



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
**«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»**  
(ОАО «РЖД»)

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

«29» ноября 2013 г.

Москва

№ 2635р

**Об организации работы по созданию единой информационной среды для контроля комплектации грузовых вагонов в целях защиты инфраструктуры ОАО «РЖД» от риска использования забракованной и контрафактной продукции**

Во исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2013 г. АД-П9-2655 по реализации Плана мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, в части создания базы данных забракованных номерных литых деталей тележек грузовых вагонов, установления в ней контроля за ранее забракованной продукцией в целях исключения возможности ее повторной установки на железнодорожный подвижной состав:

**1. Утвердить и ввести в действие:**

Инструктивные указания по подготовке информационного сообщения 5570 «Сведения о забраковке (разбраковке) деталей» с 1 декабря 2013 года;

Временный регламент организации работы по исключению из эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» забракованных и контрафактных боковых рам тележек грузовых вагонов с 1 февраля 2014 года.

**2. Начальнику Департамента информатизации Павловскому А.А., и.о. директора ГВЦ ОАО «РЖД» Кузьминскому В.В. с 1 декабря 2013 года ввести в опытную эксплуатацию «Автоматизированную систему учета и контроля выполненного ремонта и комплектации грузового вагона» (АС УКВ), как подсистему Автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ).**

**3. И.о. директора ГВЦ ОАО «РЖД» Кузьминскому В.В. генеральным директорам ОАО «ВРК – 1» Власову Р.М. (по согласованию), ОАО «ВРК – 2» Сапетову М.В. (по согласованию), ОАО «ВРК – 3» Волокитину И.А. (по согласованию) обеспечить наличие в АС УКВ:**

информации о ранее забракованных литых деталях грузовых вагонов, находящихся на гарантии заводов-изготовителей в срок до 1 декабря 2013 года  
полной базы забракованных литых деталей грузовых вагонов в срок до 1 февраля 2014 года.

4. Вице-президенту Целько А.В., начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.Н., начальнику Департамента информатизации Павловскому А.А. в срок до 10 декабря 2013 года обеспечить передачу в АС УКВ информации об условной забраковке литых деталей тележек грузовых вагонов в эксплуатационных вагонных депо из Автоматизированной системы управления текущим отцепочным ремонтом на основе экономических критериев (АСУ ТОР ЭК).

5. Вице-президенту Целько А.В., начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.Н. в период опытной эксплуатации АС УКВ организовать постоянный мониторинг за результатами ее работы.

6. Вице-президентам Целько А.В., Шайдуллину Ш.Н. не позднее 27 января 2014 года по результатам опытной эксплуатации АС УКВ принять решение о дате ее ввода в действие на постоянной основе.

7. Начальнику Департамента информатизации Павловскому А.А., директору Проектно – конструкторско – технологического бюро по системам информатизации Кузнецову А.В. в срок до 1 февраля 2014 года выполнить корректировку действующих автоматизированных систем с учетом ввода в эксплуатацию системы АС УКВ.

8. Вице-президенту Шайдуллину Ш.Н., начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.Н., начальнику Департамента международного сотрудничества Столярову С.А.:

проинформировать Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и железнодорожные администрации о вводе АСУ УКВ в эксплуатацию на ОАО «РЖД», ее назначении и функциях;

вынести на рассмотрение Комиссии по вопросам безопасности движения на железнодорожном транспорте Совета государств – участников Содружества вопрос по разработке аналогичной системы на межгосударственном уровне.

9. Контроль исполнения настоящего распоряжения оставляю за собой.

Старший вице-президент  
ОАО «РЖД»



В.А. Гапанович

Исп. Танонова Анна Владимировна,  
тел. 262-30-76

УТВЕРЖДЕНЫ

распоряжением ОАО «РЖД»

от «29 » 11 2013 г. №2635р

## **Инструктивные указания по подготовке информационного сообщения 5570 - «Сведения о забраковке (разбраковке) деталей»**

### **I. Общие положения**

#### **Полное наименование сообщения**

Сообщение 5570 «Сведения о забраковке (разбраковке) деталей».

### **II. Основание для разработки**

Сообщение 5570 разработано на основании утвержденных Технических требований по задаче «Автоматизированная система учета и контроля выполненного ремонта и комплектации грузового вагона. Очередь 2013г.», реализуемой в соответствии с п.24 Поручения первого вице-президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова от 29 апреля 2013г. №П-ВМ-85 о создании базы данных забракованной продукции и установления контроля за ее дальнейшим использованием.

