

Сводка отзывов на проект первой редакции СТО ОПЖТ «Вагоны грузовые.

Основы взаимодействия организаций членов ОПЖТ, направленные на повышение сохранности грузовых вагонов»

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
1	Пояснительная записка. В целом по стандарту	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г.	<p>Считаем, что в представленной редакции проекта СТО, документ не достигнет заявленных целей, указанных в пояснительной записке к проекту СТО. Необходимо пересмотреть концепцию изложения СТО или прекратить разработку.</p> <p>Обоснование: В пояснительной записке (раздел 7) указывается, что стандарт организации разработан на основе ГОСТ 22235-2010 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ».</p> <p>В пояснительной записке к проекту СТО (раздел 3) разработчик определяет, что основной причиной повреждений вагонов остается нарушение технологии погрузки-выгрузки вагонов в морских портах при грубом несоблюдении требований ГОСТ 22235-2010.</p> <p>Таким образом, проект СТО изначально построен на документе, который не соблюдается</p>	<p>Отклонено. СТО регулирует взаимоотношения участников перевозочного процесса и их ответственность за повреждение вагонов. ГОСТ 22235-2010 является базовым для разработки СТО в том смысле, что устанавливает общие требования по обеспечению сохранности грузовых вагонов, нарушение которых приводит к их повреждению в эксплуатации. Настоящий СТО на основании требований ГОСТ 22235-2010 определяет порядок установления факта повреждения вагона и порядок определения ответственной за повреждение вагона стороны, а также механизм взаимодействия участников перевозочного процесса при восстановлении поврежденного вагона в связи с нарушением правил его эксплуатации. Таким образом, СТО устанавливает ответственность участников перевозочного процесса за несоблюдение требований и положений ГОСТ 22235-2010.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
2	В целом по стандарту	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	В проекте СТО отсутствует требования по содержанию и применению горочных замедлителей при роспуске вагонов на сортировочных горках. Также отсутствуют требования о проведении маневровой работы при формировании составов без применения вагонных замедлителей (маневровая работа на станциях владельца инфраструктуры и подъездных путях промышленных предприятий), при которой в процессе выполнения маневровой работы «толчками» возможно образование дефектов на поверхности катания колёсных пар в виде «ползунов» Обоснование: ГОСТ 22235-2010	Принято. В окончательной редакции СТО в раздел 4 будет внесен пункт о сохранности вагонов при маневровой работе со ссылкой на ГОСТ 22235-2010. Все пункты, повторяющие содержание ГОСТ 22235-2010 из раздела удалены в соответствии с замечанием п.10 настоящей сводки отзывов.
3	В целом по стандарту	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	В тексте СТО отсутствует вид такого повреждения грузовых вагонов, как «разборудование», т.е. хищение, снятие с вагона узлов и деталей, например, воздухораспределителя, авторежима, деталей безрезьбового соединения магистрального воздухопровода и других	Принято. В окончательной редакции СТО в раздел 4 будет внесен пункт об ответственности за разборудование (хищение узлов и деталей) вагонов. Все пункты, повторяющие содержание ГОСТ 22235-2010 из раздела удалены в соответствии с замечанием п.10 настоящей сводки отзывов.
4	В целом по стандарту	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	В СТО нет требований к порядку оформления факта повреждения грузового вагона в случае, если повреждение было выявлено в пути следования (после отправления с мест погрузки\выгрузки)	Отклонено. Ответственность за техническое состояние вагона регламентируется пунктом 6.3 СТО.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
5	В целом по стандарту	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Установить по тексту единообразия, либо собственник вагона, либо владелец вагона	Принято.
6	Раздел 1	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Применение настоящего стандарта сторонними организациями оговаривают в договорах (соглашениях) с НП ОПЖТ». Пересмотреть или исключить. Обоснование: В разделе 3 пояснительной записки к проекту СТО записано, что основной причиной повреждений вагонов остается нарушение технологии погрузки- выгрузки вагонов в морских портах при грубом несоблюдении требований ГОСТ 22235-2010». Например, ПАО «Мурманский морской торговый порт» не является членом НП «ОПЖТ». Юридическое лицо не будет брать на себя обязательства, которые оно заведомо не сможет выполнить	Отклонено. Выполнение положений СТО обязательно для предприятий и организаций – членов ОПЖТ. ОАО «РЖД» входит в состав ОПЖТ. Таким образом, прием поврежденных вагонов не будет осуществляться. Технология приемки грузовых вагонов от предприятий и организаций не являющимися членами ОПЖТ на пунктах приема-передачи вагонов будет осуществляться на основании действующей нормативной документации, в том числе данного СТО.
7	Раздел 2	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г.	Дополнить раздел следующими документами: ГОСТ 1.1-2002 Межгосударственная система стандартизации. Термины и определения. ГОСТ Р 15.301 Система разработки и постановки продукции на производство. Продукция производственно-технического назначения. Порядок разработки и постановки продукции на производство	Отклонено. Отсутствует обоснование данных предложений.
8	Подраздел 3.3	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-	Существующая редакция: «повреждение вагона: Нарушение исправного со-	Отклонено. Неисправное состояние вагона регламентировано соответствующим

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
		1396/18 от 13.09.2018	<p>стояния вагона или его составных частей (в том числе их утеря) под влиянием внешних воздействий, превышающих уровни, установленные настоящим стандартом и нормативными документами на вагон».</p> <p>Предлагаемая редакция: «повреждение вагона: Нарушение исправного состояния вагона или его составных частей (в том числе их утеря) под влиянием внешних воздействий, превышающих уровни, установленные настоящим стандартом и нормативными документами на вагон. изменение внешнего вида, параметров, свойств».</p> <p>Комментарий: «При применении в редакции АО «ВНИИЖТ», исключаются такие повреждения как лакокрасочное покрытие, которое не подходит под неисправное состояние, а является маркетинговым риском, восстановление которого является дорогостоящей услугой».</p>	щей нормативной технической документацией. Исправность вагона в части его «внешнего вида» должна быть прописана в такой документации. В таком случае нарушение исправного состояния вагона по этим параметрам будет попадать под действие настоящего СТО.
9	Раздел 4	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	<p>Правила использования грузовых вагонов для обеспечения их сохранности. Исключить.</p> <p>Обоснование: Полностью повторяет структуру и текст ГОСТ 22235-2010 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранно-</p>	Принято.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>сти при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ» при этом вносятся/исключаются требования, влекущие за собой снижение и/или искажение требований ГОСТ 22235-2010, что не допустимо при разработке СТО согласно ГОСТ Р 1.4.</p> <p>Примеры вносимых изменений, снижающих и искажающих требования ГОСТ 22235-2010 приведены в пунктах 2-4, 7-13 настоящей таблицы</p>	
10	Раздел 4	АО «ТВСЗ» Письмо № ТВСЗ-102-10868 от 06.09.2018	<p>Раздел 4 изложить в редакции: «Для обеспечения сохранности вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ их эксплуатация должна осуществляться в соответствии с эксплуатационной документацией на вагон, а также с выполнением требований ГОСТ 22235-2010.» Пункты 4.1-4.15 исключить.</p> <p>Обоснование: Изложенная в пунктах 4.1 - 4.15 информация практически полностью повторяет ГОСТ 22235-2010 с рядом отступлений, в том числе снижающих требования к обеспечению сохранности вагонов. Подобное повторение нормативных документов, а также ухудшение требований по сохранности вагонов недопустимы.</p>	Принято.
11	Пункт 4.1.1	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-	Существующая редакция: «Для обеспечения сохранности вагонов при произ-	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложе-

