

Тезисы Татаринцева Ю.А.

Тема: Современные требования при обязательной оценке соответствия оборудования для удаления обледенения и противообледенительной обработки воздушных судов.

Часть I

Организация подтверждения соответствия

Система сертификации на воздушном транспорте (ССВТ) и система сертификации в гражданской авиации (ССГА), действовавшие в России с 1995г по 2006г выполнили поставленные задачи по обязательной сертификации наземной авиационной техники (далее НАТ).

В настоящее время система подтверждения соответствия НАТ требует перехода на более качественный уровень в соответствии с современными требованиями.

Распоряжением Минтранса РФ №НА-217р от 24.06.2002г утверждена «Номенклатура объектов гражданской авиации, подлежащих обязательной сертификации в системе сертификации в гражданской авиации РФ» (п.12 «Аэропорты», п.30 «Наземная авиационная техника») и полностью соответствует требованиям п.1 ст.6 Федерального закона РФ «О техническом регулировании» № 184-ФЗ от 27.12.2002г (далее Закон «О техническом регулировании»).

В целях приведения нормативных актов в соответствие с действующим Законодательством РФ приказом министра транспорта РФ №70 от 21.06.2006г «О признании утратившим силу приказа министра транспорта РФ №88 от 17.05.2001г «О системе сертификации в гражданской авиации РФ» система сертификации в гражданской авиации РФ аннулирована.

В соответствии с «Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта», утвержденным постановлением Правительства РФ №398 от 30.07.2004г п.5.3 и приказом Минтранса РФ №ВС-321фс от 26.09.2006г «Об организации сертификации и инспектирования в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» п.1.2 на Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов (ранее принимало заявки на сертификацию НАТ от изготовителей и поставщиков, выпускало решения о сертификации, выдавало сертификаты соответствия) возложена только функция сертификации юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, а также обеспечивающих использование надлежащего бортового и наземного авиационного оборудования.

В настоящее время в гражданской авиации России орган по сертификации, центры по сертификации и испытаниям, имеющие право проводить обязательную сертификацию НАТ отсутствуют в связи с окончанием сроков действия аттестатов аккредитации.

Согласно статьи 46 п.8 закона «О техническом регулировании»:

«Документы об аккредитации, выданные в установленном порядке органам по сертификации и аккредитованным испытательным лабораториям (центрам до вступления в силу настоящего Федерального закона, а также документы, подтверждающие соответствие(сертификат соответствия, декларация о соответствии)и принятые до вступления в силу настоящего Федерального закона считаются действительными до окончания срока, установленного в них».

Центр сертификации НАТ и АД (г.Щелково) и испытательный центр технических средств ГСМ (г.Чехов) зарегистрировались в Системе добровольной сертификации и не имеют право проводить работы по обязательной сертификации.

Законом «О техническом регулировании» ст.20 п.3 обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах:

- *принятия Декларации о соответствии;*
- *обязательной сертификации.*

В настоящее время система обязательной сертификации в Гражданской авиации и соответствующие технические регламенты отсутствуют. В существующих обстоятельствах изготовитель техники подает заявку и оплачивает значительные суммы за работы на получение сертификата соответствия, которые включаются в стоимость закупаемой аэропортами техники, но сертификата на тип техники не получает. После получения выдаваемого в настоящее время сертификата соответствия возникает вопрос, почему и как изготовитель техники должен обеспечивать согласно формулировке в сертификате соответствия «использование надлежащего наземного авиационного оборудования» при эксплуатации в аэропортах.

Согласно ст. 46 п.4 Закона «О техническом регулировании»:

«До вступления в силу соответствующих технических регламентов схема декларирования соответствия на основе собственных доказательств допускается для применения только изготовителями или только лицами, выполняющими функции иностранного изготовителя».

