

РЕЦЕНЗИЯ

на проект Положения о продлении срока эксплуатации грузовых вагонов, принадлежности Российской Федерации, после достижения ими назначенного срока службы.

Текст документа	Замечание
<p>ПОЛОЖЕНИЕ о продлении срока эксплуатации грузовых вагонов, принадлежности Российской Федерации, после достижения ими назначенного срока службы</p>	<p>– Термин «Срок эксплуатации» не соответствует ГОСТ Р 53480-2009 «Надежность в технике. Термины и определения».</p>
<p>I. Область применения</p> <p>1.1. Настоящее положение устанавливает:</p> <p>1.1.1. Порядок определения возможности продления срока эксплуатации грузового вагона (далее - Продление) при достижении им назначенного срока службы, установленного техническими условиями и эксплуатационными документами на него.</p> <p>1.1.2. Порядок действий организаций и предприятий – участников процедуры продления, при осуществлении всех этапов указанной процедуры.</p> <p>1.1.3. Порядок разработки и утверждения документов, позволяющих определить возможность проведения процедуры Продления.</p> <p>1.2. Настоящее Положение предназначено для применения собственниками грузовых вагонов, учтенных железнодорожной администрацией Российской Федерации в установленном порядке.</p>	<p>– В тексте документа не изложен порядок определения возможности продления срока службы грузовых вагонов;</p> <p>– текст документа не корреспондируется с утвержденным 14.05.2010 г. на Комиссии Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ Положением о продлении срока службы грузовых вагонов курсирующих в международном сообщении в части ограничения продленного срока службы грузовых вагонов. Проект Положения основан на продлении срока службы при наличии ресурса бесконечное количество раз до наступления предельного технического состояния, а Положение, утвержденное 14.05.2010 г., с ограничением до 1,5 и 2,0 срока службы при условии выполнения необходимого объема ремонта;</p> <p>– в документе не учтены требования «Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта по исполнению государственной функции по организации в соответствии с законодательством Российской Федерации в установленной сфере деятельности работы по продлению сроков службы подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте» утв. приказом от 27 декабря 2006 г. №170;</p> <p>– в пункте не определен полный перечень участников процедуры продления срока службы.</p>
<p>II. Термины и определения</p> <p>2.1. Организация – разработчик – организация, разрабатывающая программы, методики и специальное программное обеспечение, позволяющие производить оценку технического состояния и определение величины остаточного ресурса грузового вагона.</p> <p>2.2. Организация - исполнитель – организация, проводящая работы по оценке технического состояния грузового вагона и определению величины его остаточного ресурса в соответствии с утвержденными программами, методиками и при наличии специальным программным обеспечением</p>	<p>– В тексте раздела нет ссылок на нормативные документы в соответствии, с которыми сформированы термины и определения;</p> <p>– организация-разработчик и организация-исполнитель должна быть одним юридическим лицом, так как программы диагностирования и методики определения остаточного ресурса разрабатываются и уточняются с учетом опыта диагностирования подвижного состава. Ответственность за принятое решение при продлении срока службы будет лежать на одной организации;</p> <p>– отсутствует определение «период продленного</p>

и устанавливающая объем требуемого ремонта и период продленного срока эксплуатации.

2.3. **Ремонтное предприятие** - предприятие, осуществляющее необходимый ремонт, объем которого установлен организацией-исполнителем в соответствии с утвержденными правилами ремонта или ремонтными документами на грузовой вагон.

2.4. **Назначенный срок службы** - календарная продолжительность эксплуатации, установленная техническими условиями и/или эксплуатационными документами на грузовой вагон, при достижении которой его эксплуатация должна быть прекращена.

2.5. **Расчетный ресурс** - ресурс грузового вагона, определяемый расчетами, подтверждаемый испытаниями и определяющий назначенный срок службы грузового вагона.

2.6. **Остаточный ресурс** - суммарная наработка грузового вагона от момента контроля его технического состояния до перехода в предельное состояние.

2.7. **Специальное программное обеспечение** - программное обеспечение, разработанное на основе утвержденных программ и методик, верифицированное экспериментальными методами и зарегистрированное в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

2.8. **Реестр программ и методик** - опубликованный на информационных ресурсах железнодорожной администрации Российской Федерации перечень программ и методик, утвержденных в соответствии с требованиями настоящего Положения.