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
		1396/18 от 13.09.2018	<p>водстве погрузочно- разгрузочных и маневровых работ следует выполнять требования настоящего стандарта, утвержденных нормативных документов на эксплуатацию вагонов и устройства, взаимодействующие с вагонами. Сохранность вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ обеспечивает организация, осуществляющая погрузку, выгрузку грузов».</p> <p>Дополнить: «Для обеспечения сохранности вагонов при производстве погрузочно- разгрузочных и маневровых работ следует выполнять требования настоящего стандарта, утвержденных нормативных документов на эксплуатацию вагонов и устройства, взаимодействующие с вагонами. Сохранность вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ обеспечивает организация, осуществляющая погрузку, выгрузку грузов. Контроль за обеспечением сохранности осуществляет представитель владельца инфраструктуры, ответственность за пропуск поврежденного вагона на пути общего пользования возлагается на представителя владельца инфраструктуры».</p>	<p>ниями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
12	Пункт 4.1.2	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	<p>Существующая редакция: «4.1.2 Вносить изменения в конструкцию вагонов, заваривать двери, люки вагонов, демонтировать детали вагонов, в том числе борта платформ и двери полувагонов, крепить грузы к металлическим частям вагона с помощью сварки и сверления допускается только с разрешения Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД») и собственника вагона в соответствии с нормативными документами, утвержденными в установленном порядке [1]».</p> <p>Предлагаемая редакция: «4.1.2 Вносить изменения в конструкцию вагонов, заваривать двери, люки вагонов, демонтировать детали вагонов, в том числе борта платформ и двери полувагонов, крепить грузы к металлическим частям вагона с помощью сварки и сверления допускается только по согласованию с Открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД»), собственником вагона с разрешения разработчика (изготовителя) вагона».</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.
13	Пункт 4.1.2	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «Вносить изменения в конструкцию вагонов, заваривать двери, люки вагонов, демонтировать детали вагонов, в том числе бор-	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>та платформ и двери полувагонов, крепить грузы к металлическим частям вагона с помощью сварки, и сверления допускается только с разрешения Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») и собственника вагона в соответствии с нормативными документами, утвержденными в установленном порядке [1]».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Вносить изменения в конструкцию вагонов, заваривать двери, люки вагонов, демонтировать детали вагонов, в том числе борта платформ и двери полувагонов, крепить грузы к металлическим частям вагона с помощью сварки, и сверления допускается только по согласованию с производителем и собственником вагона в соответствии с нормативными документами, утвержденными в установленном порядке [1]».</p> <p>Комментарии: Заменить: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») на производителя.</p>	
14	Пункт 4.1.3	ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани» Письмо № 113 от 07.09.2018 г.	Пункт 4.1.3. Изложить в редакции: 4.1.3. Температура нагрева сборочных единиц и деталей вагонов, в процессе проведения погрузочно-разгрузочных работ должна быть не более:	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			-80 С -для буксового узла для роликовых подшипников и подшипников кассетного типа, деталей вагонов из полимерных материалов (втулки, детали кузова и т.д.); не более одного часа	
15	Пункт 4.1.3	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	<p>Существующая редакция: «Температура нагрева сборочных единиц и деталей вагонов в процессе проведения погрузочно-разгрузочных работ должна быть не более:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 55 *С - для тормозных устройств (двухкамерного резервуара, воздухо-распределителя, тормозного цилиндра, приборов грузового авторежима, концевых и разобщительных кранов, регулятора рычажной передачи); - 70 *С - для соединительных рукавов, тормозной магистрали, воздушных резервуаров; - 80 *С - для буксового узла на роликовых подшипниках и подшипниках кассетного типа, деталей вагонов из полимерных материалов (втулки, детали кузова и т.д.); - 100 *С - для крышек разгрузочных люков полувагонов; - 90 *С - для остальных узлов и деталей вагонов (кроме специальных вагонов)». <p>Предлагаемая редакция: «Температура нагрева сборочных единиц и деталей</p> 	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>вагонов в процессе проведения погрузочно-разгрузочных работ должна быть не более:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 55⁰ С - для тормозных устройств (двухкамерного резервуара, воздухо-распределителя, тормозного цилиндра, приборов грузового авторежима, концевых и разобщительных кранов, регулятора рычажной передачи); - 70⁰ С - для соединительных рукавов, тормозной магистрали, воздушных резервуаров; - 80⁰ С - для буксового узла на роликовых подшипниках и подшипниках касетного типа, деталей вагонов из полимерных материалов (втулки, детали кузова и т.д); - 100⁰ С - для крышек разгрузочных люков полувагонов; - 90⁰С - для остальных узлов и деталей вагонов (кроме специальных вагонов). <p>Ежеквартальный контроль за соблюдением обеспечения температурного режима, осуществляется представителями владельца инфраструктуры».</p>	
16	Пункт 4.1.5	Приволжская железная дорога Письмо № ИСХ-1346/Прив НТП от 17.09.2018	В пункт 4.1.5 и Библиографию наряду с Техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах № ЦМ- 943 от 7 мая 2003 года следует включить Приложение 3 к Соглашению о международном грузовом со-	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			общении «Технические условия погрузки и крепления грузов»;	
17	Пункт 4.1.6	Приволжская железная дорога Письмо № ИСХ-1346/Прив НТП от 17.09.2018	В пункте 4.1.6 имеется ссылка на источник (3), который в Библиографии отсутствует.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.
18	Пункт 4.1.7	ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани» Письмо № 113 от 07.09.2018 г.	Пункт 4.1.7. Изложить в редакции: 4.1.7. Погрузка и выгрузка грузов, а также очистка вагонов от остатков перевозимых грузов гидравлическим способом допускается по согласованию с ОАО «РЖД» и собственником вагонов. При этом должна быть обеспечена защита букс, тормозного оборудования, рукавов воздушной магистрали от попадания в них влаги и грязи. Буксы закрываются фартуками и защитными экранами. Направлять струю па буксу запрещается.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.
19	Пункт 4.1.7	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	4.1.7 Погрузка и выгрузка грузов, а также очистка вагонов от остатков перевозимых грузов гидравлическим способом допускается по согласованию с ОАО «РЖД» и собственником вагонов. Привести обоснование замены согласования с железнодорожной администрацией на согласование с ОАО «РЖД»? Дополнить ссылкой на допустимость такого способа разгрузки в эксплуата-	Отклонено. Все пункты, повторяющие содержание ГОСТ 22235-2010 из раздела 4 удалены в соответствии с замечанием п.10 настоящей сводки отзывов. По вопросам эксплуатации вагонов в разделе 4 СТО дана ссылка на ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>ционных документах разработчика вагона. Обоснование: ГОСТ 22235-2010 (пункт 4.1.9), в соответствии с ТР ТС 001/2011 эксплуатация должна производиться в соответствии с эксплуатационными документами разработчика</p>	
20	Пункт 4.1.7	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «Погрузка и выгрузка грузов, а также очистка вагонов от остатков перевозимых грузов гидравлическим способом допускается по согласованию с ОАО «РЖД» и собственником вагонов. При этом должна быть обеспечена защита букс, тормозного оборудования, рукавов и воздушной магистрали от попадания в них влаги и грязи. Не допускается проводить очистку вагонов агрессивными моющими средствами. Полив груза в вагоне для его охлаждения не допускается». Предлагается: Исключить «по согласованию с ОАО «РЖД». При чем тут ОАО «РЖД»? Инфраструктурная компания? Возможно речь идет о перевозчике? АО «ПГК», например.</p>	<p>Принято. Все пункты, повторяющие содержание ГОСТ 22235-2010 из раздела 4 удалены в соответствии с замечанием п.10 настоящей сводки отзывов. По вопросам эксплуатации вагонов в разделе 4 СТО дана ссылка на ГОСТ 22235-2010.</p>
