

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к окончательной редакции проекта стандарта НП «ОПЖТ» «Вагоны грузовые. Основы взаимодействия организаций-членов НП «ОПЖТ», направленные на повышение сохранности грузовых вагонов»

1 Основание для разработки стандарта

Программа стандартизации НП «ОПЖТ» на 2018 год.

Договор между Некоммерческим партнерством «Объединение производителей железнодорожной техники» и Открытым акционерным обществом «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (договор от 04.06.2018г № 3.НПСА.10.04607/18).

2 Характеристика объекта стандартизации

Настоящий стандарт распространяется на грузовые вагоны, предназначенные для эксплуатации на железнодорожных путях колеи 1520 мм.

Настоящий стандарт устанавливает правила, направленные на повышение сохранности вагонного парка вагонов при их технической передаче с/на пути необщего пользования при осуществлении погрузочно-разгрузочных и маневровых работ.

Настоящий стандарт содержит 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.

Действие стандарта направлено на разработку универсальной системы защиты, обеспечивающей создание условий в области железнодорожного транспорта, препятствующих повреждению грузовых вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ, а также выходу таких вагонов на пути общего пользования.

3 Обоснование целесообразности разработки стандарта

Обеспечение устойчивой работы железнодорожного транспорта и удовлетворение потребностей экономики Российской Федерации в перевозках грузов в значительной степени зависит от технического состояния грузовых вагонов, что достигается обеспечением их сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ.

Вместе с тем анализ повреждаемости грузовых вагонов свидетельствует, что положение с обеспечением сохранности вагонного парка становится угрожающим. Так, по данным управления вагонного хозяйства ОАО «РЖД» если в 2007 году на сети железных дорог было повреждено 43,5 тыс. вагонов, то в 2016 году 126,9 тыс. вагонов. То есть рост повреждаемости вагонов за десятилетие составил 300 %.

Основной причиной повреждений вагонов остается нарушение технологии погрузки-выгрузки вагонов в морских портах при грубом несоблюдении требований ГОСТ 22235–2010 (более 100 тыс. случаев в 2016 году и более 50 тыс. случаев в первом полугодии 2017 года).

Также остаются высокими риски повреждений вагонов при роспуске на сортировочных горках в части образования односторонних ползунов и повреждений, вызванных нарушением скорости соударения вагонов, а также скрытых повреждений тормозного оборудования при разогреве грузов в размораживающих устройствах.

Повреждения вагонов происходят в основном по следующим причинам:

- применение для погрузки и выгрузки вагонов неисправных машин, механизмов;
- нарушение технических условий размещения и крепления грузов и правил производства операций;
- превышение скоростей соударения вагонов на сортировочных горках;
- неудовлетворительное состояние путей необщего пользования;
- отступление в содержании технических средств торможения вагонов на сортировочных горках.

Вместе с тем:

- перевозчик при обнаружении неисправного вагона не уполномочен определять лицо, виновное в его неисправности, момент и причины наступления неисправности;
- владелец грузового вагона и оператор портового терминала, грузового терминала, складского терминала не связаны гражданско-правовыми отношениями;
- стивидоры и складские операторы не гарантируют сохранность вагонов при совершении погрузочно-разгрузочных операций и маневровых работ;
- владелец грузового вагона не имеет возможности осуществлять контроль за сохранностью вагона при совершении погрузочно-разгрузочных операций и маневровых работ;

Все вышеуказанные факты требуют разработки нормативной правовой базы в сфере обеспечения сохранности грузовых вагонов.

Одним из важнейших факторов, оказывающих влияние на повреждаемость вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных работ, является то, что ГОСТ 22235–2010 является необязательным для применения и носит рекомендательный характер.

4 Перечень мероприятий для введения стандарта в действие

Дополнительных мероприятий для введения стандарта в действие не требуется.

5 Описание эффективности применения стандарта

Эффективность от применения стандарта достигается за счет разработки:

- порядка ответственности за нарушение сохранности грузовых вагонов;
- требований, определяющих надлежащий порядок использования грузовых вагонов, обеспечивающий их сохранность;
- требований, обеспечивающих достоверное установление факта неисправности грузового вагона;
- требований, обеспечивающих достоверное установление стороны, допустившей обнаруженную неисправность;
- требований, предусматривающих механизмы справедливого возмещения ущерба лицам, которым причинен ущерб.

6 Сведения о соответствии проекта стандарта федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативно-правовым актам Российской Федерации, которые содержат требования к объекту и/или аспекту стандартизации

Стандарт соответствует:

- Федеральному закону от 27 декабря 2002г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»;

- Федеральному закону от 10 января 2003г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011);
- Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- Гражданскому кодексу Российской Федерации;
- Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286.

7 Сведения о соответствии проекта стандарта национальному российскому стандарту, международному (региональному) стандарту и о форме применения данного стандарта как основы для разработки проекта стандарта организации

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».

Международные аналоги отсутствуют.

8 Сведения о взаимосвязи проекта стандарта организации со стандартами, утвержденными ранее и действующими в Российской Федерации в качестве национальных стандартов

Разработанный стандарт организации не имеет ссылок на стандарты, действующие в Российской Федерации в качестве национальных стандартов.

9 Сведения о взаимосвязи проекта стандарта организации со стандартами организации, утвержденными ранее и действующими в НП «ОПЖТ»

Стандарт взаимосвязан со следующими стандартами:

- СТО ОПЖТ 18-2012 «Взаимодействие участников процессов производства, обслуживания и ремонта на этапе эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта»;

- СТО ОПЖТ 2-2008 «Стандарты некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники». Правила разработки, утверждения, обновления и отмены».

10 Перечень исходных документов и другие источники информации, использованные при разработке проекта стандарта организации

При разработке стандарта в качестве источников информации применялись:

- Федеральные законы и технический регламент, указанные в разделе 6 пояснительной записки;

- Положение о порядке технической передачи (приема) вагонов на пути необщего пользования и контроля за сохранностью вагонного парка, утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2007 г. №526р.;

- Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утверждены Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол заседания № 15 от 5 апреля 1996 г).

11 Сведения о разработчике проекта стандарта

Акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»)

Адрес: 3-я Мытищинская ул., д.10, г. Москва, 129626

Тел. (495) 687-6555, (495) 687-6456;

Е-mail: press@vniizht.ru

Заместитель Генерального директора

АО «ВНИИЖТ»

 Р.В. Мурзин

Директор научного центра «Нетяговый подвижной состав и автоматизированные системы поезда» (НЦ «НПСАП»)

 М.В. Гудас

Руководитель группы «Вагонное хозяйство»
НЦ «НПСАП»

 М.А. Кузнецов

Ведущий научный сотрудник НЦ «НПСАП»

 Г.В. Райков

Старший научный сотрудник НЦ «НПСАП»

 О.К. Степанов