

ПРОТОКОЛ

Заседания Комитета по техническому регулированию и технической безопасности

г.Москва

24 августа 2017 г.

№ 1

Председатель

Вице-президент НП «ОПЖТ»
Председатель Комитета

Матюшин В.А.

Присутствовали:

Список участников (Приложение №1).

Повестка заседания:

1. Проблемы при проведении оценки безопасности инновационной техники. Нормативные документы, методы испытаний, испытательные центры.
2. Объективная возможность проведения испытаний и область аккредитации испытательных центров.
3. Разное. О создании Подкомитета по экологии и охране окружающей среды.

1. Проблемы при проведении оценки безопасности инновационной техники. Нормативные документы, методы испытаний, испытательные центры

С докладом выступил председатель комитета В.А.Матюшин. Статья 6 технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава» устанавливает, что при выполнении всех требований стандартов, указанных в приложении к регламенту для данной продукции, согласно презумпции соответствия установленной в законе, означает, что эта продукция соответствует требованиям регламента. Такой подход практикуется во всем мире для всего спектра продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия.

Однако, по существу это может быть верным в одном случае – когда продукция была спроектирована по этим стандартам. При этом стандарты объявлены добровольными к применению и конструктор может их не учитывать, а при создании новых изделий или их доработке (улучшению) он будет вынужден отклониться от их положений. Это совершенно естественный процесс, и при разработке принципиально новой, инновационной продукции соблюсти требования

стандартов будет просто невозможно и поэтому в п.3 статьи 6 прямо указано, что неприменение стандартов не расценивается как не соответствие регламенту.

Заявителем на проведение обязательной сертификации является не разработчик, а изготовитель продукции и к моменту завершения постройки (изготовления) опытных образцов он должен подготовить документы к проведению процедуры сертификации.

Если это инновационная продукция, т.е. действительно обладающая принципиально лучшими характеристиками, то заявитель действует по пути обоснования безопасности и подготовки предложений по изменению и дополнению требований и методов испытаний.

Орган сертификации должен оценить достаточность для обеспечения безопасности этого обоснования и установить метод их контроля при проведении испытаний.

Это сложный и ответственный момент, который нечетко изложен в техническом регламенте. Для такой работы нужна высочайшая квалификация и может потребоваться достаточно большое время и большие трудозатраты.

Для принципиально новой конструкции орган сертификации может и не иметь в штате такого специалиста. Считаю, что в ТР ТС необходимо предусмотреть:

- возможность органу сертификации привлекать экспертов, для чего определить процедуру работы, ответственность экспертов;
- и установить, что оплата их услуг входит в стоимость работ органа.

Так же такую процедуру следует предусмотреть для случаев, когда заявитель не хочет или не может полностью или частично провести разработку продукции в соответствии с нормами, приведенными в стандартах.

Большую степень риска представляют случаи внесения изменений в серийную конструкцию. Хотя п.53 статьи 6 указывает, что при внесении изменений в конструкцию, которые могут повлиять на соответствие продукции ТР ТС заявитель извещает об этом орган сертификации, который принимает решение о необходимости проведения испытаний.

Однако, изготовитель не всегда может, а иногда для упрощения задачи и не хочет определить конструкцию как новую и не полностью отвечающую требованиям стандарта. Это может происходить потому, что в этом случае заявителю необходимо предложить изменение требований и методов контроля и провести обоснование безопасности.

Определить степень соответствия предложенной конструкции имеющимся требованиям безопасности может и разработчик конечной продукции (если это комплектующие изделия), но такой обязанности у него нет и эта организация должна проверять только наличие сертификата.

Следовательно, только орган сертификации в этой цепочке является единственным звеном, который должен оценить представленные документы и обнаружив любое изменение конструкции провести оценку влияния его на параметры, определяющие безопасность в эксплуатации.

Это, как было указано выше, сложная задача и как процедура сертификации так и положения технического регламента подобную ситуацию не рассматривают.

Поэтому мы уже имеем примеры, когда прошедшая установленные испытания и соответствующая требованиям взаимосвязанных стандартов продукция, на которую был выдан сертификат, оказывалась опасной и была отстранена от эксплуатации Ространснадзором.

На наш взгляд, разработчик при любом изменении конструкции должен представлять в орган по сертификации заключение об отсутствии влияния изменений на требования безопасности и сохранения презумпции соответствия (а не просто сообщать в орган о принятых изменениях).

Если это комплектующие, то этот документ должен быть согласован разработчиком конечной продукции.

Органу сертификации следует вменить в обязанность провести экспертизу с составлением письменного заключения своими силами или с привлечением экспертов.

Нам необходимо собрать информацию о подобных случаях, так же предложения по изменению нормативных документов и сформировать соответствующие предложения.

Кроме того, для подобных ситуаций необходимо предусмотреть систему оперативного расширения области аккредитации ИЦ на предложенные новые методы контроля путем простой демонстрации возможности проведения испытаний по этим обновленным методам.

Состоялось обсуждение сообщения, принято решение о поддержке высказанных предложений.