21	Пункт 4.1.15	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г.	<p>Дополнить: «Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться не ближе 2,0 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте - не ближе 2,5 м.»</p>	<p>Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
22	Пункт 4.2.1	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «Перед погрузкой и после выгрузки грузов крышки люков и торцовые двери полувагонов должны быть закрыты на оба запора и зафиксированы. При выходе груза за пределы внутренней длины кузова торцовые двери должны быть отведены к стенкам вагона и закреплены».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Перед погрузкой и после выгрузки грузов крышки люков и торцовые двери (при наличии) полувагонов должны быть закрыты на оба запора и зафиксированы. При выходе груза за пределы внутренней длины кузова торцовые двери (при наличии) должны быть отведены к стенкам вагона и закреплены».</p> <p>Необходимо указать дополнение «при наличии» т.к. конструкцией полувагонов могут быть не предусмотрены торцовые двери.</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией, а именно, даны ссылки на соответствующие документы.
23	Пункт 4.2.2	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «Равномерно распределенная нагрузка на крышку люка полувагона не должна превышать 59 кН (6 тс).</p> <p>Давление на крышку люка, сосредоточенное на площадке размерами 0,25x0,25 м и менее, не должно превышать 0,8 МПа (8,1 кгс/см²)».</p> <p>Дополнить ссылкой на нормативный документ, которым определены данные</p>	Принято. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией, а именно, даны ссылки на соответствующие документы.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			нагрузки. При отсутствии нормативного документа, устанавливающего данные значения, необходимо представить обоснование приведенных цифр.	
24	Пункт 4.2.8	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «При погрузке навалочных грузов массой отдельных кусков не более 100 кг общая масса груза, падающего на пол полувагона, должна быть не более 5 т, а высота падения от пола вагона – не более 3 м». Дополнить ссылкой на нормативный документ, которым определены данные нагрузки. При отсутствии нормативного документа, устанавливающего данные значения, необходимо представить обоснование приведенных цифр.	Принято. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией, а именно, даны ссылки на соответствующие документы.
25	Пункт 4.2.10	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г.	Существующая редакция: «Грейферная разгрузка полувагонов не допускается. Как исключение, грейферная разгрузка на период перехода к разгрузке посредством других технологий допускается только при выдаче сертификата соответствия технологического процесса разгрузки полувагона при помощи грейфера, выданного уполномоченной организацией, удостоверяющей соответствие объекта требованиям настоящего стандарта». Предлагаемая редакция: «Грейферная разгрузка полувагонов не допускается. Как исключение, грейферная разгрузка	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>на период перехода к разгрузке через люки или на вагонопрокидывателях допускается только при выдаче совместного разрешения ОАО «РЖД» и собственника вагона при условии выполнения требований настоящего стандарта. Срок действия разрешения на рейферную выгрузку должен составить не более 1 года с целью мотивации стивидорных компаний к переходу к разгрузке через люки полувагона. Не допускается проводить выгрузку и рыхление грузов ковшами экскаваторов».</p>	
26	Пункт 4.2.10	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	<p>Существующая редакция: «Выгружать сыпучие грузы из полувагонов следует через люки или на вагонопрокидывателях. Г рейферная разгрузка полувагонов не допускается. Как исключение, рейферная разгрузка на период перехода к разгрузке посредством других технологий допускается только при выдаче сертификата соответствия технологического процесса разгрузки полувагона при помощи рейфера, выданного уполномоченной организацией, удостоверяющей соответствие объекта требованиям настоящего стандарта». Предлагаемая редакция: «Выгружать сыпучие грузы из полувагонов следует через люки или на вагонопрокидыва-</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>телях. Г рейферная разгрузка полувагонов не допускается. Как исключение, рейферная разгрузка на период перехода к разгрузке посредством других технологий допускается только при выдаче сертификата соответствия технологического процесса разгрузки полувагона при помощи рейфера, выданного уполномоченной организацией, удостоверяющей соответствие объекта требованиям настоящего стандарта. Сертификаты размещаются на сайте НП «ОПЖТ», после предоставления от организации выгрузки».</p>	
27	Подраздел 4.3	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	<p>Крытые вагоны. Включить в п. 4.3 обороту крытых вагонов для специализированных перевозок (сопровождение проводников) производить на участках, имеющих соответствующее оснащение и допущенных к производству данных работ. После окончания перевозки, обеспечить подготовку вагонов к перевозкам грузов в объеме ТР-1.</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.
28	Пункт 4.3.1	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	<p>Существующая редакция: «Статическая нагрузка, действующая на пол вагона от колеса погрузчика с грузом, должна быть не более 18 кН, а динамическая нагрузка - не более 22 кН при среднем давлении колеса на контактную площадь не более 1 МПа (10,20 кгс/см²)».</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение данного предложения требует корректировки ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			Предлагаемая редакция: «Статическая нагрузка, действующая на пол вагона от колеса погрузчика с грузом, должна быть не более 18 кН, а наибольшая динамическая нагрузка не должна превышать 22 кН от каждого колеса при среднем давлении на контактную площадь колеса не более 1 МПа».	
29	Пункт 4.3.4	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	<p>Существующая редакция: «Грузы, перевозимые навалом без упаковки, должны транспортироваться с установленными в дверных проемах заграждениями. Для заграждения дверных проемов вагонов допускается применять щиты, доски, горбыли толщиной не менее 40 мм.</p> <p>Если торцовые стены вагона при перевозке могут быть повреждены, они должны ограждаться на высоту размещения груза деревянными щитами из досок (горбылей) толщиной не менее 40 мм.</p> <p>При погрузке фанеры, древесноволокнистых, древесностружечных плит и других подобных грузов, которые могут быть использованы вместо щитов, допускается их использование для ограждения торцовых стен вагона на высоту погрузки, уложенными поперек вагона (вертикально или горизонтально). Под крайние штабели груза долж-</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение данного предложения требует корректировки ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>ны быть уложены подкладки, обеспечивающие наклон штабеля внутрь вагона. При погрузке тарные штучные грузы должны быть уложены вплотную друг к другу или закреплены от возможного смещения при транспортировании. Укладывать груз в междверном пространстве следует на расстоянии не менее 250 мм от плоскости дверей для обеспечения их свободного открывания при выгрузке с обеих сторон вагона. Масса транспортного пакета (груза с пакетирующими средствами) должна быть такова, чтобы нагрузка на пол вагона от колес погрузчика с пакетом не превышала установленную в 4.3.1. Размеры пакетов и блок-пакетов не должны превышать по длине 1770 мм, по высоте -1800 мм. Размеры пакетов тарно-штучных грузов - по ГОСТ 24597. Не допускается погрузка грузов, кроме сыпучих, через люки в крыше вагона. Не допускается демонтировать крышу крытого вагона, имеющую конструктивное болтовое соединение с кузовом, для проведения погрузочно-разгрузочных работ. Средства крепления транспортных пакетов - по ГОСТ 22477»</p> <p>Предлагаемая редакция: «Грузы, перевозимые навалом без упаковки, должны</p>	