Согласно ст.24 п.1 Закона «О техническом регулировании»:

«Декларирование соответствия осуществляются по одной из следующих схем:

- *принятие Декларации о соответствии на основании собственных доказательств;*
- *принятие Декларации о соответствии на основании собственных доказательств, доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра)».*

Уровень профессиональной подготовки специалистов по аэродромному обеспечению и перевозке пассажиров, багажа и грузов в аэропортах России позволяет разрабатывать технические задания на поставку НАТ в аэропорты России на хорошем уровне с учетом местных условий аэропортов (конструктивное и климатическое исполнение, соблюдения требований

безопасности и охраны окружающей среды, эргономики и т.д.) в соответствии с российскими и международными требованиями, а также проводить с хорошим качеством ее приемку от изготовителя.

В августе месяце 2007г я обратился с письмом на имя директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Тасуна В.Н. со своими предложениями по поводу письма Минтранса России исх.№01-03-03/1685 от 26.06.2007г с ответом на обращение Генерального директора фирмы «Авиаисток» Белякова В.С. в связи со сложившейся ситуацией в вопросах сертификации НАТ.

В настоящее время на переходный период до вступления в силу соответствующих технических регламентов предлагаю выпустить документ следующего содержания:

1. *До дня вступления в силу соответствующих технических регламентов обязательная оценка соответствия, в том числе подтверждение соответствия и государственный контроль (надзор), а также маркирование продукции знаком соответствия осуществляется в соответствии с правилами и процедурами, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными документами федеральных органов исполнительной власти, принятыми до дня вступления в силу настоящего Федерального закона.»* (статья 46, п.2 ФЗ о техническом регулировании).
2. Перечень наземной авиационной техники, подлежащей обязательной оценке соответствия (Приложение 1) приведен в соответствии со следующими документами:
 - Федеральные авиационные правила «Сертификация аэропортов. Процедуры.». Введены Приказом ФСВТ России от 24.04.2000г №98. Приложение 1 «Перечень наземной авиационной техники, применение которой в аэропортовой деятельности допускается при наличии сертификата типа (за исключением техники, ранее принятой на оснащение гражданской авиации)»
 - Распоряжение Минтранса РФ от 24.06.2002г №НА-213р «Об утверждении номенклатуры объектов гражданской авиации, подлежащих обязательной сертификации в Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации».
3. *«До вступления в силу соответствующих технических регламентов схема декларирования соответствия на основе собственных доказательств допускается для применения только изготовителями или только лицами, выполняющими функции иностранного изготовителя.»* (статья 46, п.4 ФЗ о техническом регулировании).

Схемы декларирования соответствия, их содержание и исполнители приведены в соответствии с рекомендациями по стандартизации Р50.1.046-2003 (Приложение 2).

4. Если по условиям контракта (договора) между заказчиком (потребителем) и изготовителем составлено техническое задание (Приложение 3), определены правила и формы участия сторон в проведении приемки продукции, то процесс приемки продукции должен проводиться в соответствии с ними.

В процессе испытаний и приемки выпускаемой продукции изготовителем и потребителем руководствоваться ГОСТ 15.309-98 «СРППП. Испытания и приемка выпускаемой продукции. Основные положения.».

При заключении контракта и составлении технического задания на поставляемую продукцию в рабочую группу рекомендуется включать экспертов или специалистов по системам качества региональных управлений и аэропортов, прошедших подготовку в Центре переподготовки и повышения квалификации кадров воздушного транспорта РФ Московского государственного технического университета ГА по направлению «Наземная авиационная техника» и получивших свидетельство об окончании курсов и сертификат соответствия эксперта или специалиста по системам качества.

В процессе испытаний и приемки продукции целесообразно приглашать независимых экспертов по сертификации наземной авиационной техники, имеющих большой самостоятельный опыт работы, аттестованных распоряжением Минтранса России №НА-410Р от 05.12.2002г и прошедших переподготовку в 2005г по направлениям:

а) Наземная авиационная техника, обеспечивающая:

- обслуживание пассажиров, багажа, почты и грузов;
- техническое обслуживание воздушных судов;
- эксплуатационное содержание и ремонт аэродромов,

следующих экспертов:

Бурдейного Владимира Александровича
Кокленкова Виктора Михайловича
Лушина Владимира Викторовича
Татаринцева Юрия Андреевича.

б) Наземное специальное оборудование технических средств авиа ГСМ и спецжидкостей следующих экспертов:

Поплетеева Алексея Станиславовича
Поплетеева Станислава Ивановича
Талаева Анатолия Георгиевича
Талаева Дмитрия Анатольевича.

