

УТВЕРЖДЕН  
распоряжением ОАО «РЖД»  
от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 г. № \_\_\_\_\_

**ПОРЯДОК**  
признания деталей грузового вагона годными для эксплуатации  
на инфраструктуре ОАО «РЖД»

**I. Общие положения**

1. Настоящий Порядок признания деталей грузового вагона годными к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» (далее – Порядок) разработан в целях предупреждения возникновения транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций по причине излома боковой рамы, надрессорной балки или колесной пары грузового вагона и с целью исключения использования на инфраструктуре потенциально опасного подвижного состава и его составных частей.

2. Порядок определяет основы взаимодействия ОАО «РЖД», владельца (собственника), изготовителя грузовых вагонов или их комплектующих (далее – изготовитель), иных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по техническому обслуживанию или ремонту грузовых вагонов, при проведении работы по признанию боковых рам, надрессорных балок и колесных пар тележек грузового вагона (далее – детали) годными для эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД».

3. Настоящий Порядок распространяется на детали, номера и технологические признаки которых официально представлены в ОАО «РЖД» их изготовителями.

4. Требования настоящего Порядка обязательны для исполнения должностными лицами дочерних обществ ОАО «РЖД», осуществляющих техническое обслуживание или ремонт грузовых вагонов, а также должностными лицами ОАО «РЖД», осуществляющими допуск грузовых вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД». Предприятия, не входящие в холдинг РЖД, вправе использовать настоящий Порядок для проверки деталей.

5. Порядок определяет основные направления взаимодействия владельца инфраструктуры с заводами - изготовителями продукции, вагоноремонными предприятиями и владельцами (собственниками) подвижного состава. При этом в целях своевременной актуализации информации о диапазонах изготовленной продукции устанавливается порядок ежегодного (не позднее 1 февраля) направления заводами – изготовителями номеров выпущенной продукции Центру технического аудита и Инспекторскому центру технического аудита, которые сводные данные направляют в Управление вагонного хозяйства Центральной инфраструктуры. В случае производства деталей с одинаковой нумерацией (двойников) изготовители информируют о технологических признаках.

## II. Термины и определения

6. Для целей настоящего Порядка используются следующие термины и определения:

годная деталь – деталь, идентификационный номер которой с учетом технологического признака в Автоматизированной системе учета и контроля выполненного ремонта и комплектации грузового вагона (далее – АС УКВ) прошел проверку на признание годной без ограничений для эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» в соответствии с настоящим Порядком;

забракованная деталь – деталь, идентификационный номер которой в АС УКВ числится как «исключенный» на пункте технического обслуживания (далее – ПТО), пункте текущего отцепочного ремонта (далее – ТОР) или вагоноремонтном предприятии (далее – ВРП);

запрещенная деталь – деталь, идентификационный номер которой числится как «запрещенный» к эксплуатации по требованию уполномоченных органов государственной власти или забракованный изготовителем на этапе заводской приемки;

идентификационный номер детали – уникальный числовой код в АС УКВ, состоящий из нанесенных изготовителем на ее поверхность клейма завода-изготовителя (в случае с колесными парами клеймо завода-изготовителя черновой оси), порядкового номера детали, и года изготовления детали;

легитимный двойник – деталь, изготовленная по информации изготовителя более чем в одном экземпляре (но не более трех), на поверхности которой имеется технологический признак изготовителя;

листок учета комплектации грузового вагона – приложение к ВУ-36М или ВУ-4М/ВУ-4 ЖА, содержащее сведения о номерах деталей, которыми укомплектован грузовой вагон;

предприятие – структурное подразделение владельца инфраструктуры, иное юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие техническое обслуживание или ремонт грузовых вагонов;

нелегитимный двойник – деталь, идентификационный номер которой в комплектации грузовых вагонов рабочего парка по Автоматизированной базе данных парка вагонов (далее – АБД ПВ) числится более чем под одним вагоном и не является легитимным двойником;