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>транспортироваться с установленными в дверных проемах заграждениями. Для заграждения дверных проемов вагонов допускается применять щиты, доски, горбыли толщиной не менее 40 мм. При погрузке фанеры, шифера, труб, гипсокартонных плит, листового и сортового непакетированного металла и других подобных грузов, а также цилиндрических грузов, металлических труб, металлов в слитках и других грузов, имеющих небольшой коэффициент трения, укладываемых вдоль вагона, торцовые стены вагона должны ограждаться деревянными щитами из досок (горбылей) толщиной не менее 40 мм на высоту размещения груза. Допускается при погрузке фанеры, древесноволокнистых, древесностружечных плит и других подобных грузов вместо щитов ограждать торцовые стены вагона на высоту погрузки этими же грузами, уложенными поперек вагона (вертикально или горизонтально). Под крайние штабели груза должны быть уложены подкладки, обеспечивающие наклон штабеля внутрь вагона. При погрузке тарные штучные грузы должны быть уложены вплотную друг к другу или закреплены от возможного смещения при транспортировании. Уклады-</p>	

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>вать груз в междверном пространстве следует на расстоянии не менее 250 мм от плоскости дверей для обеспечения их свободного открывания при выгрузке с обеих сторон вагона. Масса транспортного пакета (груза с пакетирующими средствами) должна быть такова, чтобы нагрузка на пол вагона от колес погрузчика с пакетом не превышала установленную в 4.3.1.</p> <p>Размеры пакетов и блок-пакетов не должны превышать по длине 1770 и высоте 1800 мм, размеры пакетов тарно-штучных грузов - по ГОСТ 24597.</p> <p>Не допускается погрузка грузов, кроме сыпучих, через люки в крыше вагона.</p> <p>Не допускается демонтировать крышу крытого вагона, имеющую конструктивное болтовое соединение с кузовом, для проведения погрузочно-разгрузочных работ. Средства крепления транспортных пакетов - по ГОСТ 22477».</p>	
30	Пункт 4.3.4	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	Дополнить: «При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, платформ с рефрижераторными контейнерами, а также автономных рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов соударение их с вагонами, стоящими на путях подгорочного парка или последующих отцепов с ними, не	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение данного предложения требует корректировки ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			допускается».	
31	Подраздел 4.4	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	Вагоны-платформы. Включить в п 4.4 при осуществлении перевозок на вагонах платформах, где при необходимости по условиям перевозок требуется демонтаж бортов, осуществлять отметку в перевозочных документах «борта сняты при погрузке». После окончания перевозке обеспечить подготовку вагонов к перевозкам грузов о объеме ТР-1 по установке и восстановлению их бортами.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение данного предложения требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
32	Подраздел 4.6	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Изотермические вагоны. Дать обоснование исключения требования соударения изотермических вагонов при роспуске с горки? Обоснование: ГОСТ 22235-2010 (пункт 4.6.3) «При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, платформ с рефрижераторными контейнерами, а также автономных рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов соударение их с вагонами, стоящими на путях подгорочного парка или последующих отцепов с ними, не допускается	Принято. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.
33	Подраздел 4.6	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	Дополнить: «При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, платформ с рефрижераторными	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			контейнерами, а также автономных рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов соударение их с вагонами, стоящими на путях подгорочного парка или последующих отцепов с ними, не допускается».	стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение данного предложения требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
34	Пункт 4.6.4	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	ДОБАВИТЬ: При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, платформ с рефрижераторными контейнерами, а также автономных рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов соударение их с вагонами, стоящими на путях подгорочного парка или последующих отцепов с ними, не допускается.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторений и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение данного предложения требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
35	Пункт 4.7.1	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Разгрузка вагонов-хопперов открытого типа для агломерата и окатышей грейферными кранами и на вагоноопрокидывателях не допускается без разрешения ОАО «РЖД» и собственников вагонов. Привести обоснование замены согласования с железнодорожной администрацией на согласование с ОАО «РЖД»? Дополнить ссылкой на допустимость такого способа разгрузки в эксплуатационных документах разработчика вагона Обоснование: ГОСТ 22235-2010 (пункт 4.7.1, второй абзац), в соответствии с ТР ТС 001/2011 эксплуатация должна	Отклонено. Все пункты, повторяющие содержание ГОСТ 22235-2010 из раздела 4 удалены в соответствии с замечанием п.10 настоящей сводки отзывов. По вопросам эксплуатации вагонов в разделе 4 СТО дана ссылка на ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			производиться в соответствии с эксплуатационными документами разработчика	
36	Пункт 4.7.1	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «Грузоотправители и грузополучатели при выполнении погрузочно- разгрузочных работ должны использовать устройства, предназначенные для загрузки и разгрузки специализированных вагонов. Разгрузка вагонов-хопперов открытого типа для агломерата и окатышей грейферными кранами и на вагоноопрокидывателях не допускается без разрешения ОАО «РЖД» и собственников вагонов».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Грузоотправители и грузополучатели при выполнении погрузочно- разгрузочных работ должны использовать устройства, предназначенные для загрузки и разгрузки специализированных вагонов. Разгрузка вагонов-хопперов открытого типа для агломерата и окатышей грейферными кранами и на вагоноопрокидывателях не допускается без разрешения перевозчика и собственников вагонов».</p> <p>Заменить ОАО «РЖД» на перевозчика.</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
37	Пункт 4.8	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-	Устройства, взаимодействующие с вагонами. Противоречит ГОСТ 22235-2010 (раз-	Принято. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
		1589 от 11.09.2018 г	дел 5). Обоснование: В соответствии с ГОСТ 22235-2010 (пункт 5.1.3), новые типы погрузочно-разгрузочных устройств принимаются комиссией с привлечением представителей железнодорожной администрации, испытания опытных образцов по ГОСТ 15.301-2016. Из подраздела СТО необоснованно исключено требование периодичности проверки обеспечения эксплуатируемыми устройствами требований сохранности вагонов	стандартами и нормативной технической документацией.
38	Пункт 4.8.2	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	Существующая редакция: «На новые типы погрузочно-разгрузочных устройств, взаимодействующие с вагонами, перед вводом в эксплуатацию должны быть получены сертификаты соответствия данному стандарту, выданные уполномоченной организацией». Предлагаемая редакция: «Новые типы погрузочно-разгрузочных устройств, взаимодействующие с вагонами, перед вводом в эксплуатацию должны пройти процедуры постановки на производство в соответствии с требованиями ГОСТ Р 15.301».	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
39	Пункт 4.8.2	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «На новые типы погрузочно-разгрузочных устройств, взаимодействующие с ваго-	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			нами, перед вводом в эксплуатацию должны быть получены сертификаты соответствия данному стандарту, выданные уполномоченной организацией». Удалить пункт. Получать сертификат на соответствие СТО ОПЖТ, который определяет основы взаимодействия организаций-членов ОПЖТ, направленные на повышение сохранности грузовых вагонов. И что там будет? Основы соблюдены?	настоящей сводки отзывов.
40	Пункт 4.10.5	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Ширина колеи пути на платформе вагоноопрокидывателях должна быть 1520 мм (допускается 1524 мм), отклонение в уровне рельсовых нитей - не более 6 мм. Отсутствуют допуски ширины колеи. Обоснование: ГОСТ 22235-2010 (раздел 5.3.5, второй абзац)	Принято. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.
41	Пункт 4.10.11	ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани» Письмо № 113 от 07.09.2018 г.	Пункт 4.10. 11. Изложить в редакции: 4.10.11. После разгрузки на вагоноопрокидывателе каждый полувагон должен быть осмотрен грузополучателем. При этом должны быть поставлены на место все выпавшие детали (чеки, тормозные колодки, пружины и другие детали рессорного комплекта и буксового узла), проконтролировано смещение адаптера, при смещении адаптера необходимо проверить ис-	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			правность кассетного подшипника, крышки люков закрыты на обе закидки и зафиксированы запорными секторами, центрирующие приборы автосцепок очищены от остатков груза и устранены другие неисправности, возникшие при разгрузке и препятствующие эксплуатации вагона.	
42	Пункт 4.11.1	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Статические и динамические нагрузки, действующие на пол вагона от колеса погрузчика, не должны превышать нормы согласно 4.3.1 и 4.6.1. Не соответствует ГОСТ 22235-2010 (раздел 5.4.1). Обоснование: Данное требование в ГОСТ 22235-2010 отсутствует	Принято. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.
43	Пункт 4.12.5.1	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	ДОБАВИТЬ: Недостатком рыхлителей для платформ является возможность потери вертикальной устойчивости время рыхления груза из-за его неравнопрочности в массиве и опасность повреждения вагона из-за контакта штырей рыхлителя с элементами конструкции вагона. По этой причине длина штырей должна быть не более 700 мм, с тем что бы при полном заглублении в массиве они не касались и не повреждали пол платформы.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
44	Пункт 4.12.6	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от	Существующая редакция: «После разгрузки вагонов с использованием виб-	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повто-