### **III. Первоисточник**

Сообщение 5570 формируется:

- эксплуатационными вагонными предприятиями:
  - при обнаружении в комплектации вагонов литых деталей тележек и колесных пар, требующих ремонта, дефектоскопирования, либо подлежащих изъятию из эксплуатации на основании распорядительных документов контролирующих органов ЖА России или обращений собственников вагонов;
  - перед оформлением «Листка учета комплектации грузового вагона» - приложения к ф.ВУ-36М для подтверждения установки под вагон деталей, не требующих ремонта;
- вагоноремонтными предприятиями:
  - при обнаружении в комплектации вагонов литых деталей тележек и колесных пар, требующих ремонта, дефектоскопирования, либо подлежащих изъятию из эксплуатации на основании распорядительных

документов контролирующих органов ЖА России или обращений собственников вагонов;

- при принятии решения об исключении литых деталей тележек и колесных пар;
- по факту проведения ремонта или дефектоскопирования условно забракованных деталей для их возвращения в эксплуатацию
- перед оформлением «Листка учета комплектации грузового вагона» - приложения к ф.ВУ-36М для подтверждения установки под вагон деталей, не требующих ремонта;
- департаментами и дирекциями ОАО «РЖД», осуществляющим эксплуатацию вагонного парка и контроль за безопасностью движения - для изъятия из эксплуатации литых деталей тележек и колесных пар для проведения ремонта, дефектоскопирования, либо исключения из эксплуатации на основании распорядительных документов контролирующих органов ЖА России или обращений собственников вагонов.

Первоисточником для формирования с.5570 служат первичные учетные формы вагонного хозяйства, распорядительные документов контролирующих органов ЖА России или обращения собственников вагонов.

#### **IV. Особенности подготовки сообщения**

Особенностей в подготовке сообщений нет.

## V. Структура сообщения 5570

### Служебная фраза

Наименование реквизитов	Начало сообщения	Код сообщения	Признак режима передачи сообщения	Дата, время формирования сообщения	Источник передачи данных	Разделитель блоков.
Номер поля	-	1	2	3	4	-
Значность	2	4	1	20	10	1
Пример	(:	<b>5570</b>	<b>1</b>	<b>20131001163053000000</b>	<b>АСУ ВРК</b>	:

### Информационная фраза

Наименование реквизитов	Клеймо завода изготовителя	Год изготовления детали	Вид детали	Номер детали	Код операции с деталью	Организация/ предприятие, изменяющее состояние детали	Причина исключения	Предприятие работы с деталью	Дата простановки (снятия) запрета	Разделитель, либо окончание сообщения
Номер поля	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Значность	4	4	1	12	1	1	3	4	8	1-2
Пример	<b>0033</b>	<b>2008</b>	<b>7</b>	<b>15223</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>003</b>	<b>0676</b>	<b>20131001</b>	<b>:)</b>

УТВЕРЖДЕН

распоряжением ОАО «РЖД»

от «29» 11 2013 г. № 2635р

## **ВРЕМЕННЫЙ РЕГЛАМЕНТ**

организации работы по исключению из эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» забракованных, контрафактных, а также имеющих повторяющуюся нумерацию боковых рам

### **I. Общие положения**

1. Настоящий Временный регламент организации работы по исключению из эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» забракованных, контрафактных, а также имеющих повторяющуюся нумерацию боковых рам (далее – Регламент) разработан в целях предупреждения возникновения транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций по причине излома боковой рамы тележки грузового вагона.

2. Регламент определяет порядок проверки боковой рамы тележки грузового вагона на возможность ее дальнейшей эксплуатации, основы взаимодействия владельца инфраструктуры, изготовителей грузовых вагонов и их комплектующих, владельцев (собственников) грузовых вагонов, иных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по техническому обслуживанию и ремонту грузовых вагонов, эксплуатируемых на инфраструктуре ОАО «РЖД», при проведении такой проверки, а также меры по исключению случаев использования забракованных, контрафактных, а также имеющих повторяющуюся нумерацию боковых рам.

3. Требования Регламента обязательны для исполнения должностными лицами ОАО «РЖД», осуществляющими выпуск грузовых вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД» после проведения им технического обслуживания или ремонта.