2.9. **Реестр организаций-разработчиков** - опубликованный на информационных ресурсах железнодорожной администрации Российской Федерации перечень организаций, разработавших и утвердивших программы и методики в соответствии с требованиями настоящего Положения.

2.10. **Реестр организаций-исполнителей** - опубликованный на информационных ресурсах железнодорожной администрации Российской Федерации перечень организаций, допущенных в соответствии с требованиями настоящего Положения к проведению работ по оценке технического состояния грузового вагона и определению величины его остаточного ресурса.

2.11. **Реестр ремонтных предприятий** - опубликованный на информационных ресурсах железнодорожной администрации Российской Федерации перечень предприятий, авторизованных на проведение ремонтных работ при проведении процедуры Продления.

2.12. **Реестр Технических решений** - учтенный железнодорожной администрации Российской Федерации перечень Технических решений выданных организациями-исполнителями.

2.13. **Реестр данных грузовых вагонов с продленным сроком эксплуатации** -

срока эксплуатации» и непонятно как он соотносится с продленным и остаточным ресурсом;

- отсутствует определение «правила ремонта»;
- исключить термин «расчетный ресурс», т.к. он не используется в документах;

- отсутствует определение термина «предельное состояние»;

- нет ясности кто ведет, дополняет и несет ответственность за информацию, содержащуюся в реестрах. У железнодорожной администрации данная функция отсутствует;

- нет определения кто авторизует предприятия на проведение ремонтных работ и не определен состав процедуры авторизации;

- т.к. информация о продленных вагонах является конфиденциальной, то внесение в реестр информации о продленных вагонах следует согласовать с собственником подвижного состава;

- нет полной ясности в понятии «однотипная группа вагонов», т.к. сложно объединить только по одному техническому критерию несущей конструкции;

- термины приемочная и квалификационная комиссии заимствованы из ГОСТ Р 15.201-2000, но в связи с тем, что вагоны, подлежащие продлению срока службы находятся на стадии жизненного цикла «эксплуатация», включающего: транспортировку и временное хранение груза, погрузку-разгрузку и ремонт) использование такого подхода следует исключить, оставив согласование, разрабатываемых программ и методик только железнодорожной администрацией и надзорным органом Ростехнадзором (при условии перевозки опасного груза);

- в терминах документа отсутствует понятие нового срока службы, назначенного экспертной организацией после оценки остаточного ресурса при условии выполнения необходимого объема ремонта.



<p>опубликованный на информационных ресурсах железнодорожной администрации Российской Федерации перечень пономерного учета грузовых вагонов, по которым продлен срок эксплуатации в соответствии с требованиями настоящего Положения.</p> <p>2.14. Однотипная группа вагонов - группа вагонов, объединенных одним техническим критерием несущей конструкции (рамы, а для отдельных типов вагонов - элементы кузова), позволяющим пользоваться одними программами, методиками и специальным программным обеспечением для оценки технического состояния и определения остаточного ресурса.</p> <p>2.15. Приемочная комиссия – комиссия, оценивающая результаты разработки программ и методик, в обязательный состав которой входят: представители организации-разработчика, железнодорожной администрации Российской Федерации, владельца инфраструктуры и Заказчика (при его наличии).</p> <p>2.16. Квалификационная комиссия – комиссия, оценивающая возможность организации-исполнителя проводить работы по оценке технического состояния и определению остаточного ресурса в соответствии с утвержденными программами, методиками и при наличии специальным программным обеспечением, в обязательный состав которой входят: представители организации-исполнителя, организации-разработчика, железнодорожной администрации Российской Федерации, владельца инфраструктуры и Заказчика (при его наличии).</p>	
<p>III. Общие положения</p> <p>3.1. Критерием оценки возможности продления срока эксплуатации грузового вагона является оценка технического состояния его несущей конструкции (рама вагона, а для отдельных типов вагонов - элементы кузова).</p> <p>3.2. Процедура Продления проводится в соответствии с программами методиками определительных испытаний согласно ГОСТ 16504-81.</p> <p>3.3. Инициатором проведения продления может являться только собственник грузового вагона или лиц, уполномоченное собственником грузового вагона на инициирование процедуры продления (далее - уполномоченное лицо).</p> <p>3.4. Допускается проведение процедуры продления грузовому вагону до достижения назначенного срока службы в случае, если указанный срок наступает в межремонтный период.</p> <p>3.5. К процедуре продления согласно требованиям настоящего положения допускаются только грузовые вагоны постройки не ранее 1964 года и, имеющие право выхода на пути общего пользования железнодорожной инфраструктуры Российской Федерации.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – В п. 3.1 добавить сосуды, работающие под давлением; – оценка состояния это процесс, поэтому не может быть критерием; – процедура продления проводится в соответствии с Положением, а вот оценка технического состояния и определение срока службы в соответствии с Программами и Методиками. Так же п. 3.2 перенести в «Термины и определения»; – отсутствует описание процедуры наделения уполномоченного лица полномочиями, и на основании чего происходит инициирование процедуры продления; – в проекте Положения не указаны требования, в соответствии с которыми вагоны допускаются к процедуре продления; – в связи с тем, что Протоколом Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций от 10-12 сентября 2013 г. поручено ИВЦ ЖА исключить из классификатора «Условные коды дополнительных работ с грузовым вагоном» кодов 8107-8120 для