5. Испытания наземной авиационной техники для целей декларирования проводить в соответствии с требованиями ГОСТ 15.309-98 «СРППП. Испытания и приемка выпускаемой продукции. Основные положения.» в испытательных лабораториях (центрах), аккредитованных на проведение соответствующих испытаний в

Системах обязательной сертификации (Приложение 4) по установленным правилам (Приложение 5) в объеме и последовательности периодических испытаний, что оговаривается в контрактах (договорах) на поставку.

При отсутствии таких испытательных лабораторий (центров) или значительной их удалённости, что усложняет транспортирование НАТ, увеличивает стоимость испытаний и удлиняет их сроки, допускается проводить испытания в испытательных лабораториях (центрах), аккредитованных только на компетентность, под контролем независимых аттестованных экспертов по сертификации НАТ, указанных в пункте 4. Протоколы таких испытаний подписывают уполномоченные специалисты испытательной лаборатории (центра) и независимые эксперты по сертификации НАТ. Испытания проводятся на образцах конструкция, состав и технология изготовления которых должны быть такими же как у поставляемой продукции потребителю.

Во всех случаях методики, объем, достаточность, порядок проведения испытаний, отбор образцов конкретного типа НАТ устанавливаются аккредитованными испытательными лабораториями (центрами) по согласованию с независимыми аттестованными экспертами по сертификации НАТ.

В ходе выполнения работ по подготовке декларации о соответствии могут использоваться документальные доказательства соответствия, полученные заявителем самостоятельно или в различных системах обязательной сертификации для сокращения объема проверок. При оценке возможности использования дополнительных документов (протоколов приёмочных, периодических, инспекционных испытаний, гигиенических и пожарных сертификатов, зарубежных сертификатов и т.д.) учитывается специфика техники, степень её потенциальной опасности, объём и стабильность условий производства, репутация изготовителя, степень доверия оценок, данных сторонними организациями, отзывы организаций эксплуатирующих данные типы изделий и т.п.

При внесении изменений в конструкцию (состав) НАТ или технологию её производства, которые могут повлиять на соответствие продукции требованиям нормативных документов, заявитель в течение пяти дней извещает об этом потребителя и принимается совместное решение о необходимости проведения новых испытаний или оценки состояния производства этой продукции. Эту ситуацию целесообразно оговаривать в контрактах (договорах) на поставку продукции.

6. В схемах декларирования завершающей операцией является принятие заявителем декларации о соответствии. Форма декларации

о соответствии, введена Приказом Минпромэнерго РФ от 22.03.2006г №54 «Об утверждении формы декларации о соответствии продукции требованиям технических регламентов» (Приложение 6). В случае необходимости заявитель может воспользоваться консультациями у независимых аттестованных экспертов по сертификации НАТ или у аттестованных в гражданской авиации экспертов и специалистов по системам качества.

Оформленная по установленным правилам декларация о соответствии подлежит регистрации в органе по обязательной сертификации уполномоченным Федеральным органом исполнительной власти по техническому регулированию на основании заявления изготовителя. Срок действия декларации на тип продукции целесообразно устанавливать не более, чем на два года, а на единичные экземпляры или партию в соответствии с условиями поставки (контракта). Оплата регистрации осуществляется в установленном порядке.

7. Зарегистрированная по установленным правилам декларация о соответствии на приобретенную НАТ, подлежащую обязательной оценке соответствия (Приложение 1) является документом необходимым при введении ее в эксплуатацию в аэропортах России и других предприятиях и организациях ГА.
8. Инспекционный контроль задекларированной НАТ проводится при участии независимых аттестованных экспертов по сертификации НАТ.
Инспекционный контроль проводится в форме периодических и внеплановых проверок по «Типовой программе проверки использования надлежащего наземного авиационного оборудования при сертификации аэропортовой деятельности», утвержденной начальником отдела аэродромов и аэропортов Федерального агентства воздушного транспорта 05.11.2004г.
9. Действие Федеральных авиационных правил (ФАП) «Сертификация наземной авиационной техники», утвержденных приказом Минтранса России №19 от 20.03.2003г, как являющиеся организационным документом, повторяющим ФАП «Положение о системе сертификации в гражданской авиации РФ», утратившим силу по приказу Минтранса России №70 от 21.06.2006г.

