ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ
СТАНДАРТ

ПНСТ
(проект)

Инновационный железнодорожный подвижной состав

ПОРЯДОК ДОПУСКА НА ПУТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

2014

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Проектно-конструкторским бюро локомотивного хозяйства - филиал открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»), Научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте (ОАО «НИИАС»).

2 ВНЕСЕН

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ

Национальный орган Российской Федерации по стандартизации не несёт ответственность за патентную чистоту настоящего стандарта. Патентообладатель может заявить о своих правах и направить в национальный орган по стандартизации аргументированное предложение о внесении в настоящий стандарт поправки для указания информации о наличии в стандарте объектов патентного права и патентообладателе.

Правила применения настоящего стандарта и проведения его мониторинга установлены в ГОСТ Р 1.16-2011 (разделы 5 и 6).

Национальный орган Российской Федерации по стандартизации собирает сведения о практическом применении настоящего стандарта. Данные сведения, а так же замечания и предложения по содержанию стандарта можно направить не позднее, чем за девять месяцев до истечения срока его действия, разработчику настоящего стандарта по адресу: _____ и в национальный орган Российской Федерации по стандартизации по адресу :_____.

В случае отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ежемесячно издаваемых информационном указателе «Национальные стандарты» и журнале «Вестник технического регулирования». Уведомление будет размещено так же на официальном сайте национального органа Российской Федерации по стандартизации в сети Интернет.

Содержание

1 Область применения .....

2 Нормативные ссылки .....

3 Термины, определения и сокращения .....

4 Общие положения .....

5 Порядок разработки и допуска ИПС на пути общего пользования для проведения подконтрольной эксплуатации.....

6 Требования к проведению подконтрольной эксплуатации ИПС.....

7 Приложение А (справочное) Порядок разработки и допуска на пути общего пользования инновационного подвижного состава .....

Введение

Проектирование и изготовление инновационного подвижного состава предполагает создание подвижного состава, для которого частично отсутствуют (или не соответствуют принятым) нормы и требования в поддерживающих стандартах по показателям безопасности и совместимости с инфраструктурой или же отсутствуют сами стандарты.

Техническими регламентами Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» установлен особый порядок разработки и постановки на производство инновационного подвижного состава. Такой порядок предполагает подготовку обоснования безопасности применяемых технических решений, разработку и утверждение стандартов, устанавливающих требования к опытной партии (образцу) инновационного подвижного состава с целью обеспечения безопасности, включая методы контроля и объем испытаний, необходимые для доказательства безопасности.

Для подтверждения безопасности создаваемого инновационного подвижного состава необходимо проведение специальных испытаний с целью подтверждения его совместимости с инфраструктурой будущей эксплуатации.

Подтверждение совместимости с инфраструктурой будущей эксплуатации разрабатываемого инновационного подвижного состава, предназначенного для обращения на территории Российской Федерации, предполагает проведение его подконтрольной эксплуатации опытных образцов такого подвижного состава на путях общего пользования до получения сертификата соответствия.

Настоящий предварительный национальный стандарт устанавливает требования к порядку и процедурам допуска опытных образцов инновационного железнодорожного подвижного состава на пути общего пользования с целью проведения (при необходимости) их подконтрольной эксплуатации.

Настоящий предварительный национальный стандарт может систематически использоваться административными органами железных дорог и производителями железнодорожного подвижного состава на стадии жизненного цикла «Разработка» инновационного железнодорожного подвижного состава в целях обеспечения соответствия требованиям технических регламентов «О безопасности

железнодорожного подвижного состава» и «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».

ПНСТ
(*проект*)

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Инновационный железнодорожный подвижной состав

ПОРЯДОК ДОПУСКА НА ПУТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Innovative railway rolling stock.

The procedure for admission in the railways of general purpose.

1 Область применения

Настоящий предварительный национальный стандарт устанавливает требования к порядку разработки и процедурам допуска на пути общего пользования опытных образцов инновационного железнодорожного подвижного состава для проведения при необходимости их подконтрольной эксплуатации.

Настоящий предварительный национальный стандарт распространяется на опытные образцы инновационного железнодорожного подвижного состава, разрабатываемого для обращения на путях общего пользования Российской Федерации.