### **II. Термины и определения**

4. Для целей Регламента используются следующие термины и определения:

идентификационный номер боковой рамы – уникальный числовой код, состоящий из номера, клейма изготовителя, года изготовления и технологического признака изготовления, нанесенных изготовителем на поверхность конкретной боковой рамы;

технологический признак изготовителя – двухзначный числовой код, соответствующий буквенному обозначению, нанесенному на поверхность

боковой рамы изготовителем, передаваемый в составе номера боковой рамы (первые две цифры номера).

забракованная деталь – боковая рама, идентификационный номер которой в Автоматизированной системе учета и контроля выполненного ремонта и комплектации грузового вагона (далее АС УКВ) числится как исключенный по причине наличия недопустимых дефектов в эксплуатации;

запрещенная деталь – боковая рама, идентификационный номер которой в АС УКВ числится как условно забракованный по решению Федерального органа исполнительной власти, в том числе отозванная изготовителем;

условно забракованная деталь – боковая рама, идентификационный номер которой в АС УКВ числится как условно забракованный по решению вагоноремонтного предприятия для проведения работ по определению технической пригодности детали к эксплуатации;

задвоенная деталь – боковая рама, идентификационный номер которой в АС УКВ имеет признак «деталь-двойник», выставленный при вводе сведений о комплектации вагона (на момент установки детали под вагон ее идентификационный номер числился как ранее забракованный), либо по результатам проверки (на момент проверки идентификационный номер детали числился в комплектации нескольких вагонов одновременно);

условно годная деталь – боковая рама, прошедшая проверку на отсутствие дефектов, недопустимых в эксплуатации, идентификационный номер которой в АС УКВ числится как задвоенная деталь;

годная деталь – боковая рама, прошедшая проверку на отсутствие дефектов, недопустимых в эксплуатации, идентификационный номер в АС УКВ которой не числится как забракованный, задвоенный, запрещенный или условно забракованный;

контрафактная деталь – боковая рама, уникальные признаки которой не соответствуют клейму изготовителя, нанесенному на ее поверхность;

листок учета комплектации грузового вагона – приложение к ВУ-36М, содержащее сведения о номерных деталях, которыми укомплектован конкретный грузовой вагон;

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

уникальные признаки изготовителя – отличительные особенности боковой рамы, установленные ее изготовителем для идентификации своей продукции.

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

### **III. Организация проверки боковой рамы тележки грузового вагона на возможность ее дальнейшей эксплуатации**

6. Проверка боковой рамы на возможность ее дальнейшей эксплуатации (далее – проверка боковой рамы) осуществляется в период после передачи вагоноремонтным предприятием сообщения 1353 в Главный вычислительный центр ОАО «РЖД» (далее – ГВЦ ОАО «РЖД») до оформления листа комплектации грузового вагона.

7. Проведение проверки боковой рамы проводит вагоноремонтное предприятие, непосредственно выполняющее грузовому вагону техническое обслуживание с диагностированием (ТОД), деповской ремонт (ДР) или капитальный ремонт (КР).

8. Проверка боковой рамы начинается с направления вагоноремонтным предприятием в Главный вычислительный центр ОАО «РЖД» (далее – ГВЦ ОАО «РЖД») запроса 4628 на получение сведений о состоянии деталей в АС УКВ в виде справки 27хх.

9. ГВЦ ОАО «РЖД» формирует в адрес абонента, приславшего запрос, ответ в виде справки 27хх с результатами сведений о состоянии детали в АС УКВ.

10. Предприятие обеспечивает проверку боковой рамы на признание ее условно годной деталью только при получении в справке 27хх информации о том, что деталь числится как забракованная, задвоенная, запрещенная или условно забракованная.

11. Вагоноремонтное предприятие до окончания проверки боковой рамы, идентификационный номер которой числится как забракованная, задвоенная, запрещенная или условно забракованная деталь, обеспечивает ее сохранность.

12. Проверка боковой рамы считается завершенной в случае, если по ее результатам идентификационный номер проверяемой боковой рамы признан условно годной деталью.

13. Общая продолжительность проверки боковой рамы не должна превышать 30 дней с момента получения вагоноремонтным предприятием информации о наличии ее идентификационного номера в числе забракованных, задвоенных, запрещенных или условно забракованных деталей.