3.6. Допускается проводить процедуру продления многократно, при этом, если срок эксплуатации продлевается на срок более 5 лет, через 3 года требуется проводить повторную оценку технического состояния согласно утвержденным программам, методикам и при наличии специальному программному обеспечению.

3.7. В случае выполнения работ в объеме капитального ремонта и выше при процедуре продления допускается не проводить повторную оценку технического состояния, определенную в п. 3.6 настоящего Положения, до полного истечения назначенного срока службы.

3.8. В случае, если требуемый объем ремонта вагона при проведении процедуры Продления превышает объем работ выполняемых при капитальном ремонте, то для ремонта данного вагона должны быть разработаны отдельные ремонтные документы.

3.9. Процедура продления проводится только при наличии утвержденных программ, методик, учтенных установленным порядком в Реестре железнодорожной администрации.

3.10. Применение специального программного обеспечения допускается при его соответствии утвержденным программам и методикам и регистрации в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

3.11. Процедура продления должна включать в себя следующие этапы:

- проведение организацией - исполнителем работ по оценке технического состояния и определению величины остаточного ресурса. Работы по определению технического состояния несущей конструкции вагона должны производиться только на участках с нивелированными путями ;

- выдача организацией - исполнителем заключения о техническом состоянии грузового вагона и Технического решения об установленной величине остаточного ресурса конкретного грузового вагона (с указанием номера данного вагона), об объеме ремонта, необходимого для осуществления процедуры Продления эксплуатации грузового вагона до выработки остаточного ресурса.

- проведение в соответствии с действующими ремонтными документами ремонта установленного Техническим решением в объеме с допуском грузового вагона на пути общего пользования железнодорожной инфраструктуры Российской Федерации установленным порядком.

- ремонт вагона выполняется только при наличии учтенного в Реестре железнодорожной администрации Технического решения.

3.12. Процедура продления считается выполненной в случае выполнения всех этапов согласно п. 3.10. настоящего Положения

реализации задачи недопущения продления срока службы грузовым вагонам на срок более 6 лет при проведении плановых видов ремонтов, пункт 3.6 следует исключить из редакции документа. При этом проведение повторной процедуры оценки технического состояния после 3-х лет эксплуатации считаем необоснованной, экспертная организация несет ответственность в течение всего срока службы продления и гарантирует его безопасную эксплуатацию при соблюдении собственником или организацией эксплуатирующей вагоны действующих нормативных требований;

- нет определения ремонта «выше капитального», возможно это подразумевает КРП по ТУ. Термин «назначенный срок службы» в п. 3.7 приведен ошибочно, скорее всего, следует использовать термины «новый назначенный срок службы» и «срок службы, назначенный экспертная организация по результатам оценки остаточного ресурса при условии выполнения необходимого ремонта», так же следует указать ссылку на п. 3.6;

- не отображена процедура разработки и согласования ремонтной документации, непонятно что подразумевается под понятием превышения объема ремонта;

- не указано как проводится оценка соответствия программного обеспечения программам и методикам и его регистрация;

- отсутствует указание на согласование заявления на продлением в соответствии с «Административным регламентом Федерального агентства железнодорожного транспорта по исполнению государственной функции по организации в соответствии с законодательством Российской Федерации в установленной сфере деятельности работы по продлению сроков службы подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте» утв. приказом от 27 декабря 2006 г. №170;

- непонятно почему работы по определению технического состояния должны проводиться на участках с нивелированными путями;

- в п. 3.12 ошибочно дана ссылка на п. 3.10, нужно сослаться на п. 3.11.