Требования к порядку и процедурам допуска на пути общего пользования опытных образцов инновационного железнодорожного подвижного состава регламентированы настоящим предварительным национальным стандартом для систематического применения разработчиками, производителями и заказчиками железнодорожного подвижного состава в целях обеспечения соответствия требованиям безопасности и совместимости с инфраструктурой будущего обращения.

Настоящий предварительный национальный стандарт должен применятся совместно с ГОСТ Р 15.201.

2 Нормативные ссылки

В настоящем предварительном национальном стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 1.2-2009 Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные. Правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Правила разработки, принятия, применения, обновления и отмены;

ГОСТ 1.5-2001 Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные. Правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению;

ГОСТ 16504-81 Система государственных испытаний продукции. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения;

ГОСТ 2.106-96 Единая система конструкторской документации. Текстовые документы;

ГОСТ 2.114-95 Единая система конструкторской документации. Технические условия;

ГОСТ 2.601-2006 Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы;

ГОСТ 2.602-95 Единая система конструкторской документации. Ремонтные документы;

ГОСТ (проект) Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство.

Примечание — При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов и классификаторов в информационной системе общего пользования – на официальном сайте национального органа Российской Федерации по стандартизации в сети Интернет или по ежегодно издаваемому информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячно издаваемого информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный документ, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого документа с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого документа с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины, определения и сокращения

3.1 В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1.1 **безопасность железнодорожного подвижного состава:** Состояние железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений. [1]

3.1.2 **владелец инфраструктуры:** Юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующего договора. [2]

3.1.3 **железнодорожный подвижной состав:** Локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав. [2]

3.1.4 **инновационная продукция:** Продукция, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является принципиально новым или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции. [1]

3.1.5

испытания: Экспериментальное определение количественных и (или) качественных характеристик свойств объекта испытаний как результата воздействий на него при его функционировании, при моделировании объекта и (или) воздействий.

Примечание - Определение включает оценивание и (или) контроль.

[ГОСТ 16504-81, статья 1]

3.1.6 **обоснование безопасности:** документ, содержащий анализ риска, а также сведения из конструкторской, эксплуатационной,

технологической документации о минимально необходимых мерах по обеспечению безопасности, сопровождающий продукцию на всех стадиях жизненного цикла и дополняемый сведениями о результатах оценки рисков на стадии эксплуатации после проведения ремонта. [1]

3.1.7 **подконтрольная эксплуатация опытных образцов подвижного состава**: Эксплуатация заданного числа опытных образцов подвижного состава в соответствии с действующей эксплуатационной документацией, сопровождающаяся дополнительным контролем и учетом технического состояния изделий с целью оценки соответствия подвижного состава установленным требованиям.

3.1.8 **риск:** Вероятность причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений с учетом тяжести этого вреда. [3]

3.2 В настоящем стандарте применены следующие сокращения:

ИПС – инновационный подвижной состав;

КД – конструкторская документация;

ОБ – обоснование безопасности;

ТЗ – техническое задание;

ТП – технический проект;

ТТ – технические требования;

ЭП – эскизный проект.

4 Основные положения

4.1 Безопасность и совместимость инновационного подвижного состава (далее - ИПС) с инфраструктурой должна быть обоснована на стадии его разработки (проектирования).

4.2 Этапность и общий порядок разработки и постановки на производство ИПС осуществляется в соответствии с ГОСТ (проект)

«Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство».

4.3 Опытный образец ИПС до его сертификации подлежит подконтрольной эксплуатации, в том числе на инфраструктуре будущего обращения, с целью подтверждения его безопасности, технико-эксплуатационных показателей и совместимости с инфраструктурой.

4.4 Допуск инновационного подвижного состава для проведения подконтрольной эксплуатации на путях общего пользования осуществляется владельцем инфраструктуры в соответствии с разделом 5 настоящего предварительного стандарта.

5 Порядок разработки и допуска ИПС на пути общего пользования для проведения подконтрольной эксплуатации

5.1 Начальным этапом работ является разработка технических требований (ТТ) к ИПС, основанных на эксплуатационных и коммерческих требованиях, и формирование актуализованных исходных данных для разработки технического задания (ТЗ).

