

НОРМАТИВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ

УМОВ ПЕРЕСУВАННЯ

ПАСАЖИРІВ

ІЗ ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ

В АВІАЦІЇ



С. Ясенко, кандидат технічних наук, в. о. заступника голови ТК 26 «Експлуатація авіаційної техніки», м. Київ

НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УСЛОВИЙ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОВ С ОСОБЫМИ ПОТРЕБНОСТЯМИ В АВИАЦИИ
С. Ясенко, кандидат технических наук, и. о. заместителя председателя ТК 26 «Эксплуатация авиационной техники», г. Киев

NORMATIVE REGULATION OF MOVEMENT OF PASSENGERS WITH SPECIAL NEEDS REQUIREMENTS IN AVIATION
S. Iasenko, Candidate of Technical Sciences, Deputy Head of TC 26 «Exploitation of Aerotechnics», Kyiv



1. ІСТОРІЯ ПИТАННЯ

Технічний комітет стандартизації ТК 26 «Експлуатація авіаційної техніки» почав працювати у сфері, пов'язаній із забезпеченням прав осіб із особливими потребами, під час роботи над стандартами серій EN 1915 [1] та EN 12312 [2], що, у свою чергу, належать до сфери дії Директиви 98/37/ЄС «Машинне устаткування»², доповненої Директивою 98/79/ЄС, та Директиви 2006/42/ЄС щодо машинного устаткування.

Стандарт EN 12312-14:2006 [4], що стосується транспорту для посадки пасажирів із інвалідністю та осіб із обмеженими фізичними можливостями, був розроблений Технічним комітетом CEN/TC 274 «Aircraft ground support equipment» (Авіаційна на-

¹ Доповідь за темою статті було представлено на науково-практичному семінарі «Стандарти роблять світ доступним для всіх», організованому Держспоживстандартом України та ДП «УкрНДНЦ».

² Директиві 98/37/ЄС відповідає «Технічний регламент з підтвердження відповідності безпеки машин і механізмів» [3], затверджений Наказом Держспоживстандарту від 27.09.2004 № 209 та зареєстрований у Мін'юсті України 20.10.2004 за № 1339/9938.

У статті¹ розглянуто ризики щодо розроблення національних стандартів на прикладі ДСТУ EN 12312-14, загальні принципи врахування потреб зацікавлених сторін щодо формування нормативної бази. Наведено вибіркові переліки стандартів щодо товарів та послуг, спрямованих на забезпечення прав осіб із особливими потребами. Запропоновано заходи щодо поліпшення стану цієї нормативної бази.

земна техніка) і належить до сфери дії зазначених вище директив Європейського Союзу (ЄС).

2. АКТУАЛЬНІСТЬ ПИТАННЯ І ЗАЦІКАВЛЕНІ СТОРОНИ

Відповідно до всіх сучасних систем управління питання задоволення потреб споживача є ключовими під час організації будь-якої діяльності. Можна сказати, що актуальність робіт визначається наявністю реальних потреб юридичних та фізичних осіб. Одночасно всі показники результативності та ефективності успішної організації впливають з обставин, що формують цю «актуальність».

Управління розробленням та планування рівня вимог до розроблення видно з відомої схеми щодо процесного підходу до управління (рис. 1).

Вичерпним індикативним показником зацікавленості у виконанні робіт є участь або фінансування ▶

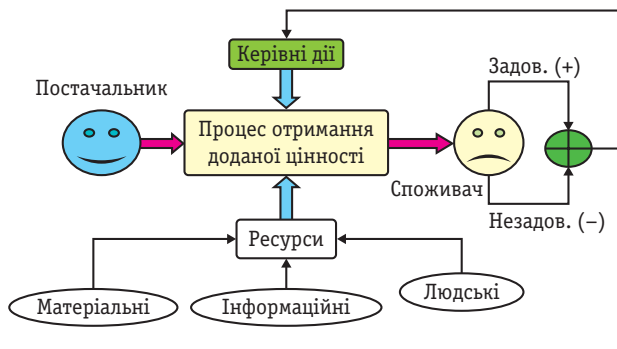


Рис. 1. Формування циклу управління

цих робіт. Відповідно до EN 4617:2006 [5] основні питання щодо стандартизації певних положень входять до сфери інтересів основного підрядника, тобто суб'єкта, який виводить товар чи послугу на ринок. Ринкові умови вимагають визначення вичерпного переліку замовників, зацікавлених сторін та їхніх потреб, визначення ступеня задоволення цих потреб, способів задоволення та вартості комплексу робіт. Ця умова поширюється на всі етапи життєвого циклу товару чи послуги.