IV. Требования к программам, методикам и специальному программному обеспечению

4.1. Программа определительных испытаний при проведении процедуры продления для однотипной группы вагонов должна включать в себя:

- общее описание несущей конструкции грузового вагона, также технических характеристик самого грузового вагона, включая его род и назначение;
- последовательность проведения этапов процедуры продления;
- объем работ необходимых для выполнения процедуры продления;
- общий порядок, условия, место и сроки проведения работ, необходимых для выполнения процедуры продления;
- виды отчетных документов по процедуре продления;
- определение ответственности за проведение процедуры продления.

4.2. Методика определительных испытаний при проведении процедуры продления должна включать в себя:

- методы оценки технического состояния конкретного грузового вагона;
- требования к оборудованию и инструменту, необходимому для выполнения работ при проведении процедуры продления;
- требования к персоналу, выполняющему работы процедуры продления;
- требования к условиям проведения работ процедуры продления;
- последовательность (алгоритмы) выполнения операций по оценке технического состояния грузового вагона;
- перечень контролируемых признаков и параметров, их номинальные (в соответствии с конструкторской документацией) и браковочные значения, а также расположение конкретных мест контроля несущей конструкции вагона;
- требования к фиксации результатов контроля;
- требования к обработке результатов контроля;
- методы определения величины остаточного ресурса;
- требования к отчетным документам по оценке технического состояния грузового вагона (включая оценку состояния несущей конструкции вагона по результатам проведенных замеров), по определению величины остаточного ресурса и по определению объема ремонта, необходимого для продления срока эксплуатации.

4.3. Специальное программное обеспечение разрабатывается на основе утвержденных программы и методики процедуры продления и представляет собой программный продукт, позволяющий при внесении значений параметров, определенных путем измерений элементов несущей конструкции в соответствии с утвержденной

– В п. 4.1, 4.2 вводятся новые термины, которые не прописаны во втором разделе документа «Термины и определения» - Программа определительных испытаний и методика определительных испытаний. Возможно, имелось в виду «программа диагностирования технического состояния и методика оценки остаточного ресурса»;

– вышеуказанная программа и методика должна включать следующие основные этапы и процедуры:

- проведение экспертной организацией обследования технического состояния;
- назначение экспертов и специалистов неразрушающего контроля;
- утверждение и согласование программы работ в соответствии с РД 09-539-03 (для вагонов, перевозящих опасные грузы);
- подбор технической документации и материалов, необходимых для проведения технического диагностирования;
- идентификация конструкции вагона;
- анализ технической документации;
- экспертное обследование (обследование – технического состояния с применением методов неразрушающего контроля);
- оценка интенсивности эксплуатации;
- гидравлические испытания сосудов работающих под давлением (для вагонов, перевозящих опасные грузы);
- анализ повреждений вагона, накопленных за срок эксплуатации;
- определение возможности, объема и назначения вида ремонта;
- определение срока дальнейшей безопасной эксплуатации вагонов (определение остаточного ресурса вагона);
- назначение срока дальнейшей безопасной эксплуатации вагонов;
- оформление заключения и технического решения о продлении срока безопасной эксплуатации;

– в программе не должны содержаться сведения об определении ответственности за проведение процедуры продления. Ответственность устанавливается документом более высокого уровня;

– в п. 4.4 помимо железнодорожной администрации программы и методики должны быть согласованы с надзорным органом – Ростехнадзором (для вагонов, перевозящих опасные грузы). Согласование с владельцем железнодорожной инфраструктуры считаем не обязательным;

– в п. 4.5 железнодорожная администрация и надзорный орган Ростехнадзора не имеет право использовать разработанные экспертными организациями программы и методики без



методикой устанавливать величину остаточного ресурса конкретного грузового вагона.

4.4. Программы, методики процедуры продления разрабатываются и утверждаются организацией - разработчиком и согласовываются с железнодорожной администрацией Российской Федерации, владельцем железнодорожной инфраструктуры, заказчиком (при его наличии).

4.5. Подлинники программ и методик хранятся у их разработчика, а учтенные копии находятся у железнодорожной администрации, владельца железнодорожной инфраструктуры и у заказчика (при его наличии).

4.6. Программы и методики могут разрабатываться как в инициативном порядке по инициативе организации - разработчика, так и по заказу собственника грузовых вагонов.