5.2 ТТ на ИПС разрабатывает, согласовывает (при необходимости) с владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС, надзорными органами, другими причастными организациями и утверждает заказчик.

5.3 На основании утвержденных ТТ разработчик разрабатывает проект ТЗ на ИПС и согласовывает его с владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС, изготовителем и другими организациями (по решению заказчика и владельца инфраструктуры). ТЗ утверждается заказчиком.

В ТЗ указывают форму обязательного подтверждения соответствия разрабатываемого ИПС обязательным нормам и требованиям. При отсутствии (частичном отсутствии или не соответствии установленным) норм и требований на ИПС, указывается необходимость разработки стандарта на технические требования и методы испытаний ИПС.

5.4 На любом этапе разработки ИПС при согласии заказчика и разработчика в ТЗ могут быть внесены изменения, не нарушающие обязательных требований.

Внесение изменений в ТЗ разработчик согласовывает с владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС, изготовителем и другими организациями, а утверждает заказчик.

5.5 На основании утвержденного ТЗ разработчик разрабатывает эскизный проект (ЭП) (или технический проект (ТП), если ЭП не разрабатывался), согласовывает его заказчиком, владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС, после чего утверждает ЭП (ТП).

5.7 На основании утвержденного ЭП (ТП) разработчик выполняет разработку конструкторской, технологической, ремонтной и эксплуатационной документации на опытный образец ИПС в соответствии с требованиями ТЗ, а также программу и методику предварительных испытаний опытного образца ИПС.

5.8 Разработанная конструкторская, технологическая, ремонтная и эксплуатационная документация, а также программа и методика предварительных испытаний согласовываются заказчиком и утверждается разработчиком.

5.9 На этапе разработки рабочей конструкторской документации (КД) на ИПС дополнительно должны быть проведены следующие работы:

5.9.1 Разработка обоснования безопасности (ОБ) ИПС.

Разработчик разрабатывает и согласовывает проект ОБ с заказчиком, владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС и другими организациями (при необходимости). ОБ утверждает изготовитель.

ОБ является неотъемлемой частью комплекта документации на ИПС и применяется для оценки его безопасности на всех стадиях жизненного цикла ИПС.

Показатели безопасности, регламентированные в ОБ, являются исходным для последующего доказательства безопасности.

На любом этапе разработки ИПС при согласии заказчика и разработчика в ОБ могут быть внесены изменения, не нарушающие обязательных требований.

Внесение изменений в ОБ разработчик согласовывает с владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации опытного образца ИПС, заказчиком и другими организациями, а утверждает изготовитель.

5.9.2 Разработка стандарта на технические требования и методы испытаний ИПС.

Изготовитель инициирует разработку стандарта, устанавливающего требования к опытной партии ИПС, а также методы контроля и объем испытаний, необходимых для доказательства безопасности ИПС.

Разработка и утверждение стандарта, устанавливающего требования к опытной партии ИПС, а также методы контроля и объем испытаний осуществляется в соответствии с ГОСТ 1.2 и ГОСТ 1.5.

После завершения процедуры утверждения стандарта, требования к ИПС, изложенные в нем, а также методы контроля и объем испытаний являются основанием для проведения испытаний ИПС с целью подтверждения его соответствия техническим регламентам, которые могут совмещаться с приемочными испытаниями.

5.9.3 Определение необходимости расширения области аккредитации испытательного центра, которым будут проводиться приемочные испытания (включая подконтрольную эксплуатацию ИПС).

Изготовителем совместно с разработчиком должны быть определены виды испытаний ИПС, планируемых в рамках проведения приемочных испытаний (включая подконтрольную эксплуатацию), с целью определения наличия соответствующей области аккредитации у испытательных центров.

В случае, если испытательный центр с соответствующей областью аккредитации отсутствует, изготовитель инициирует в установленном порядке процедуры по расширению области аккредитации испытательного центра.

5.10 На основании утвержденной КД, разработчиком или изготовителем организуется проведение предварительных испытаний опытного образца ИПС в соответствии с утвержденной программой и методикой. При необходимости испытания могут проводить испытательные центры.

При испытаниях используют аттестованное испытательное оборудование и поверенные (калиброванные) средства измерений.