нелегитимная деталь – деталь, идентификационный номер которой не заявлен изготовителем как выпущенный в эксплуатацию;

технологический признак изготовителя – буквенное, цифровое или иное обозначение, нанесенное на поверхность детали изготовителем, определяющее технологию ее изготовления согласно конструкторской документации изготовителя;

условно забракованная деталь – деталь, идентификационный номер которой в АС УКВ числится как условно забракованный на ПТО, ТОР, ВРП по причине наличия технической неисправности (за исключением неисправности «тонкий гребень») для последующего проведения работ по определению её пригодности к эксплуатации;

эксплуатационное состояние детали – информация из АС УКВ о наличии в комплектации грузовых вагонов, детали, идентификационный номер которой числится легитимным или нелегитимным двойником, годным, забракованным, условно забракованным, нелегитимным или запрещенным.

проверка детали – совокупность операций по получению информации об эксплуатационном состоянии детали и комиссионному определению возможности ее дальнейшей эксплуатации.

7. Иные термины и определения используются в их общепринятом или нормативном понимании.

### **III. Порядок организации работы по признанию детали годной для эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД»**

8. Проверка детали на признание годной для дальнейшей эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляется при поступлении грузовых вагонов на ТОД, ТР-2, ДР или КР.

9. Проверка проводится по инициативе собственника грузового вагона или детали, в соответствии с договором на проведение ТОД, ТР-2, ДР или КР.

10. Основанием для проведения проверки детали является информация из АС УКВ о наличии ее идентификационного номера в числе нелегитимных, условно забракованных или нелегитимных двойников.

11. Повторная проверка детали осуществляется при последующем поступлении грузового вагона на ТОД, ТР-2, ДР или КР только в случае, если при ее первичном проведении было принято решение об изменении эксплуатационного состояния детали в соответствии с разделом IV настоящего Порядка.

12. Проверку детали проводит предприятие, непосредственно осуществляющее грузовому вагону ремонт с использованием информационного взаимодействия в режиме АСУ-АСУ между автоматизированной системой предприятия и АС УКВ. На период проведения проверки детали предприятие обеспечивает ее сохранность.

13. Взаимодействие владельца инфраструктуры ОАО «РЖД», владельца (собственника) подвижного состава, изготовителя грузовых вагонов или их комплектующих, иных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по техническому обслуживанию или ремонту грузовых вагонов, при проведении работы по признанию боковых рам, надрессорных балок и колесных пар грузового вагона годными для эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Регламентом взаимодействия

организаций и предприятий при проведении признания деталей грузового вагона годными к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» (далее – Регламент взаимодействия) (Приложение 1).

#### **IV. Порядок работы с результатами проверки детали**

14. В результате работы комиссия по проверке детали может принять решение об изменении эксплуатационного состояния детали за исключением случаев, при которых ее идентификационный номер числится как запрещенный или забракованный.

15. Эксплуатационное состояние детали, идентификационный номер которой числится как забракованный, может быть изменено на годное только в случае наличия документов, подтверждающих браковку по причине несоответствия маркировки требованиям изготовителя. Изменение эксплуатационного состояния детали в АС УКВ регистрируется предприятием в соответствии с пунктом 15 Регламента взаимодействия.

16. Эксплуатационное состояние детали, идентификационный номер которой числится как «условно забракованный» или «нелегитимный двойник» может быть изменено на годное только в случае соответствия маркировки требованиям изготовителя, документов, подтверждающих наличие истории ее эксплуатации не менее пяти лет, документов, подтверждающих наличие детали в комплектации грузового вагона с момента его постройки или ее приобретения непосредственно у изготовителя. Изменение эксплуатационного состояния детали в АС УКВ регистрируется предприятием в соответствии с пунктом 15 Регламента взаимодействия.

17. Выпуск грузового вагона из ремонта после проверки детали:  
не допускается без проведения проверки детали согласно настоящего Порядка;  
не допускается в случае признания идентификационного номера детали запрещенным, нелегитимным, забракованным или нелегитимным двойником;  
допускается без ограничений в случае признания идентификационного номера детали годным или легитимным двойником.

