

АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

АСКОП

☎ 812/326-5010 факс 812/326-5011
191015, Санкт-Петербург, ул. Тверская 1А

*От «12» мая 2014 года
Исх. № 583*

На № Исх. 7059 от 30.04.2014

*«О телеграфном указании ОАО «РЖД»
от 20.03.2014 № 3/1548 и проекте «Порядка
работы в эксплуатации с боковыми рамами,
имеющими исправления знаков маркировки»*

**Вице-президенту
ОАО «Российские железные дороги»
г-ну Целько А.В.**

Уважаемый Александр Витальевич!

Телеграфным указанием ОАО «РЖД» № 3/1548 от 20.03.2014, отправленным 21.03.2014 в 22ч.34м. с пометкой «ВТОРИЧНО ИСПР ТЕКСТОМ ПО ПРОСЬБЕ ПОДАТЕЛЯ», установлено два условия, при которых боковая рама грузовой тележки подлежит изъятию из эксплуатации – отсутствие знаков маркировки (год изготовления, номер детали, клеймо завода) и/или несовпадение номеров боковой рамы, нанесенных с наружной или внутренней сторон. Таким образом, данная телеграмма сняла ряд условий изъятия из эксплуатации боковых рам, установленных телеграммами ОАО «РЖД» от 11.03.2014 №3/725 и от 20.03.2014 №3/1548 (отправленной 20.03.2014 в 07ч.50м.), изданных, по мнению Ассоциации, без учета положений отраслевого стандарта ОСТ 32.183-2001 «Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм. Детали литые. Рама боковая и балка надрессорная» - нормативного документа, введенного в действие указанием МПС России от 01.04.2002 № П-281у, а также вводимого с 01.07.2014 межгосударственного стандарта ГОСТ 32400-2013 «Рама боковая и балка надрессорная литые тележек грузовых железнодорожных вагонов». В частности, отменены условия запрета эксплуатации боковых рам, знаки маркировки которых имеют исправления сваркой, отменено также и требование подтверждения заводами-изготовителями факта исправлений знаков маркировки сваркой. Последнее стало возможным, вероятно, после ответов ряда заводо-изготовителей о невозможности такого подтверждения по причине уничтожения заводами архивной технической документации по сроку давности.

Однако нерешенной продолжает оставаться проблема допуска к эксплуатации боковых рам, изъятых по условиям, регламентированным ранее изданными телеграфными указаниями

ОАО «РЖД» - от 11.03.2014 № ИСХ-139/ЦВЭКС, от 21.03.2014 № 3/161/ЦВЭКС, от 20.03.2014 №3/1548 (отправленной 21.03.2014 в 22ч.34м.).

Ассоциация, в своем обращении от 02.04.2014 № 559 предложила осуществлять допуск к эксплуатации литых деталей тележки, основываясь исключительно на результатах диагностирования деталей средствами неразрушающего контроля по методикам, утвержденным для продления срока службы литых деталей, вне зависимости от наличия или отсутствия подтверждения легитимности детали заводами-изготовителями. Тем не менее, позиция Ассоциации в таком важном вопросе была проигнорирована. Так, в ответе ОАО «РЖД» от 30.04.2014 исх. № 7059 на наше обращение, предложение Ассоциации обойдено молчанием и указано, что для выработки единых требований к эксплуатации боковых рам, имеющих исправления знаков маркировки сваркой, в рамках исполнения п.2 протокола совещания у старшего вице-президента ОАО «РЖД» В.А.Гапановича от 26.03.2014 № ВГ-170/пр, в ОАО «РЖД» разработан проект нормативного документа «Порядок работы в эксплуатации с боковыми рамами, имеющими исправления знаков маркировки сваркой» (далее Порядок), причем 15.04.2014, как отмечено в ответе, проект Порядка уже был рассмотрен и в целом одобрен на Комитете по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ».

Анализ представленного ЦВ ОАО «РЖД» по просьбе Ассоциации проекта Порядка позволяет констатировать, что его положения, с одной стороны, по сути, дублируют требования телеграфного указания ОАО «РЖД» № 3/725 от 11.03.2014 о необходимости подтверждения заводом-изготовителем факта исправлений знаков маркировки сваркой, а с другой – исключают такую необходимость при условии получения от собственника литых деталей гарантийного письма о принятии ответственности по всем установленным законодательством Российской Федерации рискам, включая компенсацию ущерба третьим лицам в результате возможного разрушения конструкции детали, а также принятия ответственности за использование контрафактной продукции. Далее. Несмотря на справедливую позицию заводов-изготовителей литых деталей о неприемлемости выдачи каких-либо заключений о легитимности или нелегитимности той или иной детали по фотографии детали, проект Порядка, тем не менее, регламентирует подачу запроса на завод с приложением фотографий детали. В положениях проекта Порядка отсутствуют разъяснения о возможности или невозможности дальнейшей эксплуатации литых деталей в случае непредоставления заводом-изготовителем сведений по причине их отсутствия (ввиду уничтожения по истечению нормативного срока хранения, пожара и т.п.) или отказа в предоставлении подтверждения легитимности детали по представленным фотографиям. Изложенное позволяет заключить, что одобренный Комитетом по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» проект Порядка не содержит положений, способных аргументировано и в кратчайший срок решить вопрос о возможности или невозможности

дальнейшей эксплуатации той или иной литой детали тележки в случае ее изъятия из эксплуатации по условию отсутствия знаков маркировки и/или по условию несовпадения номеров боковой рамы, нанесенных с наружной или внутренней сторон, что указывает на неактуальность данного документа для операторского сообщества и дальнейшей корректировки и утверждения ОАО «РЖД».

В этой связи Ассоциация предлагает:

1. Телеграфным указанием ОАО «РЖД» регламентировать возможность продолжения эксплуатации изъятых по условиям, изложенным в телеграмме ОАО «РЖД» от 20.03.2014 №3/1548 (отправленной 21.03.2014 в 22ч.34м.) литых деталей тележки основываясь исключительно на результатах диагностирования деталей средствами неразрушающего контроля по методикам, утвержденным для продления срока службы литых деталей, вне зависимости от наличия или отсутствия подтверждения легитимности детали заводами-изготовителями.
2. Затребовать от всех заводов-изготовителей литых деталей Перечень идентификационных признаков легитимности литой детали, сформировать и снабдить все ремонтные предприятия Альбомом признаков для оценки легитимности происхождения детали и дальнейшего принятия решения о целесообразности или нецелесообразности проведения диагностирования детали методами неразрушающего контроля на возможность продолжения ее дальнейшей эксплуатации.
3. ГВЦ ОАО «РЖД» сформировать базу данных знаков маркировки литых деталей, допущенных после изъятия к эксплуатации по результатам диагностирования методами неразрушающего контроля (для исключения повторных изъятий).

Ассоциация отмечает, что исполнение работниками ОАО «РЖД» на местах положений неправомерно изданных хозяйственным субъектом телеграмм уже привело к массовым изъятиям из эксплуатации боковых рам произведенных на таких сертифицированных заводах как №№ 5, 6, 12, 14, 33, 10В, 143 и др. Такое положение в сочетании с полной неопределенностью в вопросе их возможности (или невозможности) дальнейшей эксплуатации и бездействием ОАО «РЖД» по разрешению созданной компанией проблемы наносит операторским компаниям существенный материальный ущерб и, в целом, препятствует выполнению производственных планов по заключенным с грузовладельцами договорам.

**С уважением,
президент Ассоциации перевозчиков
и операторов подвижного
железнодорожного транспорта**



В.Н. Прокофьев

Исп. Песляк А.В.
Тел. (495) 234-97-00