5.11 Заключительный этап предварительных испытаний ИПС включает в себя опытный пробег (наработку) в условиях испытательного полигона или на специально выделенном участке пути.

Программа опытного пробега (наработки) подготавливается разработчиком и согласовывается с заказчиком и владельцем инфраструктуры (если опытный пробег или наработка проводится на специально выделенном участке пути).

5.12 Результаты предварительных испытаний опытного образца ИПС рассматривает комиссия по предварительным испытаниям, которая формируется по инициативе разработчика. В состав комиссии включаются представители разработчика, изготовителя и владельца инфраструктуры (если опытный пробег или наработка проводится на выделенном полигоне). При необходимости, в состав комиссии могут входить специалисты испытательного центра, представители заказчика, поставщиков комплектующих и специалисты экспертных организаций. Председателем комиссии, как правило, назначается представитель разработчика.

5.13 В процессе предварительных испытаний должны быть оформлены и представлены комиссии по предварительным испытаниям следующие документы:

- протоколы предварительных испытаний;
- акт о результатах опытного пробега (наработки) опытного образца ИПС.

5.14 На основании рассмотрения протоколов предварительных испытаний и акта о результатах опытного пробега (наработки) опытного образца ИПС комиссия оформляет акт предварительных испытаний.

5.15 На основании результатов предварительных испытаний разработчик проводит (при необходимости) корректировку КД на опытный образец ИПС и присваивает ей литеру «О».

5.16 В целях подтверждения соответствия опытного образца ИПС требованиям ТЗ, а также подтверждения его безопасности и совместимости с инфраструктурой будущей эксплуатации приемочные испытания опытного образца ИПС проводятся в два этапа:

- проведение приемочных испытаний;
- проведение подконтрольной эксплуатации.

5.17 Приемочные испытания и подконтрольную эксплуатацию проводят аккредитованные испытательные центры.

5.18 На первом этапе проведения приемочных испытаний разработчик и испытательный центр разрабатывают программу и методику приемочных испытаний и подконтрольной эксплуатации ИПС по ГОСТ 2.106, согласовывают их с изготовителем, владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС и заказчиком.

Программу и методику приемочных испытаний и подконтрольной эксплуатации утверждает заказчик.

5.19 Разработчик или изготовитель организует проведение первого этапа приемочных испытаний опытного образца ИПС, по завершению которого формируется приемочная комиссия.

5.20 Приемочная комиссия формируется из представителей: заказчика (инициатора разработки), разработчика, изготовителя, испытательного центра и владельца инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС. Для работы в приемочной комиссии приглашают представителей органов надзора и других организаций, указанных в программе приемочных испытаний. При отсутствии представителя органов надзора считается, что орган надзора согласен на приемку разработки без участия своего представителя.

5.21 Разработчик представляет приемочной комиссии:

- утвержденное ТЗ;
- проект технических условий по ГОСТ 2.114;
- отчет о патентных исследованиях;
- комплект конструкторской документации с литерой «О»;
- утвержденное ОБ;
- перечень и комплект технологических документов, рассмотрение которых проводится по решению приемочной комиссии;
- комплект ЭД по ГОСТ 2.601;
- комплект РД по ГОСТ 2.602;
- акт о готовности к приемочным испытаниям используемого программного обеспечения опытного образца ИПС;
- опытный образец(ы) ИПС;
- программу(ы) и методику(и) предварительных испытаний;
- протоколы (отчеты) предварительных испытаний;
- акт предварительных испытаний;
- утвержденный ГОСТ на технические требования и методы испытаний ИПС;
- программу(ы) и методику(и) приемочных испытаний;
- протоколы приемочных испытаний;
- программу и методику проведения подконтрольной эксплуатации;
- акт о результатах опытного пробега.

5.22 После завершения первого этапа приемочных испытаний приемочной комиссией рассматриваются представленные разработчиком документы в соответствии с п. 5.20 настоящего предстандарта и принимается решение о возможности проведения подконтрольной

эксплуатации опытного образца ИПС в соответствии с утвержденной программой и методикой, либо о направлении проекта на доработку, что отражается в акте приемочной комиссии.