18. В случае необходимости (при не согласии с результатами проверки) для признания идентификационного номера детали ранее забракованного, нелегитимного или нелегитимного двойника, владелец (собственник) грузового вагона, в комплектации которого она находится, имеет право представить ВРП дополнительные документы, подтверждающие возможность изменения эксплуатационного состояния детали на легитимный двойник или годную деталь.

В таком случае ВРП для последующего принятия решения направляет обращение в Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» (далее – ЦВ) с приложением копий документов, подтверждающих

возможность изменения эксплуатационного состояния детали (заверенных подписью руководителя и печатью).

19. В качестве документов, подтверждающих возможность изменения эксплуатационного состояния детали на легитимный двойник или годную деталь, принимаются:

для нелегитимных деталей – официальное обращение изготовителя в адрес ОАО "РЖД" и соответствующего владельца (собственника) грузового вагона о включении идентификационного номера детали в список выпущенных в эксплуатацию (за исключением деталей, забракованных изготовителем на этапе заводской приемки);

для нелегитимных двойников – официальное обращение изготовителя в адрес ЦВ и соответствующего владельца (собственника) грузового вагона о включении идентификационного номера детали в число легитимных двойников.

Для колесных пар кроме перечисленного предоставляется история оси колесной пары за 5 лет, заверенная владельцем (собственником) вагона и фотоматериалы торцевой части оси со знаками маркировки.

При наличии указанных документов проводится повторная проверка детали в соответствии с настоящим Порядком, по результатам которой принимается решение об изменении ее эксплуатационного состояния.

## **V. Порядок изменения эксплуатационного состояния детали**

20. Корректировка информации в АС УКВ разрешается предприятию холдинга ОАО «РЖД» после проверки детали и только при решении об изменении ее эксплуатационного состояния.

Основанием для изменения информации в АС УКВ является регистрация результатов проверки информационным сообщением 4042 (5570 для условно забракованных деталей), проведенной в соответствии с пунктом 15 Регламента взаимодействия. Изменение информации в АС УКВ осуществляется предприятием установленным порядком.

21. В случае нахождения вагона в ТР-2, регистрация результатов комиссионной проверки детали производится предприятием, в котором проводилась ее проверка.

22. Корректировка информации в АС УКВ разрешается Главному вычислительному центру ОАО «РЖД» (далее – ГВЦ) только при наличии письменного обращения от ЦВ с приложением документов, подтверждающих изменения эксплуатационного состояния детали на годную деталь или легитимный двойник, представленных владельцем (собственником) грузового вагона или изготовителем.

## **VI. Заключительные положения**

23. Детали, поступающие в структурные подразделения и дочерние предприятия ОАО «РЖД» в качестве запасных частей должны пройти проверку детали

в соответствии с настоящим Порядком, по результатам которой запрещается принимать детали, идентификационный номер которых числится нелегитимным двойником, нелегитимной, запрещенной или забракованной деталью.

24. Предприятия, не входящие в холдинг РЖД используют настоящий Порядок для проверки деталей, поступающих к ним в качестве запасных частей.

25. Предприятие, проводившее проверку детали в соответствии с настоящим Порядком, несет ответственность за ее результаты и достоверность информации, передаваемой в АС УКВ в сообщениях 5570, 4042 и 4624.

26. На поверхность детали, идентификационный номер которой по результатам проверки детали признан как нелегитимный двойник, забракованный, нелегитимный или запрещенный, по согласованию с владельцем (собственником) детали, наносится неустранимый дефект с составлением соответствующего акта.

27. Иные сроки проверки детали в соответствии с настоящим Порядком могут быть оговорены в договорных отношениях между предприятием и владельцем (собственником) грузового вагона.

28. Иные случаи, не предусмотренные настоящим Порядком, рассматриваются по официальным обращениям в ЦВ.