### **IV. Порядок признания боковой рамы условно годной деталью**

14. Вагоноремонтное предприятие при получении от ГВЦ ОАО «РЖД» справки 27хх о состоянии деталей в АС УКВ, при наличии запрашиваемых идентификационных номеров боковых рам в числе забракованных, запрещенных или условно забракованных деталей, не позднее 24 часов с момента получения соответствующей информации информирует владельца (собственника) подвижного состава о наличии в его грузовом вагоне хотя бы одной боковой рамы, в отношении которой действуют ограничения по эксплуатации на



инфраструктуре ОАО «РЖД» (далее – владелец боковой рамы), месте и времени ее комиссионного осмотра;

исключает соответствующую боковую раму из числа годных деталей, которыми могут быть укомплектованы грузовой вагон при выпуске из ТОД, ТОР, ДР или КР; о чем передает в ГВЦ сообщение 5570 с причиной «деталь условно забракована», обеспечивает ее изъятие из под вагона и сохранность;

организует комиссионный осмотр соответствующей боковой рамы, на наличие уникальных признаков изготовителя в порядке, установленном пунктами 13-17 настоящего Регламента.

15. В состав комиссии для осмотра боковой рамы на наличие уникальных признаков изготовителя включаются уполномоченные представители вагоноремонтного предприятия и владельца боковой рамы. Владелец боковой рамы принимает решение о своем участии в комиссии и информирует о принятом решении вагоноремонтное предприятие не позднее 24 часов с момента получения соответствующей информации.

16. Комиссионный осмотр боковой рамы проводится не позднее 3 суток с момента получения от ГВЦ ОАО «РЖД» справки 27хх со сведениями о том, что боковая рама в АС УКВ числится забракованной, задвоенной, запрещенной или условно забракованной. Вагоноремонтное предприятие вправе осмотреть боковую раму в одностороннем порядке в случае, если владелец боковой рамы не проинформировал о своем участии или не прибыл для ее комиссионного осмотра в сроки, установленные настоящим пунктом Регламента.

17. При возникновении спорной ситуации члены комиссии вправе привлекать к осмотру боковой рамы уполномоченных представителей владельца инфраструктуры и (или) изготовителя боковой рамы, клеймо которого нанесено на ее поверхность. В этом случае уполномоченный представитель владельца инфраструктуры (представитель аппарат главного ревизора соответствующей железной дороги) и (или) изготовителя боковой рамы обязаны не позднее 3 суток с момента обращения прибыть для участия в комиссионном осмотре боковой рамы.

18. По результатам комиссионного осмотра боковая рама может быть признана контрафактной, запрещенной, или деталью, для которой необходимо провести дальнейшее подтверждение годности в порядке, установленном пунктами 18-20 настоящего Регламента.

На поверхность боковой рамы, признанной по результатам комиссионного осмотра контрафактной или запрещенной деталью, в присутствии членов комиссии наносится неустранимый дефект, а ее идентификационный номер передается в ГВЦ ОАО «РЖД» сообщением 5570 с кодом вида работ «забраковка» для учета в АС УКВ в числе забракованных (исключенных).

19. Результаты комиссионного осмотра в день его проведения оформляются актом произвольной формы, который подписывают члены

комиссии. Акт комиссионного осмотра боковой рамы заверяется печатью вагоноремонтного предприятия и хранится в системе делопроизводства вагоноремонтного предприятия не менее 3 лет с момента его подписания членами комиссии.

20. Дальнейшее подтверждение условной годности боковой рамы осуществляется вагоноремонтным предприятием только для боковых рам, идентификационные номера которых числятся в АС УКВ как забракованные, условно забракованные или задвоенные детали, не позднее 10 дней с момента ее комиссионного осмотра, при выпуске из ТОД, ДР, или КР. Для этой цели боковая рама подвергается диагностированию, в том числе для деталей с продленным сроком службы и (или) ранее забракованных с использованием акустико-эмиссионного метода, при проведении которого она может быть признана забракованной или условно годной деталью.

На поверхность боковой рамы, забракованной по результатам диагностирования с использованием акустико-эмиссионного метода, вагоноремонтное предприятие наносит неустранимый дефект в порядке, согласованном владельцем (собственником) боковой рамы, а ее идентификационный номер передается в ГВЦ ОАО «РЖД» сообщением 5570 с кодом вида работ «забраковка» для учета в АС УКВ в числе забракованных (исключенных).

21. Идентификационный номер боковой рамы, признанной по результатам диагностирования с использованием акустико-эмиссионного метода условно годной деталью, передается в ГВЦ ОАО «РЖД» сообщением 5570 с кодом вида работ «разбраковка» для учета в АС УКВ в числе разбракованных и проверки на признание годной деталью.