Программа и методика подконтрольной эксплуатации опытного образца ИПС должна предусматривать проведение ходовых, динамических испытаний, испытаний по воздействию ИПС на путь, испытаний на электромагнитную совместимость тягового ИПС с устройствами связи и железнодорожной автоматики, а также иные испытания, проводимые на инфраструктуре будущего обращения, подтверждающие безопасность ИПС и его совместимость с инфраструктурой.

5.23 На основании решения (акта) приемочной комиссии о проведении подконтрольной эксплуатации опытного образца ИПС, изготовитель или разработчик направляет обращение владельцу инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС с предложением об условиях, маршрутах следования и сроках проведения подконтрольной эксплуатации опытного образца (ов) ИПС, а также копии актов предварительных и приемочных испытаний, утвержденного комплекта конструкторской документации, имеющего литеру «О», ОБ и программы и методики подконтрольной эксплуатации.

При необходимости владелец инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС запрашивает у изготовителя дополнительные материалы, требующиеся для принятия решения о допуске опытного образца ИПС на пути общего пользования.

5.24 Владелец инфраструктуры на основе утвержденных документов принимает решение о допуске опытного образца ИПС на пути общего пользования для проведения подконтрольной эксплуатации и издает организационно-распорядительный документ, содержащий количество единиц образцов ИПС, направляемых в подконтрольную эксплуатацию, их сетевые номера, присвоенные владельцем инфраструктуры на время проведения подконтрольной эксплуатации, и маршруты следования.

5.25 Испытательный аккредитованный центр проводит подконтрольную эксплуатацию по утвержденной программе и методике в соответствии с требованиями раздела 6 настоящего предварительного стандарта.

5.26 По завершению проведения подконтрольной эксплуатации формируется комиссия по подконтрольной эксплуатации.

5.27 Комиссия по подконтрольной эксплуатации формируется из представителей: заказчика (инициатора разработки), разработчика, изготовителя, испытательного центра и владельца инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС. Для работы комиссии приглашают представителей органов надзора и других организаций, указанных в программе и методике подконтрольной эксплуатации. При отсутствии представителя органов надзора считается, что орган надзора согласен на приемку разработки без участия своего представителя.

5.28 По результатам подконтрольной эксплуатации испытательным центром комиссии представляется протокол (отчет) проведения подконтрольной эксплуатации опытного образца (ов) ИПС, по результатам рассмотрения которого составляется акт подконтрольной эксплуатации, в котором отражается решение комиссии о проведении сертификационных испытаний, рекомендации по присвоению КД на ИПС литеры $О_1$, рекомендации по объему установочной серии ИПС, либо решение о доработке или прекращении разработки.

6 Требования к проведению подконтрольной эксплуатации ИПС

6.1 Подконтрольная эксплуатация опытных образцов ИПС проводится аккредитованным испытательным центром с целью проверки совместимости ИПС с инфраструктурой будущей эксплуатации и подтверждения технико-эксплуатационных показателей и безопасности ИПС.

6.2 Подконтрольная эксплуатация ИПС проводится по программе и методике, разработанной аккредитованным испытательным центром и согласованной разработчиком, изготовителем, владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС, органами надзора (при необходимости) и утвержденной заказчиком (инициатором разработки).

6.3 В программе и методике проведения подконтрольной эксплуатации опытных образцов ИПС указывают: объем испытаний, условия и сроки проведения испытаний, количество опытных образцов, подлежащих подконтрольной эксплуатации.

6.4 Основанием для начала проведения подконтрольной эксплуатации опытных образцов ИПС является организационно-

распорядительный документ владельца инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС. В организационно-распорядительном документе указывают количество опытных образцов ИПС, направляемых в подконтрольную эксплуатацию, их сетевые номера, присвоенные владельцем инфраструктуры на время проведения подконтрольной эксплуатации, и маршруты следования.

6.5 При проведении подконтрольной эксплуатации должна быть проведена оценка ремонтопригодности ИПС с подтверждением заявленных в ТЗ (или ТУ) параметров.

6.6 При проведении подконтрольной эксплуатации должна быть проведена оценка условий труда и удобство обслуживания ИПС в эксплуатации персоналом (например, локомотивная бригада, механики рефрижераторного ИПС, составители поездов, проводники пассажирских вагонов, осмотрщики и др.).