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
		20.09.2018	<p>рациональных устройств следует проверить плотность тормозной пневмосети и подтянуть крепление ослабленных резьбовых соединений вагонов специально обученными работниками вагонного хозяйства, имеющими допуск на выполнение этих работ».</p> <p>Предлагаемая редакция: «По окончании разгрузки вагонов следует осмотреть раму, кузов вагона, элементы у которых возможны трещины; у обшивки в углах гофров, у верхней обвязки, в сварных швах стоек; крепление двухкамерного резервуара, тормозного цилиндра, резьбовые соединения тормозной магистрали, а так же проверить плотность тормозной сети вагона».</p>	<p>рений и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.</p> <p>Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.</p>
45	Подраздел 4.13	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	<p>Конвективные, радиационные и комбинированные размораживающие устройства.</p> <p>Отсутствует требование к испытаниям вновь построенным теплякам и контрольным проверкам перед началом сезонной эксплуатации Обоснование: ГОСТ 22235-2010 (раздел 5.6.2)</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 9 и 10 настоящей сводки отзывов.
46	Пункт 4.13.1	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «Конвективные, радиационные и комбинированные размораживающие устройства в вагонах должны быть оборудованы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - охлаждающими устройствами (если предусмотрены рабочие режимы, тре- 	<p>Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.</p> <p>Выполнение замечания требует коррек-</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>бующие охлаждения);</p> <ul style="list-style-type: none"> - устройствами автоматической регистрации температурного режима в секции разогрева и ограничения предельно допустимой температуры разогрева; - комплектом контрольно-измерительных приборов для замера температуры; - приспособлениями, защищающими буксы и тормозное оборудование от попадания влаги. <p>Температуру необходимо измерять:</p> <ul style="list-style-type: none"> - на входе теплоносителя в секцию; - не менее чем в трех точках по длине секции размораживающего устройства на расстоянии от 0,20 до 0,25 м от стенок вагона и на высоте 1,5 м от уровня головок рельсов; - на тормозном цилиндре вагона, стоящим вторым от ворот секции; - на входе воды, используемой для вагонов». <p>Предлагаемая редакция: «Запрещается эксплуатировать конвективные, радиационные и комбинированные размораживающие устройства без оборудования автоматической регистрации температурного режима в секции разогрева и ограничения предельно допустимой температуры разогрева, а так же без полного комплекта контрольно-</p>	тировки ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>измерительных приборов для замера температуры в следующих местах:</p> <ul style="list-style-type: none"> - на входе теплоносителя в секцию; - не менее чем в трех точках по длине секции размораживающего устройства (одна в середине и две на расстоянии 15 м от концов секции) на расстоянии от 0,20 до 0,25 м от стенок вагона и на высоте 1,5 м от уровня головок рельсов; - на тормозном цилиндре вагона, стоящим вторым от ворот секции; - на входе воды, используемой для вагонов. <p>При устойчивом тепловом режиме работы конвективных, радиационных и комбинированных размораживающих устройств замер температуры на тормозном цилиндре должен проводиться с периодичностью установленной местной инструкцией, согласованной с «Управлением дороги».</p>	
47	Пункт 4.13.5	ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани» Письмо № 113 от 07.09.2018 г.	<p>Пункт 4.13.5. Изложить в редакции:</p> <p>4.13.5. Перед подачей вагонов в размораживающее устройство с орошающими устройствами должны быть установлены:</p> <ul style="list-style-type: none"> - уплотняющее приспособление на место соединения передней (со стороны штока) крышки с корпусом тормозного цилиндра: - резиновые пробки-заглушки в атмо- 	<p>Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией.</p> <p>Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			сферное от версину в нижней части тормозного цилиндра;	
48	Пункт 4.14.2	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «При перемещении вагонов с помощью любых средств тяговое усилие должно передаваться через автосцепку или кронштейн для подтягивания вагонов. Допускается для перемещения вагонов передавать подталкивающее усилие через обод колеса. Передвижение вагонов непосредственным толканием их бульдозерами, тракторами и другой автотранспортной техникой и грузоподъемными механизмами не допускается. Опираие каната (троса) на элементы вагонов не допускается. Число одновременно подтягиваемых груженых вагонов с осевой нагрузкой 23,5 тс за кронштейн на прямом горизонтальном участке пути при угле между тросом и продольной осью пути 5° в горизонтальной и вертикальной плоскостях не должно превышать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 14 – для четырехосных вагонов; - 10 – для шестиосных вагонов; - 8 – для восьмиосных вагонов; - 10 – для вагонов–хопперов. <p>Количество одновременно подтягиваемых за тяговый кронштейн груженых вагонов с другими осевыми нагрузками или в других условиях (уклон пути, из-</p>	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>менении угла между тросом и осью пути и т.д.) должно согласовываться с ОАО «РЖД», исходя из конкретных условий эксплуатации».</p> <p>Предлагаемая редакция: «При перемещении вагонов с помощью любых средств тяговое усилие должно передаваться через автосцепку или кронштейн для подтягивания вагонов. Допускается для перемещения вагонов передавать подталкивающее усилие через обод колеса. Передвижение вагонов непосредственным толканием их бульдозерами, тракторами и другой автотранспортной техникой и грузоподъемными механизмами не допускается. Опираие каната (троса) на элементы вагонов не допускается. Число одновременно подтягиваемых груженых вагонов с осевой нагрузкой 23,5 тс за кронштейн на прямом горизонтальном участке пути при угле между тросом и продольной осью пути 5° в горизонтальной и вертикальной плоскостях не должно превышать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 14 – для четырехосных вагонов; - 10 – для шестиосных вагонов; - 8 – для восьмиосных вагонов; - 10 – для вагонов-хопперов». <p>Убрать: согласовываться с ОАО «РЖД» Добавить: Количество одновременно подтягиваемых за тяговый кронштейн</p>	