2. Объективная возможность проведения испытаний и область аккредитации испытательных центров

С сообщением выступил председатель комитета В.А.Матюшина. Основой проведения оценки безопасности продукции являются испытания. Отсюда решающее значение качества всей работы системы технического регулирования определяется уровнем объективности, полноты, достоверности результатов испытаний.

Испытательные лаборатории допускаются к работам по оценке соответствия только после прохождения аккредитации в национальной системе аккредитации и внесения их в реестр ЕАЭС. При аккредитации проводится значительная работа, подход достаточно жесткий, тщательный, но при этом излишне формализован. В результате создаются излишние не принципиальные проблемы, но одновременно с этим для технически сложной продукции, к которой относится и продукция для железных дорог, зачастую поверхностная и не гарантирующая необходимый уровень работ во всей подтвержденной области аккредитации.

Это относится прежде всего к ИЦ, не имеющим опыта работы с железнодорожной техникой, к новым для нашей области организациям и возможно при расширении области аккредитации.

Качество проведения испытаний всегда определяется компетенцией и опытом работы в конкретной области испытаний персонала и наличием испытательного оборудования.

В ряде случаев, когда испытательное оборудование ранее использовалось для аналогичных общепромышленных изделий и оборудование может реализовать необходимые воздействия – такие ИЦ можно аккредитовывать в установленном порядке, так же можно поступить и при расширении области аккредитации и формировании новых ИЦ. Это возможно, так же если устанавливается новое (арендуется), но уже применяющееся в других ИЦ оборудование и персонал имеет опыт работы по проведению таких испытаний.

Если ИЦ располагает не применявшимся ранее оборудованием или не применявшимся для этих целей, или в области аккредитации включены ходовые испытания, которые никогда ИЦ не проводил, должна быть проведена оценка возможности персонала ИЦ провести эти испытания с применением имеющегося или арендованного оборудования.

В странах Евросоюза при аккредитации ИЦ, в том числе и проводящих испытания железнодорожной техники, необходимо проводить демонстрационные испытания.

Например, в 1996 г. эксперты Берлинского института материалов при проведении предварительного аудита ИЦ ВНИИЖТ по заданию немецкого органа аккредитации DAR в каждой лаборатории требовали продемонстрировать проведение испытаний.

Демонстрацию не обязательно проводить на реальном объекте, полученном для проведения испытаний, а на любом аналогичном объекте, а для сложной техники можно демонстрировать работу измерительных каналов и испытательного оборудования, имитирующего воздействия.

Далее проверяется метрологическое обеспечение и изучаются служебные документы испытателей. При знакомстве с документами проверяется наличие образования в области аккредитации, опыт работы общий и по проведению испытаний. Возможно проведение собеседования.

Естественно, при таком подходе сами аудиторы должны быть специалистами по этому виду техники и иметь опыт проведения аналогичных испытаний. Например, для проведения аккредитации ВНИИЖТа DAR планировал привлечение экспертов аудиторов из трех испытательных центров Германии, специализирующихся на различных видах испытаний.

При обсуждении сообщения были подняты вопросы по назначению объема испытаний при инспекционном контроле и необходимости более широкого использования испытательных центров предприятий изготовителей.

Было отмечено, что в ряде случаев орган сертификации требует проведение при ИК полного объема испытаний, причем использование ИЦ предприятий даже при контроле за ходом испытаний экспертов ОС не допускается.

До 2010 года в ССФЖТ это допускалось и качество контроля обеспечивалось.

Принято решение подготовить и направить письмо в аккредитованные ИЦ и предприятия, имеющие экспериментальную базу, с просьбой дать предложения и сообщить о возникающих проблемах. Исполнительной дирекции обобщить полученные предложения и подготовить заседание Комитета по их рассмотрению и формированию консолидированных предложений.

3. Разное. О создании Подкомитета по экологии и охране окружающей среды

Председатель Комитета сообщил о принятом решении НП «ОПЖТ» о необходимости проведения работ по новому направлению – природоохранной деятельности. Доведены до участников заседания цели и задачи проводимых работ.

Для организации работ предложено создать при Комитете Подкомитет по экологии и охране окружающей среды.

Участники заседания единодушно поддержали предложение о создании подкомитета.

Председатель комитета



В.А.Матюшин

Список участников заседания

1	Абрамов Денис Евгеньевич	Руководитель отдела стандартизации ООО «ВНИЦГТ»
2	Асриянц Владимир Васильевич	Генеральный директор ООО «ИЦПВК»
3	Воля Геннадий Викторович	Ведущий специалист ВЭД КТЗ ДЖЛиВ ООО «Железнодорожные технологии»
4	Гришаев Александр Николаевич	Заместитель начальника отдела технической политики Департамента производственной инфраструктуры и технической политики ПГК
5	Клименко Юрий Александрович	Руководитель ОС, главный метролог ОАО «НИИ вагоностроения»
6	Пирогов Олег Константинович	Генеральный директор ООО «Каскад Электро»
7	Филичева Татьяна Николаевна	Главный специалист отдела качества продукции НПК «ОВК»
8	Морозов Виктор Анатольевич	Заместитель генерального директора ООО «ЦТК»
9	Мозговой Александр Николаевич	Исполнительный директор ООО «ЦТК»
10	Матюшин Владимир Алексеевич	Вице-президент, председатель комитета