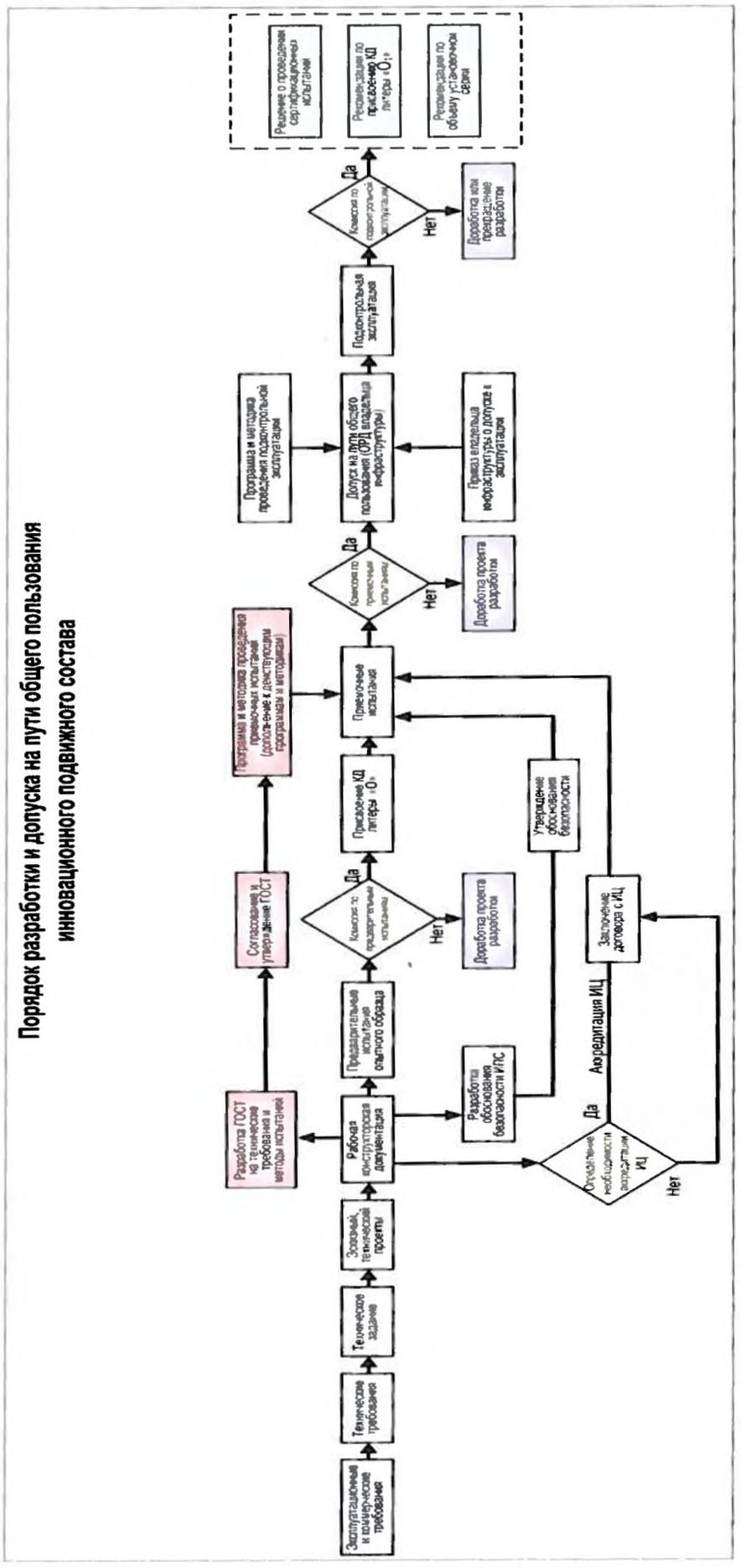
6.7 При проведении подконтрольной эксплуатации должна быть проведена оценка: электромагнитной совместимости тягового ИПС с устройствами связи и железнодорожной автоматики, взаимодействия пути и ИПС, расходов электроэнергии на тягу поездов, а также других технико-экономических показателей, определяющих работу ИПС по сравнению с подвижным составом эксплуатируемого парка.