4.8. Утвержденные программы и методики вносятся в реестр программ и методик, который ведется железнодорожной администрацией.

4.9. Процедура разработки, согласования и утверждения программ и методик должна включать в себя следующие этапы:

- разработка проекта программы и методики;
- проведение предварительной опытной отработки программы и методики на опытных образцах грузовых вагонах;
- результаты разработки программ и методик определительных испытаний оценивает Приемочная комиссия в соответствии с программой приемочных испытаний опытных образцов вагонов, которым проведены опытные работы по оценке технического состояния с проведением замеров параметров несущей конструкции;
- согласование и утверждение программы и методики.

4.10. На основании программ и методик может быть разработано специальное программное обеспечение, соответствующее законодательству и нормативной документации Российской Федерации. После разработки специального программного обеспечения производится его отработка на параметрах, полученных по результатам проведения опытных работ по оценке технического состояния опытных образцов грузовых вагонов, участвовавших в процедуре разработки, согласования и утверждения программ и методик. Специальное программное обеспечение должно быть учтено в Реестре железнодорожной администрации.

4.11. Передача утвержденных программ, методик и специального программного обеспечения от организаций - разработчиков организациям - исполнителям производится на основе лицензионных договоров и договоров на абонентское обслуживание. В случае наличия Заказчика передача производится по согласованию с ним.

согласования с разработчиком;

- в п. 4.9 из пункта следует исключить Приемочную комиссию, так как программы и методики в соответствии с п. 4.4 проекта Положения согласовываются железнодорожной администрацией и Ростехнадзором (для вагонов, перевозящих опасные грузы);

- не представляется возможным проведение предварительной опытной обработки программы и методики на опытных образцах грузовых вагонов;

- в тексте не приведено кто является разработчиком Программ приемочных испытаний опытных образцов вагонов.



V. Требования к организациям - разработчикам

5.1. К разработке программ, методик и специального программного обеспечения допускаются юридические лица, зарегистрированные в Российской Федерации, которые в период своей деятельности осуществили постановку на производство не менее одной модели вагонов, входящих в однотипную группу.

5.2. Организация-разработчик вносится в Реестр организаций-разработчиков после утверждения программ и методик определительных испытаний.

5.3. Штатные сотрудники организации-разработчика должны иметь высшее профессиональное (техническое) образование и стаж работы по специальности не менее 5 лет.

5.4. Организация-разработчик при разработке программ, методик и специального программного обеспечения должна использовать на праве собственности или любом ином законном праве испытательный центр и лаборатории неразрушающего контроля, включающие:

стенд для ресурсных испытаний вагонов при воздействии вертикальных динамических нагрузок;

стенд для статических испытаний несущих конструкций вагонов при воздействии нагрузок от веса груза;

стенд для статических испытаний несущих конструкций вагонов при действии продольных нагрузок (стенд растяжения-сжатия).

при разработке программ, методик и специального программного обеспечения для вагонов-цистерн дополнительно стенд для гидравлических испытаний внутренним давлением.

5.5. Организация-разработчик при разработке программ, методик и специального программного обеспечения должна руководствоваться актуальными версиями нормативных документов.

VI. Требования к организациям - исполнителям

6.1. Организация-исполнитель допускается к работам по оценке остаточного ресурса по заключению Квалификационной комиссии и внесения в Реестр организаций-исполнителей.

6.2. Организация-исполнитель должна иметь на праве собственности или любом ином законном праве программы, методики определительных испытаний и при наличии специальное программное обеспечение для оценки остаточного ресурса грузовых вагонов, внесенных в соответствующие Реестры железнодорожной администрации.

6.3. Организация-исполнитель при оценке остаточного ресурса вагона должна соблюдать требования программ и методик определительных испытаний.

6.4. Организация-исполнитель должна иметь на праве собственности или любом ином законном

– В п. 5.1 постановку на производство новых моделей вагонов осуществляет завод-изготовитель. В связи с тем, что вагоны, подлежащие продлению срока службы, эксплуатируются не менее 18 лет, гарантия завода-изготовителя и его ответственность за данный подвижной состав закончилась, следовательно, требование, изложенное в данном пункте, считаем завышенным и необоснованным;

– в п. 5.3 следует указать сотрудников, непосредственно участвующих в проведении диагностирования технического состояния и определении остаточного ресурса подвижного состава;

– в п. 5.4 данное требование способен выполнить только завод-изготовитель и специализированные испытательные центры. По нашему мнению следует прописывать не оборудование, которое должно находиться в собственности организации, а перечень испытаний со ссылкой на нормативный документ, которые необходимо провести для подтверждения принятых при разработке методики решений. Экспертные организации могут на договорной основе осуществлять испытания образцов вагонов с привлечением организаций, располагающих соответствующим оборудованием, для последующего формирования методик и использовать полученные данные при формировании расчетно-экспериментальных обоснований методик.