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			груженых вагонов с осевой нагрузкой 25 тс.	
49	Пункт 4.14.3	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	Существующая редакция: «Конструкцией подвагонных маневровых устройств должно быть исключено образование вмятин и насечек на гребне, поверхности катания колеса». Дополнить: Конструкцией подвагонных маневровых устройств должно быть исключено образование вмятин и насечек на гребне, а также повреждений поверхности катания и обода колесных пар.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
50	Пункт 4.15.7	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «Открытие дверей крытых вагонов следует проводить усилием не более 8,4 кН (850 кгс), передающимся через скобу и (или) поручень на задней обвязке двери под углом к продольной плоскости симметрии вагона не более 5°». Исключить. Ввиду отсутствия возможности выполнения контроля данного значения, либо указать в каких случаях и кем производится контроль данного показателя.	Отклонено. Содержание раздела 4 СТО изменено с целью исключения повторов и разночтений с действующими стандартами и нормативной технической документацией. Выполнение замечания требует корректировки ГОСТ 22235-2010.
51	Раздел 5	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Порядок контроля за сохранностью вагонного парка при технической передаче вагонов с/на пути необщего пользования. Исключить.	Отклонено. В данном разделе приведено краткое изложение порядка контроля за сохранностью вагонного парка при передаче вагонов с увязкой с ответственностью всех участников перевозочного

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>Обоснование: Регулируется договорными отношениями, а также порядком эксплуатации путей необщего пользования в соответствии с главой IV Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;</p> <p>порядок составления актов при перевозках грузов и порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику железнодорожным транспортом, определяет Приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 45 (ред. от 03.10.2011) "Об утверждении Правил составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 30.06.2003 N 4856);</p> <p>классификация, порядок расследования и учет транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта установлены в Приказе Минтранса России от 18.12.2014 N 344 (ред. от 01.06.2018) "Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодо-</p>	<p>процесса за сохранность вагонного парка.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			рожного транспорта" (Зарегистрировано в Минюсте России 26.02.2015 N36209)	
52	Подраздел 5.1	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «Все грузовые вагоны, поступающие в адрес грузополучателя (грузоотправителя), владельца железнодорожного пути необщего пользования и отправляемые после их погрузки (выгрузки), должны быть осмотрены на выставочных путях или на местах погрузки и выгрузки перевозчиком на основании заключенных договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов. При передаче (приеме) вагонов с/на железнодорожные пути необщего пользования технический осмотр вагонов производится с регистрацией результатов установленным перевозчиком порядком в соответствии с положением [10]. Если по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования осмотр вагонов производится только представителем перевозчика, то документы оформляют за его подписью».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Все грузовые вагоны, поступающие в адрес грузополучателя (грузоотправителя),</p>	Отклонено. Отсутствует обоснование предлагаемой редакции.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>владельца железнодорожного пути необщего пользования и отправляемые после их погрузки (выгрузки), должны быть осмотрены на выставочных путях или на местах погрузки и выгрузки перевозчиком до и после выгрузки, в соответствии с заключенными договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов».</p>	
53	Подраздел 5.1	<p>АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018</p>	<p>Существующая редакция: «Все грузовые вагоны, поступающие в адрес грузополучателя (грузоотправителя), владельца железнодорожного пути необщего пользования и отправляемые после их погрузки (выгрузки), должны быть осмотрены на выставочных путях или на местах погрузки и выгрузки перевозчиком на основании заключенных договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов. При передаче (приеме) вагонов с/на железнодорожные пути необщего пользования технический осмотр вагонов производится с регистрацией результатов установленным перевозчиком порядком в соответствии с положением (10]. Если по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользова-</p>	<p>Отклонено. При приемке вагона в свою зону ответственности каждым из участников перевозочного процесса (поставщик, перевозчик, потребитель), ответственность за техническое состояние вагона несет тот из участников перевозочного процесса в чьей зоне ответственности находится вагон.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>ния осмотр вагонов производится только представителем перевозчика, то документы оформляют за его подписью». Дополнить: Все грузовые вагоны, поступающие в адрес грузополучателя (грузоотправителя), владельца железнодорожного пути необщего пользования и отправляемые после их погрузки (выгрузки), должны быть осмотрены на выставочных путях или на местах погрузки и выгрузки перевозчиком на основании заключенных договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов. При выявлении неисправности вагона, отказа от погрузки, определиться с характером причины возникновения (повреждение, технология, коммерческая или эксплуатация), провести необходимые расследования с оформлением соответствующего комплекта документов (ГУ-23, ВУ-25, ВУ-41). Ответственность за проведение расследования возлагается на владельца инфраструктуры. При передаче (приеме) вагонов с/на железнодорожные пути необщего пользования технический осмотр вагонов производится с регистрацией результатов установленным перевозчиком по-</p>	

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			рядком в соответствии с положением (10]. Если по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути общего пользования осмотр вагонов производится только представителем перевозчика, то документы оформляют за его подписью.	
54	Подраздел 5.2	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	Существующая редакция: «На поврежденный вагон, принимаемый с железнодорожного пути общего/необщего пользования, составляются акты формы ГУ- 23, ВУ-23М и ВУ-25М в соответствии с приказом (11]. Вагон в этом случае остается на ответственности и путях организации, его повредившей при выполнении погрузочно- разгрузочных или маневровых работ, до момента составления актов форм ГУ-23 и ВУ- 25М о повреждении вагонов. При приеме от грузоотправителя (грузополучателя) поврежденных вагонов, которые они не могут отремонтировать своими средствами, они снимаются с их ответственного простоя с момента получения перевозчиком уведомления о готовности уборки этих поврежденных вагонов. В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в неисправ-	Принято.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>ном состоянии, ответственность за его повреждение возлагается на владельца вагона. Комиссия и порядок расследования должны соответствовать положению».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Редакция АО «ПГК»:</p> <p>На поврежденный вагон, принимаемый с железнодорожного пути общего/необщего пользования, составляются акты формы ГУ- 23, ВУ-23М и ВУ-25М в соответствии с приказом (11]. Вагон в этом случае остается на ответственности и путях организации, его повредившей при выполнении погрузочно-разгрузочных или маневровых работ, до момента составления актов форм ГУ-23 и ВУ-25М о повреждении вагонов. При приеме от грузоотправителя (грузополучателя) поврежденных вагонов, <u>которые они не могут отремонтировать своими средствами 1</u>, они снимаются с их ответственного простоя с момента получения перевозчиком уведомления о готовности уборки этих поврежденных вагонов. В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в неисправном состоянии, ответственность за его повреждение возлагается на владельца <u>вагона 2 инфра-</u></p>	