6.8 По результатам подконтрольной эксплуатации испытательным центром должен быть представлен протокол (отчет), содержащий доказательство безопасности ИПС, оценку совместимости ИПС с инфраструктурой планируемого полигона эксплуатации, подтверждение технико-эксплуатационных показателей ИПС, оценку ремонтопригодности, условий труда и удобства обслуживания ИПС в соответствии с утвержденной программой и методикой.

6.9 Разработчиком должны быть отработаны и согласованы с заказчиком, изготовителем и владельцем инфраструктуры планируемого полигона эксплуатации ИПС специальные меры обеспечения безопасности при проведении подконтрольной эксплуатации. Мероприятия по обеспечению безопасности должны предусматривать необходимые контрольные операции, допустимые значения параметров, порядок и объем технического обслуживания; порядок проведения ремонтных работ (при необходимости).

Приложение А
(справочное)

Порядок разработки и допуска на пути общего пользования инновационного подвижного состава



Библиография

[1] Технический регламент «О безопасности железнодорожного подвижного состава», утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 710

[2] Федеральный закон от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

[3] Федеральный закон от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании»

УДК ОКС

Ключевые слова: инновационный, подвижной состав, порядок допуска, пути общего пользования

Руководитель организации – разработчика
Проектно-конструкторского бюро
локомотивного хозяйства ОАО «РЖД»
Директор _____Ю.И.Попов

Руководитель разработки
Главный инженер _____А.С.Куренков

Исполнитель
Начальник отдела стандартизации,
метрологии и управления качеством _____Л.Ю.Никольская

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту предварительного национального стандарта
«Инновационный железнодорожный подвижной состав. Порядок допуска на пути общего пользования»

1. Основание для разработки

Разработка проекта предварительного национального стандарта «Инновационный железнодорожный подвижной состав. Порядок допуска на пути общего пользования» выполняется в соответствии с планом научно-технического развития ОАО «РЖД» на 2014 г. В качестве основы для разработки предстандарта использованы положения ГОСТ Р 15.201-2000 «Система разработки и постановки продукции на производство. Продукция производственно-технического назначения. Порядок разработки и постановки продукции на производство».

2. Заказчик разработки

Заказчик – Департамент технической политики открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

3. Обоснование целесообразности разработки

В связи с тем, что проектирование и изготовление инновационного железнодорожного подвижного состава предполагает создание подвижного состава с новыми свойствами и характеристиками, достигаемыми за счет внедрения при его разработке и изготовлении новой техники, технологий и материалов, не отработанных в условиях реальной эксплуатации, возникает необходимость проведения дополнительных эксплуатационных испытаний инновационного подвижного состава, в ходе которых могут быть подтверждены заявленные характеристики и его совместимость с инфраструктурой будущей эксплуатации.

Подтверждение совместимости с инфраструктурой будущей эксплуатации разрабатываемого инновационного подвижного состава, предназначенного для обращения на территории Российской Федерации, предполагает проведение его подконтрольной эксплуатации на путях общего пользования до получения сертификата соответствия.

Кроме того, техническими регламентами Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» установлен особый порядок разработки и постановки на производство инновационного подвижного состава. Такой порядок предполагает разработку обоснования безопасности применяемых технических решений.

При этом для вновь создаваемого инновационного подвижного состава частично отсутствуют (или не соответствуют принятым) нормы и требования в поддерживающих стандартах по показателям безопасности и совместимости с инфраструктурой или же отсутствуют сами стандарты. Поэтому в процессе разработки такого подвижного состава необходимо предусмотреть также разработку и утверждение стандартов, устанавливающих требования к опытной партии (образцу) с целью обеспечения безопасности, включая методы контроля и объем испытаний, необходимых для доказательства безопасности, а также мероприятия связанные с проведением испытаний в аккредитованных испытательных центрах.

Исходя из изложенного, в целях содействия выполнению требований технических регламентов и гарантированного обеспечения надежности и безопасности инновационного подвижного состава, разрабатываемого для обращения на путях общего пользования Российской Федерации, целесообразно разработать предстандарт, регламентирующий особый порядок разработки такого подвижного состава и его допуска на пути общего пользования для проведения подконтрольной эксплуатации.