– В п. 6.1 не определен состав Квалификационной комиссии, порядок допуска к работе по техническому диагностированию и оценке остаточного ресурса;

– В п. 6.4 кроме оборудования организация должна располагать аттестованными специалистами с указанием на соответствие, какому документу они должны быть аттестованы;

– В п. 6.5 организация-исполнитель не должна быть одним лицом с ремонтным предприятием, так как пропадает смысл выполнения независимой технической экспертизы. Ремонтное предприятие заинтересовано в ускорении работ по диагностированию и остаточному ресурсу и в увеличении объема ремонта, который назначается по результатам такой экспертизы. Следовательно, качество выполнения работ и процедура продления срока службы будет ставиться под сомнение.



<p>праве оборудование для проведения измерений элементов несущей конструкции грузового вагона, их неразрушающего контроля, и иное оборудование, позволяющее производить оценку технического состояния несущей конструкции и установления величины его остаточного ресурса.</p> <p>6.5. Организация-исполнитель может является одним юридическим лицом с ремонтной организацией.</p>	
<p>VII. Порядок утверждения программ и методик определительных испытаний и включения в Реестр железнодорожной администрации</p> <p>7.1. Программы и методики определительных испытаний утверждаются по результатам работы Приемочной комиссии.</p> <p>7.2. Программы и методики определительных испытаний согласовываются железнодорожной администрацией Российской Федерации, владельцем инфраструктуры и Заказчиком при его наличии.</p> <p>7.3. Приемочная комиссия проводит приемочные испытания опытных образцов моделей вагонов, испытанных в соответствии с программой, на основании методики определения остаточного ресурса.</p> <p>7.4. В проведении приемочных испытаний независимо от места их проведения вправе принять участие органы государственного надзора, которые должны быть информированы о предстоящих испытаниях за один месяц до их начала. Все органы государственного надзора, определенные действующим законодательством, либо участвуют в приемочных испытаниях, либо дают заключения по результатам испытаний. При отсутствии представителя органа государственного надзора или его заключения считают, что орган государственного надзора согласен на приемку разработки или не заинтересован в ней.</p> <p>7.5. Организация-разработчик представляет приемочной комиссии:</p> <ul style="list-style-type: none"> проект программы и методики определительных испытаний на однотипную группу вагонов; отчет о проведенных опытных работах по оценке технического состояния и установлению величины остаточного ресурса опытного образца; опытные образцы, испытанные в соответствии с программой и методикой определительных испытаний, по которым проведены опытные работы по оценке технического состояния с проведением замеров параметров несущей конструкции; утвержденную программу приемочных испытаний, согласованную железнодорожной администрацией, владельцем инфраструктуры и Заказчиком при его наличии. <p>7.6. По результатам проведения приемочных</p>	<p>– В тексте проекта Положения отсутствует информация о согласовании Программы и методики с надзорными органами. Вопросы продления срока службы вагонов, перевозящих опасные грузы, в том числе согласование программ и методик входят в компетенцию Ростехнадзора;</p> <p>– В тексте проекта Положения порядок и структура Приемочных испытаний не соответствует ГОСТ Р 15.201-2000 «Система разработки и постановки продукции на производство».</p>



испытаний и рассмотрения представленных материалов комиссия составляет акт, в котором указывает:

- 1) соответствие программ и методик определительных испытаний заданным требованиям по оценке технического состояния и установлению величины остаточного ресурса;
- 2) соответствия опытных образцов требованиям программы приемочных испытаний;
- 3) соответствие результатов опытных работ требованиям по оценке технического состояния и величины остаточного ресурса;
- 4) рекомендации по согласованию и утверждению программ и методик определительных испытаний возможности дальнейшего использования опытных образцов испытанных вагонов;
- 5) рекомендации по внесению программ и методик, а так же организацию-разработчика в Реестр железнодорожной администрации;
- 6) замечания и предложения по доработке программ и методик определительных испытаний (при необходимости);
- 7) другие рекомендации, замечания и предложения приемочной комиссии.