В связи со сложившейся ситуацией ввиду неясности в вопросе подтверждения соответствия изготовители и поставщики наземной авиационной техники могут обращаться к следующим должностным лицам:

- Министру транспорта РФ по адресу Рождественка ул., д.1, стр.1.
Москва, 109012
ТЕЛ.(495) 626-10-00 ФАКС(495) 626-90-38
<http://www.mintrans.ru>

- Руководителю Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Курзенкову Г.К. по адресу:
125993, Москва, Ленинградский проспект, д.37, корпус 1
ТЕЛ/ФАКС (495)155-55-35
<http://www.rostransnadzor.ov.ru>
- Руководителю Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Бачурину Е.В. по адресу:
125993, ГСП-47, Москва, Ленинградский проспект, д.37, корпус 2
ТЕЛ/ФАКС (495)155-55-35
<http://www.favt.ru>

Основание при обращении изготовителей

НАТ в государственные органы:

1. Федеральный закон №59-ФЗ от 02.05.2006г «О порядке рассмотрения обращений граждан РФ»
2. Приказ Ространснадзора №389-ФС «Об утверждении порядка рассмотрения обращений граждан, поступающих по электронной почте через официальный Интернет-сайт ФСНСТ»
3. Приказ Росавиации №2 от 15.01.2007г «О назначении должностных лиц, ответственных за контроль рассмотрения обращения граждан РФ».

Часть II

Руководящие документы, определяющие требования к оборудованию и технологиям устранения обледенения и противообледенительной обработки воздушных судов

С середины 1990-х годов, когда началось быстрое переоснащение аэропортов России современной НАТ произошло значительное поступление в эксплуатацию современных деайсеров зарубежного производства и началось широкое применение технологий по удалению обледенения и противообледенительной обработки воздушных судов. Этот процесс будет увеличиваться, качество технологий возрастать, что потребует роста профессиональной подготовки обслуживающего персонала аэропортов и выполнения современных требований, изложенных в руководящих документах.

Действующими руководящими документами, определяющими требования к оборудованию и технологиям устранения обледенения и противообледенительной обработки воздушных судов являются:

1. ГОСТ 15150-69 «Международный стандарт. Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов. Категории, условия эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды.»
Издание: май 2000г с изменениями 1,2,3,4.
2. МС ISO 11077: 1993г «Авиация и космонавтика – Самоходные противообледенительные/ антиобледенительные машины. Функциональные требования.
3. EN 12312-6 «Авиационное наземное вспомогательное оборудование – часть 6 Противообледенительные машины и противообледенительное/антиобледенительное оборудование»
Издание: декабрь 2003г
4. EN 1915-1: 2001г «Авиационное наземное вспомогательное оборудование. Общие требования.» состоит из частей:
Часть 1: Основные требования техники безопасности.
Часть 2: Требования к устойчивости и прочности, расчеты и методы испытаний на устойчивость и прочность.
Часть 3: Методы измерения вибрации.
Часть 4: Методы измерения уровня шума.
5. EN 954-1: 1996 «Безопасность механизмов и машин»
Часть 1: Общие принципы проектирования.
6. МС ISO 11075: 1993 «Авиация и космонавтика. Ньютоновские жидкости для противообледенительной/антиобледенительной обработки самолетов, тип I по ISO».

7. МС ISO 11076: 2000г «Авиация и космонавтика. Методы противообледенительной/антиобледенительной обработки самолетов с применением жидкостей».
8. Руководство по обслуживанию в аэропорту:
 - АНМ-975 «Функциональные требования к машине для удаления льда и предотвращения обледенения воздушных судов»
 - АНМ-977 «Функциональная спецификация для машины по удалению льда и снега для воздушных судов авиации общего назначения».

С Уважением
Татаринцев Юрий Андреевич
Телефон/Факс 8-496-567-17-68 домашний
Моб.тел. 8-903-543-76-67
e-mail: tya_0760@mail.ru