---



## **Регламент взаимодействия организаций при проведении признания деталей грузового вагона годными к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД»**

1. Настоящий Регламент определяет порядок взаимодействия ОАО «РЖД», ВРП, владельца (собственника), изготовителя грузовых вагонов или их комплектующих, иных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по техническому обслуживанию или ремонту грузовых вагонов, при проведении работы по признанию боковых рам, надрессорных балок и колесных пар грузового вагона годными для эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД».

2. Для проведения проверки литых деталей и колесных пар предприятие до проведения вагону ТОД, ТР-2, ДР или КР направляет в ГВЦ запрос 4650 «Запрос для получения сведений о литых деталях тележки и колесных парах из АС УКВ РФ» в виде справки 2735 «Сведения о литых деталях тележки и колесных парах из АС УКВ РФ» (далее – справка 2735).

3. Сведения об эксплуатационном состоянии деталей, установленных под грузовым вагоном, передаются из АС УКВ только в адрес предприятия, направившего соответствующий запрос.

4. При получении информации о том, что идентификационный номер детали в АС УКВ числится как нелегитимный, условно забракованный или нелегитимный двойник, ВРП не позднее 24 часов с момента получения соответствующей информации:

обеспечивает изъятие детали из-под грузового вагона и направляет ее на неразрушающий контроль;

информирует владельца (собственника) грузового вагона о необходимости участия в проверке детали, находящейся в комплектации его грузового вагона;

формирует комиссию для проверки детали.

5. В состав комиссии по проверке детали включаются уполномоченные представители предприятия и владельца (собственника) грузового вагона, в комплектации которого она находится.

Владелец (собственник) грузового вагона принимает решение о своем участии в комиссии по проверке детали и информирует о нем предприятие не позднее 48 часов с момента получения соответствующей информации.

6. ВРП проводит комиссионный осмотр детали не позднее 5 календарных дней с момента поступления грузового вагона в ремонт, при условии прибытия представителей заинтересованных сторон. При отказе собственника от проведения проверки комиссионный осмотр детали не производится, деталь переводится в разряд забракованных.

7. При комиссионном осмотре детали проводится визуальный осмотр на соответствие ее маркировки требованиям изготовителя, на наличие критериев браковки, а также сверка идентификационного номера детали с его фактическим наличием на поверхности детали.

При комиссионном осмотре детали особое внимание уделяется:

по нелегитимным деталям – документам (сертификаты и т.д.) подтверждающим изготовление детали, наличие следов исправления номера;

по нелегитимным двойникам – наличием на поверхности детали технологического признака изготовителя, документам (сертификаты и т.д.) подтверждающим изготовление детали, наличие следов исправления номера;

по условно забракованным – документам, подтверждающим факт и основания браковки, проверке места детали которое указано в сведениях о браковке.

8. Результаты комиссионного осмотра детали в день его проведения оформляются актом (Приложение 2), который подписывают все члены комиссии. Акт комиссионного осмотра детали заверяется печатью предприятия и хранится в системе его делопроизводства не менее 3 лет с момента подписания. К акту комиссионного осмотра детали прилагается акт неразрушающего контроля, а также необходимые фотоматериалы. Комиссии по проверке детали запрещается принимать решение без результатов неразрушающего контроля.

9. В акте неразрушающего контроля должны быть указаны:

дата и место проведения контроля;

реквизиты свидетельства об аттестации (аккредитации) лаборатории неразрушающего контроля, проводившей неразрушающий контроль детали;

идентификационный номер детали;

виды и методы неразрушающего контроля, использованные при проведении контроля;

используемые средства контроля и данные об их поверке;

ФИО, квалификация и стаж работы дефектоскописта, проводившего контроль детали;

заключение комиссии о дальнейшей пригодности детали к эксплуатации;

подписи членов комиссии, заверенные печатью ВРП.

10. При неявке владельца (собственника) грузового вагона к месту работы комиссии по проверке детали предприятие вправе принять решение о ее годности в одностороннем порядке, но не ранее чем через 5 календарных дней с момента информирования соответствующего владельца (собственника) грузового вагона.