7.7. Акт приемочной комиссии утверждает организация-разработчик и Заказчик (при его наличии).

7.8. После утверждения Акта Приемочной комиссии, при положительных рекомендациях, проект программы и методики определительных испытаний направляется железнодорожной администрации, владельцу инфраструктуры и Заказчику (при его наличии).

7.9. После согласования программы и методики определительных испытаний железнодорожной администрацией, владельцем инфраструктуры и Заказчиком (при его наличии) организация-разработчик утверждает указанные программы и методики.

7.10. Ученные копии утвержденного Акта Приемочной комиссии и программы и методики определительных испытаний организация-разработчик направляет в железнодорожную администрацию для внесения в соответствующие Реестры.

7.11. После внесения в Реестр программ и методик определительных испытаний организация-разработчик может передавать на договорных основаниях указанные программы и методики организациям-исполнителям.

VIII. Порядок разработки и учета специального программного обеспечения

8.1. Специальное программное обеспечение разрабатывается организацией-разработчиком или нанятой организацией в соответствии с законодательством Российской Федерации.

8.2. Результаты определения величины

– В тексте проекта Положения не учтены положения ГОСТ Р ИСО/МЭК 12207-2010 «Информационная технология. Системная и программная инженерия. Процессы жизненного цикла программных средств» в части требований к разработке и разработчикам Специализированного



<p>остаточного ресурса, должны соответствовать результатам установления величины остаточного ресурса, проведенным в соответствии с программой и методиками определительных испытаний.</p> <p>8.3. Специальное программное обеспечение должно быть зарегистрировано в установленном законодательством Российской Федерации порядке.</p>	<p>программного обеспечения;</p> <p>– в тексте проекта Положения п.8.2 отсутствует смысл.</p>
<p>IX. Порядок включения организаций в Реестр организаций-исполнителей железнодорожной администрации</p> <p>9.1. Возможность включения организаций в Реестр организаций-исполнителей железнодорожной администрации определяется по результатам работы Квалификационной комиссии.</p> <p>9.2. Квалификационные испытания организует и обеспечивает их проведение Заявитель либо организация-исполнитель, претендующая на расширение перечня номенклатуры имеющихся в Реестре обследования железнодорожной администрации однотипных групп вагонов.</p> <p>9.3. Заявитель предъявляет Квалификационной комиссии:</p> <ul style="list-style-type: none"> - учтенную копию программы и методики определительных испытаний на представляемую однотипную группу вагонов, приобретенную у организации-разработчика в установленном законодательством порядке; - опытные образцы вагонов, на которых проведены работы по оценки технического состояния и установлению величины остаточного ресурса в соответствии с имеющейся программой и методикой определительных испытаний; - отчет о проведенных работах по оценки технического состояния и установлению величины остаточного ресурса опытного образца, проведенного в соответствии с программами и методиками определительных испытаний. <p>9.4. Квалификационная комиссия проводит Квалификационные испытания в соответствии с программой и методикой определительных испытаний, представленными Заявителем.</p> <p>9.5. По результатам проведения Квалификационных испытаний и рассмотрения представленных материалов комиссия составляет акт, в котором указывает:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) соответствия опытных образцов требованиям программы определительных испытаний; 2) соответствие результатов опытных работ требованиям по оценки технического состояния и величины остаточного ресурса; 3) рекомендации по внесению Заявителя в Реестр железнодорожной администрации; 4) другие рекомендации, замечания и предложения приемочной комиссии. <p>9.6. Акт Квалификационной комиссии утверждает организация-разработчик.</p> <p>9.7. Учтенные копии утвержденного Акта Квалификационной комиссии, с положительной</p>	<p>–В тексте проекта Положения порядок и структура Квалификационных испытаний не соответствует ГОСТ Р 15.201-2000 «Система разработки и постановки продукции на производство».</p>