Перелік зацікавлених сторін, починаючи від пасажирів, є приблизно таким:

- особи з особливими потребами;
- громадські об'єднання;
- організації, що надають послуги;
- об'єднання сервісних організацій;
- виробники товарів;
- об'єднання виробників;
- центральні органи влади.

У кожній із цих груп свої завдання, так би мовити, свій ринок, що обумовлює вимоги до стандартизації (координування) в критичних точках. Критичні точки життєвого циклу є точками перетину інтересів груп постачальників та споживачів з урахуванням інтересів інших зацікавлених сторін. І не завжди під час координування дій учасників ринку задоволення всіх відомих потреб, включно з потребами осіб із обмеженими фізичними можливостями, береться до уваги.

Єдина потреба, стосовно якої було чітко сформульовано завдання щодо гармонізації стандарту ДСТУ EN ISO 12312-14, — це забезпечення прийняття технічного регламенту (ТР) з підтвердження відповідності безпеки машин і механізмів. У цьому контексті «постачальник» безпечних умов застосування авіаційної наземної техніки — центральний орган виконавчої влади (ЦОВВ), відповідальний за впровадження ТР³. Інтереси інших зацікавлених осіб враховувалися не системно. Така постановка завдання

³ Якщо прослідкувати життєвий цикл авіаційної наземної техніки, то на державному рівні на етапі виробництва координацію у сфері технічного регулювання проводить Мінпромполітики України, на етапі експлуатації — Державіаадміністрація Мінтрансзв'язку України.

практично обумовила виявлення усіх недоліків, що виникли під час формування справи стандарту.

Таким чином, основну роботу щодо розроблення ДСТУ EN 12312-14 було сконцентровано у трикутнику: ЦОВВ — робоча група з розроблення стандарту — експерти ДП «Український навчально-дослідний науковий центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (ДП «УкрНДНЦ»). Сильною стороною проекту виявилася «випадкова» участь Асамблеї інвалідів України, співробітники якої дуже відповідально поставилися до проекту і надали «надкорисні» зауваження до першої редакції стандарту. Практично ймовірність внесення подібних зауважень без участі зазначеної асамблеї дорівнювала нулю.

Ініціатором робіт за згаданими вище серіями стандартів виступили Держспоживстандарт України та Мінпромполітики України, що відповідає за впровадження зазначеного ТР. Роботи щодо гармонізації ДСТУ EN ISO 12312-14 [3] проводилися відповідно до договору між ДП «УкрНДНЦ» та Національним авіаційним університетом. Справу стандарту передано до ДП «УкрНДНЦ» у червні 2010 року.

Сьогодні зацікавленою стороною у швидшому прийнятті стандартів серій EN 1915 та EN 12312 є Державіаадміністрація. (Сертифікацію авіаційної наземної техніки покладено на Державіаадміністрацію). За останні два роки активізувалася робота щодо забезпечення в авіації прав пасажирів із інвалідністю. У Державіаадміністрації безпосередньо за цим напрямком працюють Управління сертифікації аеродромів та аеропортів та Управління авіаційних перевезень та ліцензування, протягом останніх двох років було проведено кілька аудитів щодо означених питань. Питання щодо обслуговування осіб із обмеженими фізичними можливостями увійшли до таких проектів:

- проекту нової редакції Повітряного кодексу (ст. 106);
- проекту методичних рекомендацій з обслуговування спеціальних категорій пасажирів на повітряному транспорті.

3. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ І РЕГІОНАЛЬНИХ НОРМАТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ (НД) І ДОКУМЕНТІВ НАЙБЛИЖЧИХ СУСІДНІХ ДЕРЖАВ

Зміст розроблюваного стандарту належить до сфери дії Конвенції про права інвалідів (Резолюція Генеральної Асамблеї ООН № 61/106), а саме ст. 9 «Доступність» і ст. 33 «Національна реалізація та моніторинг». З міжнародних стандартів слід зазначити:

- ISO/TR 9527:1994 Building construction — Needs of disabled people in buildings — Design guidelines (Будівельні конструкції. Потреби осіб

- СП 35-104-2001. Здания и помещения с местами труда для инвалидов;
- ГОСТ Р 51630-2000. Платформы подъемные с вертикальным и наклонным перемещением для инвалидов. Технические требования доступности; тощо.

Достатньо повний огляд щодо становища інвалідів в Україні наведено у Національній доповіді «Про становище інвалідів в Україні» 2008 року (Міністерство праці та соціальної політики України, Державна установа «Науково-дослідний інститут соціально-трудова відносин» Міністерства соціальної політики України). Слід звернути увагу на такі пункти цієї доповіді:

- «Міжнародне регулювання проблем інвалідів»;
- «Державна політика щодо інвалідів» (1.2.2 «Правове регулювання соціальної політики щодо осіб з інвалідністю»);

6.1. «Забезпечення технічними та іншими засобами реабілітації»;

9.1. «Створення безперешкодного середовища для життєдіяльності інвалідів»;

9.2. «Транспортні засоби».

