

Протокол
Заседания Комитета по техническому регулированию
и технической безопасности

г.Москва

25 октября 2011 г.

№ 2

Председатель
Вице-президент НП «ОПЖТ»
Председатель Комитета

Матюшин В.А.

Присутствовали
10 членов Комитета (Приложение №1).

Повестка заседания:

1. О системе обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте в условиях проводимых реформ.
2. Доказательство безопасности инновационной продукции.
3. Принципы формирования требований для подтверждения безопасности инновационных тормозных приборов.

1. О системе обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте в условиях проводимых реформ

Заслушан доклад В.А.Матюшина о реформах технического регулирования, о рисках нарушения безопасности железнодорожного транспорта. Обсуждалась система обеспечения безопасности, в частности заслушан доклад О.А.Сеньковского о необходимости приемочного и инспекционного контроля для подтверждения безопасности.

Определены блоки вопросов для рассмотрения на следующих заседаниях Комитета и для составления плана работы на следующий год.

2. Доказательство безопасности инновационной продукции

Обсуждены особенности подтверждения безопасности инновационной продукции в свете внесенных изменений в ФЗ «О техническом регулировании» и угроза выпуска в обращение небезопасной железнодорожной техники иностранного производства и недобросовестных отечественных производителей. Доложено о мерах, необходимых для недопущения такой ситуации. Отработаны предложения по внесению изменений в статьи 24, 25 закона «О Техническом регулировании», предложения одобрены и рекомендовано направить в соответствующие инстанции.

3. Принципы формирования требований для подтверждения безопасности инновационных тормозных приборов

Докладчик: Хацкелевич А.А. - руководитель отдела ООО «ЦТК»

На настоящий момент обязательная сертификация не проводится для части тормозного оборудования подпадающей под перечень комплектующих технического регламента ЕврАзЭС «О безопасности железнодорожного подвижного состава. Требования

к этим устройствам должны быть включены в межгосударственный стандарт, в результате применения которого, в соответствии со ст.16 п.9 184-ФЗ «О техническом регулировании», обеспечивается выполнение требований Технического Регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава». В соответствии с п3 ст5. и п.18 ст.6 Технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава», требующими чтобы при внесении в стандарты и своды правил изменений, касающихся требований безопасности, а также вводе в эксплуатацию инновационной продукции, сторона, предлагающая изменения, должна проводить расчет рисков и доказательство безопасности внесенных изменений.

Принципы формирования требований к продукции, прошедшей обязательную сертификацию, до вступления в силу технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава», следующие: Стопроцентная безопасность недостижима, Уровень допустимого риска определяется из принципа ALARP: «Такой низкий уровень риска, как это в разумной мере возможно», существующие технические средства обеспечивают (приемлемую) безопасность, а при обязательном подтверждении соответствия подтверждаются заданные технические характеристики объекта, и это гарантирует, что вероятность опасного отказа этого объекта будет в заданных пределах (презумпция соответствия).

Принципы формирование требований для подтверждения соответствия инновационных объектов технического регулирования следующие: Уровень полноты безопасности SIL (Safety Integrity Level) инновационного объекта должен быть выше или равен уровню прототипа $SIL_{инн} \geq SIL_{прот}$, в противном случае необходимо изменение в конструкции объекта или технологии изготовления. Сравнение с прототипом проводится на базе доказательств безопасности инновационного объекта и прототипа с использованием модели системы торможения. Модель должна охватывать систему в целом, поскольку для оценки безопасности системы в ходе доказательства безопасности будут проводиться замены существующих (используемых в эксплуатации в настоящее время) показателей на инновационной продукции.

К разработанной модели были предъявлены следующие требования - она позволяет анализировать и разделять опасные и безопасные отказы, информационные обратные связи системы замыкались внутри модели, параллельные ветви системы на всех ее уровнях показаны в явном виде. Структура модели построена на принципах цифрового автомата, что позволяет проводить анализ внутренних логических цепей. Модель содержит следующие уровни: уровень входной информации, уровень преобразователей информации, уровень принятия решений, уровень задающих устройств и исполнительный уровень.

На основе видов отказов тормозного оборудования в эксплуатации и рассмотрения их последствий с помощью модели тормозной системы сформирован перечень опасных отказов системы торможения поезда. Выявленные опасные отказы системы могут быть дополнены после анализа статистики отказов узлов и систем в эксплуатации. После получения такой статистики будет возможно уточнить частоты возникновения опасных отказов и перейти к оценке возможности введения в систему инновационных узлов.

Председатель Комитета



В.А.Матюшин

Список участников заседания Комитета
по техническому регулированию и безопасности
14.07.2011 г.

1	Сеньковский Олег Альфредович	Заместитель начальника Центра технического аудита ОАО "РЖД"
2	Травкина Татьяна Александровна	Главный специалист ЦТех ОАО «РЖД»
3	Шубинский Игорь Борисович	ОАО «ВНИИАС»
4	Хацкелевич Александр Аркадьевич	Руководитель отдела ООО «ЦТК»
5	Щепочкин Андрей Львович	Вице-президент НП «Содружество операторов аутсорсинга»
6	Медведев Владимир Сергеевич	ОАО «МТЗ-Трансмаш»
7	Ветлугин Борис Иванович	ООО «НПО САУТ»
8	Богданов Виталий Петрович	Начальник управления по испытаниям и сертификации ОАО ХК «СДС-Маш»
9	Малов Виктор Сергеевич	Директор производства ЗАО «НПЦ ИНФОТРАНС»
10	Клименко Юрий Александрович	Главный метролог ОАО «НИИ вагоностроения»
11	Киселева А.В.	Пресс-служба