<p>рекомендацией, направляется в железнодорожную администрацию, для внесения Заявителя в соответствующие Реестры.</p> <p>9.8. Организация-исполнитель должна подтверждать квалификацию не реже одного раза в 3 года.</p> <p>9.9. Процедура подтверждения квалификации аналогична процедуре внесения в Реестр железнодорожной администрации.</p>	
<p>Х. Требования к ремонтным организациям и ремонту при продлении срока службы</p> <p>10.1. Ремонт с продлением срока службы (ДР, КР, КРП) имеют право производить вагоноремонтные предприятия, имеющие расширение области применения условного номера клеймения на проведение работ по ремонту грузовых вагонов.</p>	
<p>XI. Ответственность участников процедуры продления и контроль за исполнением требований настоящего Положения</p> <p>11.1. Ответственность участников процедуры Продления определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации и иными подзаконными актами в области железнодорожного транспорта и тяжелого машиностроения.</p> <p>11.2. Контроль за осуществлением всех этапов процедуры Продления и выполнением требований настоящего Положения осуществляется федеральными органами исполнительной власти в рамках компетенции.</p> <p>11.3. Порядок исключения программ и методик определительных испытаний, организаций-разработчиков и организаций-исполнителей из соответствующих Реестров устанавливает железнодорожная администрация в рамках компетенции в соответствии с законодательством Российской Федерации.</p> <p>11.4. В случае выявления нарушений организацией-разработчиком законодательства Российской Федерации и иных подзаконных актов в области железнодорожного транспорта и тяжелого машиностроения, организация-разработчик исключается из Реестра организаций-разработчиков железнодорожной администрации.</p> <p>11.5. В случае выявления нарушений организацией-исполнителем программ и методик определительных испытаний, законодательства Российской Федерации и иных подзаконных актов в области железнодорожного транспорта и тяжелого машиностроения, организация-исполнитель исключается из Реестра организаций-исполнителей железнодорожной администрации.</p> <p>11.6. Порядок повторного включения организаций-разработчиков и организаций-исполнителей аналогичен порядку включения вновь заявляющихся организаций.</p>	<p>– В тексте проекта Положения, в части Ответственности участников процедуры Продления, отсутствуют ссылки на конкретные законодательные акты Российской Федерации, а также на иные подзаконные акты, вследствие чего ответственность участников процедуры Продления не определена;</p> <p>– в п. 11.5 проекта Положения не указаны конкретные «поднадзорные акты в области железнодорожного транспорта и тяжелого машиностроения», что может способствовать необоснованному исключению организаций-исполнителей из реестров.</p>



Общие выводы и рекомендации:

1. В проекте Положения отсутствуют как общая концепция нормативного документа, так и детализация процедуры продления срока службы. Не приведены ссылки на нормативно-техническую документацию, искажены значения существующих терминов, а также созданы новые термины и понятия, которые трактуются в разрез с терминами и определениями действующих нормативных документов.

2. Проект Положения не учитывает положения «Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта по исполнению государственной функции по организации в соответствии с законодательством Российской Федерации в установленной сфере деятельности работы по продлению сроков службы подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте» утвержденный приказом Минтранса от 27 декабря 2006 г. №170.

3. По всем реестрам, упомянутым в проекте Положения, следует отметить, что функция ведения реестров у железнодорожной администрации РФ отсутствует и в проекте Положения не установлена ответственность за ведение реестров.

4. В проекте Положения отсутствует ограничение продления срока службы, которое позволило бы избежать продления срока службы грузовых вагонов бесконечное количество раз, а также позволило проводить поэтапное обновление парка грузовых вагонов и исключить снижение эффективности перевозочного процесса за счет перегрузки инфраструктуры ОАО «РЖД».

5. Проект Положения не дает разъяснений относительно капитально-восстановительного ремонта по техническим условиям (КРП по ТУ), которые разрабатывались и согласовывались в установленном порядке на протяжении более чем десяти лет (порядка 50 проектов) и обосновывают возможность продления срока службы на срок более 5 лет при условии усиления конструкции на специализированном вагоноремонтном предприятии. Проекты разрабатывались и внедряли на вагоноремонтных предприятиях РФ, в том числе на предприятиях ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2» и ОАО «ВРК-3».

6. В проекте Положения отсутствуют формы документов, которые, по нашему мнению, должны быть неотъемлемой частью Положения.

7. Из Положения следует исключить пункты, подробно описывающие процедуру разработки и содержания программ диагностирования технического состояния, методик определения остаточного ресурса. Основные положения этих документов, по нашему мнению, следует изложить в типовых программах и методиках, которые должны быть неотъемлемой частью Положения.

Генеральный директор,
доктор технических наук, профессор



А.А. Битюцкий