В Україні останнім часом також було прийнято чимало НД у цій сфері [6], наприклад:

- ДСТУ ISO 9386-2:2005. Приводні підймальні платформи для осіб із обмеженими фізичними можливостями. Правила безпеки, розміри і функціонування. Частина 2. Приводні сходові підйомники для пересування по нахиленій площині користувачів, що сидять, стоять та перебувають в інвалідних візках (ISO 9386-2:2000, IDT);

- ДСТУ UIC 565-3:2004. Вагони магістральні пасажирські. Настанова щодо обладнання вагонів, придатних для перевезення інвалідів у візках (UIC 565-3:1987, IDT);

- ДСТУ ГОСТ 30478:2006. Автобуси для перевезення інвалідів. Загальні технічні вимоги (ГОСТ 30478-96, IDT);

- ДСТУ ГОСТ 30795:2009. Вагони пасажирські локомотивної тяги магістральних залізниць колії 1520 мм. Технічні вимоги щодо перевезення інвалідів (ГОСТ 30795-2001, IDT);

- ДСТУ ГОСТ 30796:2009. Вагони дизель-поїздів. Технічні вимоги щодо перевезення інвалідів (ГОСТ 30796-2001, IDT);

- ДСТУ-Н ISO/IEC Guide 71:2005. Настанови розробникам стандартів щодо визначення потреб людей літнього віку та осіб із обмеженими можливостями (ISO/IEC Guide 71:2001, IDT);

- ДСТУ ГОСТ 30478:2006. Автобуси для перевезення інвалідів. Загальні технічні вимоги (ГОСТ 30478-96, IDT);

- ДСТУ 4879:2007. Крісла колісні. Загальні технічні умови;

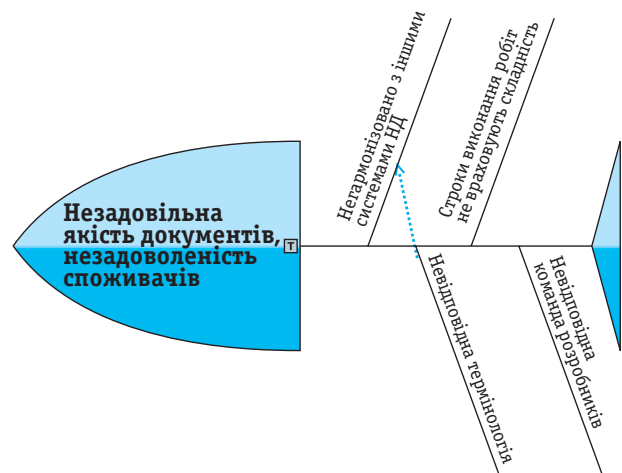


Рис. 2. Система ризиків під час розроблення проекту стандарту

- ДСТУ ISO 7176 Крісла колісні. (усі частини)
- ДСТУ ISO 9386-1:2005. Приводні підймальні платформи для осіб із обмеженими фізичними можливостями. Правила безпеки, розміри та функціонування. Частина 1. Вертикальні підймальні платформи (ISO 9386-1:2000, IDT).

- ДБН В.2.2-9-99. Будинки і споруди. Громадські будинки та споруди. Основні положення; тощо.

4. ДОСВІД РОЗРОБЛЕННЯ ДСТУ EN 12312-14 З УРАХУВАННЯМ ВІДПОВІДНИХ РИЗИКІВ

Роботи з підготовки проекту стандарту ДСТУ EN 12312-14 виконувалися відповідно до основоположних стандартів із національної стандартизації та договірних умов. Разом із тим під час розроблення настали практично усі основні ризики, що можуть бути причиною неякісного підготовлення проекту стандарту (рис. 2).

Для аналізу системи ризиків під час розроблення стандарту зручно користуватися одним із «простих інструментів якості» — діаграмою Ісікави [7, 8]. При цьому основним елементом є «основний ризик» щодо задоволеності споживачів — «незадовільна якість документів». Основні групи ризиків, що впливають на основний ризик:

- ризик неузгодженості з іншими системами НД (ДБН, СанПін, системи стандартизації інших галузей). Ця група ризиків пов'язана з іншою групою ризиків — щодо невідповідної галузевої термінології тощо;

- група ризиків, пов'язана з адекватним визначенням необхідного часу щодо розроблення (узгодження, переклад, відсутність персоналу, відсутність адекватної процедури зміни терміну розробки);

- група ризиків, пов'язана з формуванням робочої групи щодо розроблення (відсутня мотивація