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>структуры. Комиссия и порядок расследования должны соответствовать положению».</p> <p>Комментарий: «Отсутствует нормативный документ, в котором указано в каком объеме можно делать ремонт, не имея на это ни клейма, ни разрешения от инфраструктуры, регулятора, надзорного органа, предлагается запретить проведение обезличенного ремонта, так как создает прямое влияние на ухудшения уровня безопасности движения.</p> <p>Последний абзац противоречит п. 20 устава года вагоны должны подаваться под погрузку в исправном состоянии, а также принципу передаче приему вагонов на, с путей необщего пользования».</p>	
55	Подраздел 5.2	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	<p>Существующая редакция: «В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в неисправном состоянии, ответственность за его повреждение возлагается на владельца вагона. Комиссия и порядок расследования должны соответствовать положению [12]».</p> <p>Предлагаемая редакция: «В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в повре-</p>	Принято частично. Данный подраздел будет изложен в редакции, приведенной в пункте 54 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>жденном состоянии, ответственность за его повреждение возлагается на ОАО «РЖД» как ответственного за приемку вагонов с путей необщего пользования в исправном состоянии. Комиссия и порядок расследования должны соответствовать положению [10, 12].</p>	
56	Подраздел 5.2	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	<p>Существующая редакция: «На поврежденный вагон, принимаемый с железнодорожного пути общего/необщего пользования, составляются акты формы ГУ-23, ВУ-23М и ВУ-25М в соответствии с приказом [11]. Вагон в этом случае остается на ответственности и путях организации, его повредившей при выполнении погрузочно-разгрузочных или маневровых работ, до момента составления актов форм ГУ-23 и ВУ-25М о повреждении вагонов. При приеме от грузоотправителя (грузополучателя) поврежденных вагонов, которые они не могут отремонтировать своими средствами, они снимаются с их ответственного простоя с момента получения перевозчиком уведомления о готовности уборки этих поврежденных вагонов. В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в неисправном состоянии, ответственность за его повреждение воз-</p>	<p>Принято частично. Данный подраздел будет изложен в редакции, приведенной в пункте 54 настоящей сводки отзывов.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>лагается на владельца вагона. Комиссия и порядок расследования должны соответствовать положению [12]».</p> <p>Не понятна формулировка в пункте 5.2. В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в неисправном состоянии, ответственность за его повреждение возлагается на владельца вагона, при этом устанавливается порядок расследования [12], в соответствии с приказом Минтранса России № 344 от 18 декабря 2014 года. При этом данный документ определяет порядок расследования только транспортных происшествий и не может регулировать вопросы повреждения подвижного состава.</p>	
57	Подраздел 5.2	АО «НефтеТрансСервис» Письмо № 5829-И/НТС от 24.09.2018 г	Пункт 5.2. абзац 2 ответственность за повреждение должна быть определена после проведения расследования перевозчиком (РЖД) с составлением форм ГУ-23, ВУ-25 и не может возлагаться на владельца вагона.	Принято. Данный подраздел будет изложен в редакции, приведенной в пункте 54 настоящей сводки отзывов.
58	Подраздел 5.2	Куйбышевская железная дорога Письмо №ИСХ-1193/КБШ НТП от 02.11.2018 г.	В пункте 5.2. исключить слово «пути общего пользования», оставить только пути не общего пользования.	Отклонено. Ответственность за вагон несет тот из участников перевозочного процесса, на территории (инфраструктуре) которого находится вагон.
59	Раздел 6	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-	Ответственность участников перевозочного процесса за техническое состояние вагона.	Принято. Данный раздел будет изложен в иной редакции со ссылкой на указанные документы.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
		1589 от 11.09.2018 г	Исключить. Обоснование: статьи 10, 19, 20, 104, 105 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также договорные отношения между хозяйствующими субъектами на основе ГК РФ	
60	Подраздел 6.2	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины и т.д.)), далее по тексту. Исключить. Обоснование: Нет определения, что такое «незначительное повреждение», при котором требования СТО на повреждённые вагоны не распространяется. Степень деформации может быть разной, а под слова «и т.д.» можно квалифицировать любое повреждение.	Принято. Содержание данного раздела будет откорректировано.
61	Подраздел 6.2	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «Владелец грузового вагона, право которого нарушено, может требовать от виновной стороны возмещение причиненного ему ущерба, если законодательством Российской Федерации не предусмотрено иное. Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины и т.д.), не подлежащие фиксации при осмотре технического	Принято частично. Данный подраздел будет изложен в соответствии с пунктом 59 настоящей сводки отзывов.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>состояния вагона и не угрожающие безопасности движения».</p> <p>Исключить. Передача вагона, находящегося в неисправном техническом состоянии, не допускается.</p>	
62	Подраздел 6.2	<p>АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018</p>	<p>Существующая редакция: «Владелец грузового вагона, право которого нарушено, может требовать от виновной стороны возмещение причиненного ему ущерба, если законодательством Российской Федерации не предусмотрено иное. Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины и т. д), не подлежащие фиксации при осмотре технического состояния вагона и не угрожающие безопасности движения».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Владелец грузового вагона, право которого нарушено, может требовать от виновной стороны возмещение причиненного ему ущерба в полном объеме, если законодательством Российской Федерации не предусмотрено иное. Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины и т.д.), не подлежащие фиксации».</p> <p>Комментарий: «Определение значительности или не значительности, явля-</p>	<p>Принято частично. Данный подраздел будет изложен в соответствии с пунктом 59 настоящей сводки отзывов.</p>

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>ется прерогативой собственника вагона, для одних — это может являться не значительно, и собственник не будет заниматься возмещением, для других это значимо, и собственник будет заниматься.</p> <p>Как предложение, составить, и согласовать перечень неисправностей, по которым не ведётся работа, понятный для всех».</p>	
63	Подраздел 6.5	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	<p>Существующая редакция: «Возложение ответственности на участника перевозочного процесса за повреждение вагона осуществляется на основании признания участником перевозочного процесса вины за повреждение вагона. В случае непризнания участником перевозочного процесса вины за повреждение вагона, он вправе инициировать экспертизу причины возникновения повреждения вагона. Экспертиза по определению причин возникновения повреждения вагона проводится специализированной организацией, в соответствии с положением (12)».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Возложение ответственности на участника перевозочного процесса за повреждение вагона осуществляется на основании заключения комиссии, проводившей расследование. В случае непризнания</p>	Принято.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			участником перевозочного процесса вины за повреждение вагона, он вправе инициировать экспертизу причины возникновения повреждения вагона, для доказательства невиновности в судебном порядке	
64	Подраздел 6.2	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	<p>Существующая редакция: «Владелец грузового вагона, право которого нарушено, может требовать от виновной стороны возмещение причиненного ему ущерба, если законодательством Российской Федерации не предусмотрено иное. Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины и т.д.), не подлежащие фиксации при осмотре технического состояния вагона и не угрожающие безопасности движения».</p> <p>Предлагаемая редакция: «Владелец грузового вагона, право которого нарушено, может требовать от виновной стороны возмещение причиненного ему ущерба, если законодательством Российской Федерации не предусмотрено иное. Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины, не нанесенные ковшом грейфера и ковшом экскаватора), не подлежащие фиксации при осмотре</p>	Принято.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			технического состояния вагона и не угрожающие безопасности движения».	
65	Подраздел 6.6	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «Виновная сторона согласно Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации [13] (статьи 104 и 105) обязана отремонтировать поврежденный вагон за свой счет или возместить владельцу вагона убытки, вызванные с его повреждением или утратой. Эти убытки определяют в соответствии с методикой, приведенной в приложении А. Объем и вид ремонта поврежденного вагона определяет комиссия в соответствии с положением [10]». Не корректная ссылка на статью 104 Устава железнодорожного транспорта. Данная статья определяет взаимоотношения между ОАО «РЖД» и грузоотправителями и грузополучателями в части вагонов предоставленных ОАО РЖД».	Принято.
66	Подраздел 6.7	АО «ТВСЗ» Письмо № ТВСЗ-102-10868 от 06.09.2018	Пункт 6.7 изложить в редакции: «Ремонт вагона должен обеспечивать восстановление его работоспособности за счет устранения непосредственно повреждения и проведения работ в соответствии с требованиями эксплуатационных и ремонтных документов на вагон, а также руководств [14], [15], [16].»	Принято.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			Обоснование: В соответствии с пунктом 22 приложения №5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации порядок ремонта железнодорожного подвижного состава и его составных частей определяется прежде всего конструкторской документацией.	
67	Подраздел 6.10	АО «ПГК» Письмо № АО. ИД/ТД-1396/18 от 13.09.2018	<p>Существующая редакция: «В случае ремонта поврежденного вагона организацией своими силами, он остается на ее ответственности до момента подачи владельцу инфраструктуры уведомления о готовности его к уборке после ремонта и приемки представителями владельца инфраструктуры.</p> <p>Представитель владельца вагона может принимать участие в приемке вагона после проведения ремонта, о чем он обязан своевременно проинформировать владельца инфраструктуры с учетом дополнительного времени простоя на владельца вагона».</p> <p>Пункт исключить, по причине того, что отсутствует нормативный документ, в котором указано в каком объеме можно делать ремонт, не имея на это ни клейма, ни разрешения от инфраструктуры, регулятора, надзорного органа, предлагается запретить проведение обезли-</p>	Отклонено. Действующими нормативными документами ремонт могут осуществлять только те ремонтные организации, которые имеют разрешение на выполнение этих работ. Ремонт вагона организацией своими силами предполагает оплату за ремонт ремонтному предприятию, выполнившему ремонт.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			ченного ремонта, так как создает прямое влияние на ухудшения уровня безопасности движения.	
68	Подраздел 6.11	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	По тексту. Исключить. Обоснование: Порядок действий работников инфраструктуры ОАО «РЖД» и владельца вагона при отказе или уклонении представителей виновной стороны от подписания акта ВУ-25М не полный	Отклонено. Отсутствует предложение по редакции данного подраздела.
69	Подраздел 6.12	АО «НефтеТрансСервис» Письмо № 5829-И/НТС от 24.09.2018 г	Пункт 6.12. добавить: - иные документы подтверждающие расходы (экологический ущерб, простой, упущенная выгода и т. д.).	Принято.
70	Подраздел 6.13	АО «НефтеТрансСервис» Письмо № 5829-И/НТС от 24.09.2018 г	Пункт 6.13. изложить в следующей редакции: «При виновности перевозчика ремонт вагона производится за счет средств перевозчика, при не установлении виновного в повреждении вагона ремонт осуществляется владельцем инфраструктуры самостоятельно без выставления затрат владельцу вагона».	Принято
71	Подраздел 6.13	ЦТЕХ ИСХ-8668 ЦТЕХ от 20.09.2018	Существующая редакция: «При виновности перевозчика ремонт вагона производится за счет средств перевозчика, при не установлении виновного ремонт вагона осуществляется владельцем инфраструктуры самостоятельно. В остальных случаях ремонт вагона может осуществляться на предприятиях	Отклонено. Ответственность за техническое состояние вагона регламентируется подразделом 6.3 СТО.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			<p>инфраструктуры на возмездной основе».</p> <p>При не установлении виновника ремонт производится владельцем инфраструктуры. При этом в регламент отсутствуют четкие понятия и определения – перевозчик, владелец инфраструктуры.</p> <p>Кроме того в стандарте не определен порядок выполнения всеми участниками перевозочного процесса, а именно грузоотправителями и грузополучателями, операторами ж.д. подвижного состава использования грузовых вагонов, установленный пунктом 4 стандарта. Данное понятие регламентируется только законодательно.</p> <p>В связи с отсутствием у перевозчика полномочий по контролю за выполнением грузополучателями и грузоотправителями требований раздела 4 «Правила использования грузовых вагонов для обеспечения их сохранности» данный документ не позволит в полном объеме и существующей редакции осуществлять контроль за использованием ж. д. подвижного состава.</p>	
72	Подраздел 6.13	Куйбышевская железная дорога Письмо №ИСХ-1193/КБШ НТП от 02.11.2018 г.	В п. 6.13. добавить: При повреждении вагона по вине перевозчика собственник вагона имеет право отремонтировать поврежденный вагон за свой счет и впоследствии предъявить стоимость	Отклонено. В данном подразделе устанавливается ответственность перевозчика при повреждении вагона по его вине. Вопрос взаиморасчетов между владельцем вагона и перевозчиком не