4. Краткая характеристика объекта и аспекта стандартизации

Объектом стандартизации являются вновь разрабатываемые и предназначенные для обращения на путях общего пользования Российской Федерации локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав с новыми свойствами и характеристиками, для которых частично отсутствуют (или не соответствуют принятым) нормы и требования в поддерживающих стандартах по показателям безопасности и совместимости с инфраструктурой или же отсутствуют сами стандарты (инновационный железнодорожный подвижной состав).

Аспектом стандартизации является совокупность процедур, рекомендуемых для выполнения в процессе разработки и испытаний инновационного подвижного состава с целью его допуска на пути общего

пользования Российской Федерации для проведения его подконтрольной эксплуатации.

5. Сведения о соответствии проекта предстандарта федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации

Проект предстандарта полностью соответствует действующему законодательству Российской Федерации.

6. Сведения о соответствии проекта предстандарта стандарту, применяемому в качестве основы для предстандарта, сведения о форме применения данного стандарта (документа), а в случае отклонения от этого стандарта (документа) - обоснование этого решения

Проект предстандарта не противоречит положениям ГОСТ Р 15.201-2000 «Система разработки и постановки продукции на производство. Продукция производственно-технического назначения. Порядок разработки и постановки продукции на производство».

В проекте предстандарта содержатся требования, дополняющие и конкретизирующие требования ГОСТ Р 15.201-2000 в отношении разработки и испытаний инновационного железнодорожного подвижного состава в соответствии с требованиями технических регламентов «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», а также требования к порядку допуска разрабатываемого инновационного железнодорожного подвижного состава на пути общего пользования в целях проведения подконтрольной эксплуатации.

7. Сведения о взаимосвязи проекта предстандарта с ранее утвержденными национальными и межгосударственными стандартами, а также сводами правил

Разработка стандарта обеспечивает уточнение положений и содействие соблюдению требований:

- ГОСТ Р 15.201-2000 «Система разработки и постановки продукции на производство. Продукция производственно-технического назначения. Порядок разработки и постановки продукции на производство»,
- ГОСТ 16504-81 «Система государственных испытаний. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения»,

- проект ГОСТ «Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство»

применительно к инновационному железнодорожному подвижному составу. Проект предстандарта не противоречит ранее утвержденным национальным и межгосударственным стандартам и сводам правил.

8. Информация о положительных результатах применения новых технических и/или технологических решений или материалов

Поскольку проект предстандарта не регламентирует применение новых технических, технологических решений и материалов для производства и технического содержания инновационного железнодорожного подвижного состава, информация о результатах их применения отсутствует.

9. Перечень источников информации, использованных при разработке предстандарта, а также информация об использовании документов, относящихся к объектам патентного права

При разработке стандарта использованы следующие документы:

- Технический регламент «О безопасности железнодорожного подвижного состава», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 710;
- Технический регламент «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 710;
- Федеральный закон от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании»;
- Федеральный закон от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
- ГОСТ 1.5-2001 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению»;
- ГОСТ 16504-81 «Система государственных испытаний. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения»;
- ГОСТ 32192-2013 «Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения»;

- ГОСТ Р 1.16-2011 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные предварительные. Правила разработки, утверждения, применения и отмены»

- ГОСТ Р 15.201-2000 «Система разработки и постановки продукции на производство. Продукция производственно-технического назначения. Порядок разработки и постановки продукции на производство»

- ГОСТ Р 52944-2008 «Цикл жизненный железнодорожного подвижного состава. Термины и определения»;

- проекта ГОСТ «Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство».

Документы, относящиеся к объектам патентного права, при разработке проекта предстандарта не использовались.

10. Сведения о разработчике

Разработчик – Проектно-конструкторское бюро локомотивного хозяйства – филиал открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»), 105066, г. Москва, Ольховский переулок, дом 205, (499) 262-66-34, факс (499) 262-61-27, E-mail:

gost.e-ecolog.ru

Проектно-конструкторское бюро локомотивного хозяйства –
филиал ОАО «Российские железные дороги» (ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»)

Директор ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» _____ Ю.И.Попов

Главный инженер _____ А.С.Куренков

Начальник отдела стандартизации,
метрологии и управления качеством _____ Л.Ю.Никольская

gost.e-ecolog.ru