11. При возникновении спорной ситуации комиссия по проверке детали вправе привлекать к ее осмотру уполномоченного представителя изготовителя, экспертной организации, которые не позднее 3 календарных дней с момента обращения могут



прибыть для участия в комиссионном осмотре детали или представить письменное заключение о легитимности ее эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД».

В случае отказа изготовителя от участия в работе по проверке детали предприятие вправе принять решение о ее годности в одностороннем порядке, но не ранее 5 дней с момента информирования соответствующего изготовителя. До получения официальной позиции изготовителя детали ответственность за принятое в этом случае решение возлагается на предприятие.

12. Предприятие регистрирует результаты проверки детали не позднее 24 часов с момента ее окончания передачей в ГВЦ информационного сообщения 4042 «Регистрация результатов комиссионного осмотра детали на предприятии для разрешения эксплуатации детали под вагоном», передаваемого в ГВЦ или 5570 «Сведения об условной забраковке, забраковке (исключении) и разбраковке деталей» (только для условно забракованных деталей) в режиме АСУ-АСУ. Регистрации подлежат: номера и даты акта комиссионной проверки детали, клеймо предприятия, проводившего проверку (осмотр), реквизиты документа о проведении неразрушающего контроля и свидетельств об аттестации (аккредитации) лаборатории неразрушающего контроля, Ф.И.О. специалиста, введившего сведения о детали, номер вагона, номер детали.

13. Выпуск грузового вагона из ремонта после проверки детали производится предприятием без ограничений в случае признания идентификационного номера детали годным или легитимным двойником;

14. При необходимости владелец (собственник) грузового вагона, в комплектации которого находится проверяемая деталь, представляет предприятию дополнительные документы, подтверждающие возможность изменения эксплуатационного состояния детали на легитимный двойник или годную деталь.

15. Корректировка информации в АС УКВ проводится предприятием холдинга РЖД после проверки детали и только при решении об изменении ее эксплуатационного состояния информационным сообщением 4042 (5570 для условно забракованных деталей). Изменение информации в АС УКВ осуществляется предприятием установленным порядком.

16. Регистрация результатов комиссионной проверки детали производится предприятием, в котором проводилась ее проверка.

17. Корректировка информации в АС УКВ (в случае проведения проверки предприятиями, не входящими в холдинг «РЖД») проводится ГВЦ на основании письменного обращения от ЦВ с приложением документов, подтверждающих изменения эксплуатационного состояния детали на годную деталь или легитимный двойник, представленных владельцем (собственником) грузового вагона или изготовителем.

18. Общая продолжительность проверки детали не должна превышать 7 календарных дней с момента поступления в ремонт грузового вагона, в комплектации которого она находится, в ТОД, ТР-2, ДР или КР.

АКТ № \_\_\_\_\_  
 комиссионного осмотра  
 признания деталей грузового вагона годными  
 для эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД»

Железная дорога \_\_\_\_\_

Станция \_\_\_\_\_

Предприятие (ВЧДЭ, ВРП) \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Настоящий акт составлен в том, что по результатам проведённой комиссионной проверки на соответствие идентификационного номера требованиям заводских условий производства, критериям браковки, неразрушающего контроля (акт НК прилагается) в

\_\_\_\_\_ (наименование, условный номер клеймения предприятия)

деталь (боковая рама/надрессорная балка/колесная пара № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ клеймо, год, завод изготовитель

признана

\_\_\_\_\_ (годной/не годной - причина)

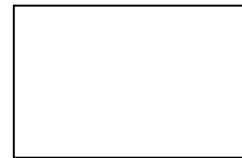
с признаком \_\_\_\_\_

(условно годная/без признака)

и может быть \_\_\_\_\_ на пути

(допущена / не допущена)

общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД»



место печати ВРП

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О. должность)

Владелец детали (по согласованию) \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О. должность)

(.....)  
 \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О. должность)  
 (члены комиссии)

(.....)  
 \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О. должность)  
 (члены комиссии)

Дата « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин