования к паспортам будут оформлены отдельным документом, и там ничто не мешает для определенных транспортных средств предусмотреть наличие камер», — пояснили в Комитете по транспорту ГД.

Схемы сертификации технических средств безопасности (согласно постановлению 26 сентября 2016 г. № 969)

Схема №1 — для сертификации единичных образцов; здесь испытанию подлежат единичные образцы, и сертификат соответствия выдается только на сертифицируемые образцы.

Схема №2 — применяется при сертификации партии технических средств, сертификат соответствия выдается только на сертифицируемую партию.

Схема №3 — предназначена для сертификации серийно выпускаемых технических средств обеспечения транспортной безопасности. Предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя, и предварительную проверку производства на предмет оценки возможности заявителя выпускать в течение срока действия сертификата соответствия технические средства обеспечения транспортной безопасности. Сертификат соответствия выдается на три года. Сертифицированные технические средства обеспечения транспортной безопасности подвергаются периодическому инспекционному контролю. Периодичность, сроки и объем инспекционного контроля определяются программой, согласованной органом по сертификации с держателем сертификата соответствия.

Схема №4 — применяется при сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности уже установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по заявке заявителя, и предусматривает сертификационные испытания образцов на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах.

Сертификат соответствия выдается на сертифицируемый образец или сертифицируемую партию технических средств, установленных на конкретном объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве.

Проведение обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности осуществляется на договорной основе.

Иностранные производители средств и систем обеспечения транспортной безопасности смогут сертифицировать свою продукцию, если имеют на территории РФ филиал, представительство или любую другую резидентную структуру. Впрочем, это для них не новость.

Компании-нерезиденты участвовать в обязательной сертификации не смогут. В этом случае заявителями будут выступать российские владельцы импортных устройств и систем.

ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ

Не только будущие методики испытаний остаются вне поля зрения в связи с сертификацией. После утверждения методик органы сертификации должны отобрать надежные испытательные лаборатории и убедить их пройти расширение в области сертификации в Росаккредитации. И вот тут в стройной схеме обязательной сертификации возникает проблема.

Испытательные лаборатории — это коммерческие структуры, которые оказывают услуги многим органам сертификации и заявителям. Каждая лаборатория работает в своих областях сертификации, где обладает экспертными компетенциями. Эти самые компетенции в случае с обязательной сертификацией нужно дорого (до 300 тысяч рублей) и долго (до 180 дней) подтверждать в Росаккредитации. Законодатель не наделил органы сертификации возможностью самостоятельно аккредитовывать лаборатории. Получается, что частные фирмы должны сейчас серьезно потратиться, выйти на неопределенный и никем не оцененный рынок оказания услуг, где с 26 марта 2017 года им придется нести ответственность (вплоть до уголовной) за достоверность или объективность результатов исследований (испытаний) и измерений. Какими аргументами убедят их органы сертификации? Какой окажется стоимость сертификации для заявителя, чтобы оправдать эти расходы и риски экспертов? Это станет понятно в апреле 2017 года.

Опрошенные журналом РУБЕЖ вендоры относятся к техническим требованиям, изложенным в постановлении правительства № 969, по-разному. Одни считают их излишне детализированными под конкретных производителей, другие указывают на неразумное применение одних и тех же требований к разным по функционалу устройствам (речь о досмотровом оборудовании), но большинство приветствуют их появление, поскольку это упорядочит рынок.

Общее мнение: какими бы ни были — лишь бы нечасто менялись.