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			ущерба владельцу инфраструктуры в рекламационно-претензионном порядке или в страховую компанию.	является темой данного документа, так как имеется достаточно много схем взаиморасчетов за ремонт вагона.
73	Приложение А	АО «НефтеТрансСервис» Письмо № 5829-И/НТС от 24.09.2018 г	Приложение А, пункт А. 1.4. изложить в следующей редакции: « Владелец вагона предъявляет виновной стороне за нанесенное повреждение претензию, к которой прикладывают документы, подтверждающие факт и размер ущерба, понесенного им вследствие повреждения его вагона».	Отклонено. Размер ущерба должен быть подтвержден соответствующими расчетами.
74	Приложение А	АО «НефтеТрансСервис» Письмо № 5829-И/НТС от 24.09.2018 г	Подраздел А 2, пункт А 2.6: необходимо конкретизировать определение значения «Цв» - цена нового вагона, а именно должен быть единый источник получения информации (например Росстат).	Принято.
75	Приложение А	АО «ТВСЗ» Письмо № ТВСЗ-102-10868 от 06.09.2018	Приложение А, формула А.4. Предлагаем размер финансовой компенсации владельцу за временное выбытие его поврежденного вагона определять исходя не из стоимости нового вагона и ставки рефинансирования ЦБ, а от ставки арендной платы поврежденного вагона.	Отклонено. Формула А.4 позволяет более объективно рассчитать размер финансовой компенсации собственнику вагона из-за его временного выбытия из эксплуатации.
76	Приложение А	Куйбышевская железная дорога Письмо №ИСХ-1193/КБШ НТП от 02.11.2018 г.	В пункте А.2.6. изменить - Дтв – общее время исключения грузового вагона из эксплуатации исчислять не с момента оформления ВУ-23М, а с момента оформления собственником вагона перевозочных документов в ремонтное	Отклонено. Уведомление формы ВУ-23 является документом, удостоверяющим технически неисправное состояние вагона, и основанием для передачи вагона из парка исправных в парк неисправных.

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
			предприятие.	
77	Приложение А	ООО «ВНИЦТТ» Письмо № ВНИЦТТ-102-1589 от 11.09.2018 г	Документ [3] в библиографии отсутствует	Принято.
78	Приложение А	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	Дополнить библиографию следующим пунктом: [3] Рекомендации МИ 2815-2003. Государственная система обеспечения единства измерений. Масса грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Порядок определения предельных расходов в результатах измерений массы на станциях назначения и в пути следования.	Принято.
79	Приложение А	Куйбышевская железная дорога Письмо №ИСХ-1193/КБШ НТП от 02.11.2018 г.	В 10 изменить номер распоряжения, утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2007 г. № 562р».	Принято. Номер изменен с 526р на 562р.
80	В общем по содержанию	АО «ФГК» Письмо № 2463/ФГКДЭПС от 13.09.2018 г	Нет пункта по содержанию ж. д. пути. Добавить пункт 6 из ГОСТа 22235-2010	Отклонено частично. На этот пункт будет дана ссылка в соответствующем разделе СТО.
81		Калининградская железная дорога Письмо № 760/Калнг/НГ от 24.09.2018	Предложений и замечаний нет	Принято к сведению
82		Южно-Уральская железная дорога	Предложений и замечаний нет	Принято к сведению

№ п/п	Структурный элемент технических требований	Наименование организации (номер письма, дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
		Письмо № 1009/ЮУЖДНТП от 20.09.2018		
83		АО «ВНИКТИ» Письмо № 20-03/4057 от 24.09.2018	Предложений и замечаний нет	Принято к сведению
84		АО «НПК «Уралвагонзавод» Письмо № 79-22/5836 от Замечаний нет	Предложений и замечаний нет	Принято к сведению
85		ПКБ ЦВ ОАО «РЖД» Письмо № 1876/ПКБ ЦВ от 10.11.2018 г.	Предложений и замечаний нет	Принято к сведению

Заместитель Генерального директора
АО «ВНИИЖТ»

Р.В. Мурзин

Директор научного центра «Нетяговый подвижной состав
и автотормозные системы поезда»

М.В. Гудас

Руководитель группы «Вагонное хозяйство»

М.А. Кузнецов

Старший научный сотрудник

О.К. Степанов