22. Вагоноремонтное предприятие вправе укомплектовать грузовой вагон условно годной деталью при выпуске его из ТОД, ТОР, ДР или КР.

#### **V. Порядок признания боковой рамы годной деталью**

23. При наличии в справке 27хх ГВЦ ОАО РЖД информации о том, что идентификационный номер детали числится в АС УКВ как ранее забракованный, вагоноремонтное предприятие на основании документов, подтверждающих проверку условно годной детали (акт комиссионного осмотра, заключение по результатам диагностики акустико-эмиссионным методом) принимает решение об исключении из АС УКВ идентификационного номера ранее забракованной детали, которая в соответствии с разделом IV настоящего Регламента была признана условно годной деталью. В этом случае условно годная деталь признается годной деталью, которой может быть укомплектован грузовой вагон при выпуске из ТОД, ДР или КР. О принятых решениях вагоноремонтное предприятие информирует ГВЦ ОАО РЖД для корректировки АС УКВ.

При необходимости проводится проверка соблюдения требований настоящего Регламента по признанию боковой рамы условно годной деталью.

24. При наличии в справке 27хх ГВЦ ОАО РЖД информации о том, что идентификационный номер детали числится в АС УКВ как задвоенная деталь, ГВЦ ОАО «РЖД» определяет грузовые вагоны, укомплектованные соответствующими боковыми рамами, места их дислокации на момент проверки, а также сроки эксплуатации до очередного ТОД, ДР или КР.

#### **VI. Порядок организации логического контроля за исключением из эксплуатации забракованных и задвоенных деталей**

25. ГВЦ ОАО «РЖД» не принимает от вагоноремонтного предприятия сообщение 4624 «Лист комплектации грузового вагона», содержащее идентификационные номера боковых рам, которые числятся в АС УКВ как забракованные, запрещенные или условно забракованные детали.

26. ГВЦ ОАО «РЖД» принимает от вагоноремонтного предприятия сообщение 4624 «Лист комплектации грузового вагона», содержащее идентификационные номера боковых рам, которые числятся в АС УКВ как условно годные детали. При этом, по другим номерам вагонов, имеющим в комплектации боковые рамы с аналогичными идентификационными номерами, в АБД ПВ проставляется признак «Вагон с деталями тележек, требующими освидетельствования».

27. Наличие в АБД ПВ двух идентификационных номеров боковой рамы в числе условно годных деталей допускается только в случае их признания условно годными в соответствии с разделом IV настоящего Регламента, с участием уполномоченного представителя изготовителя.

#### **VII. Заключительные положения**

28. Боковые рамы, предоставленные владельцем (собственником) подвижного состава в качестве запасных частей для ремонта грузового вагона, могут быть проверены вагоноремонтным предприятием в соответствии с требованиями настоящего Регламента.

Проверенная боковая рама возвращается ее владельцу в случае, если по результатам такой проверки она не будет признана годной деталью.

29. Выпуск грузового вагона из ТОД, ДР или КР, укомплектованного хотя бы одной боковой рамой, не признанной по результатам проверки условно годной или годной деталью, запрещается.

30. Эксплуатация грузовых вагонов, имеющих в АБД ПВ признак «Вагон с деталями тележек, требующими освидетельствования» допускается при условии, что с момента проведения вагону последнего ДР, КР или ТОД исполненный пробег вагона не превышает 90 тысяч километров и прошло не более 2 лет. Грузовые вагоны, не отвечающие указанным требованиям,

переводятся в ТОР с кодом 902 для проведения им работ в соответствии с требованиями настоящего Регламента.

31. Эксплуатация грузовых вагонов, укомплектованных хотя бы одной боковой рамой, идентификационный номер которой в АС УКВ числится как запрещенная деталь, не допускается. Грузовые вагоны, укомплектованные такими деталями, не позднее 24 часов с момента простановки в АБД ПВ соответствующей информации переводятся в ТОР с кодом 902 для изъятия из эксплуатации соответствующих боковых рам и нанесения на их поверхность неустранимого дефекта согласованным порядком.

32. Ответственность за достоверность информации об идентификационных номерах боковых рам, указанных в сообщениях 5570 и 4624, несет руководитель вагоноремонтного предприятия.

33. В настоящий Регламент могут быть внесены изменения по результатам опытной эксплуатации АС УКВ, но не позднее 1 февраля 2014 года.