МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

КАЧЕСТВО ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СУДОВ МИНМОРФЛОТА. СИСТЕМА СБОРА И ОБОБЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О НАДЕЖНОСТИ.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

РД 31.22.01—81

МОСКВА·ЦРИА «МОРФЛОТ»
1981

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

КАЧЕСТВО ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СУДОВ МИНМОРФЛОТА. СИСТЕМА СБОРА И ОБОБЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О НАДЕЖНОСТИ.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

РД 31.22.01—81

МОСКВА·ЦРИА «МОРФЛОТ»
1981

УДК 62-192 (083.74)

Качество технических средств судов Минморфлота. Система сбора и обобщения информации о надежности. Основные положения. РД 31.22.01—81. М., ЦРИА «Морфлот», 1981. 20 с.

РАЗРАБОТАН Центральным ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательским институтом морского флота (ЦНИИМФ)
Заместитель директора по научной работе канд. техн. наук *С. Н. Драницын*
Заведующий отделом канд. техн. наук *В. В. Маслов*
Руководитель темы, ответственный исполнитель ст. науч. сотр. *А. Л. Кастальский*
Ленинградским центральным проектно-конструкторским бюро (ЛЦПКБ)
Главный инженер *В. А. Галицкий*
Заведующий отделом *И. А. Фридман*
Ответственный исполнитель, главный конструктор по надежности канд. техн. наук *С. Ф. Мелькановић*

ВНЕСЕН Управлением по заказам и наблюдению за строительством флота ММФ
Заместитель начальника управления *В. М. Старостин*
Управлением технической эксплуатации флота и судоремонтных заводов ММФ
Заместитель начальника управления *Ю. П. Бабий*

СОГЛАСОВАН Научно-техническим управлением ММФ
Заместитель начальника управления *А. П. Морозов*
Всесоюзным объединением «Морсвязьспутник»
Заместитель председателя *В. И. Щепотин*
ГХО «Южфлот»
Главный инженер *Е. И. Мерзлов*
ГХО «Дальфлот»
Главный инженер *Г. А. Тиганов*
ГХО «Севзапфлот»
Главный инженер *М. С. Левяков*

УТВЕРЖДЕН заместителем министра морского флота *Б. А. Юницыным*

© Центральное рекламно-информационное агентство ММФ (ЦРИА «Морфлот»), 1981 г.

СССР
Министерство
морского флота
5 июня 1981 г.
№ 63
г. Москва

НАЧАЛЬНИКАМ ПАРОХОДСТВ, РУКОВОДИТЕЛЯМ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА

Министерством морского флота утвержден прилагаемый руководящий документ РД 31.22.01—81 «Качество технических средств судов Минморфлота. Система сбора и обобщения информации о надежности. Основные положения» со сроком введения с 1 января 1982 г.

Руководящий документ устанавливает общие положения, цель, задачи, структуру, функции и организацию обеспечения функционирования в Министерстве морского флота отраслевой информационной системы по надежности судовых технических средств и конструкций.

Для внедрения РД 31.22.01—81 предлагаю:

1. Руководителям предприятий и организаций Минморфлота в работе по анализу и оценке качества и надежности судовых технических средств и конструкций руководствоваться РД 31.22.01—81.

2. Начальникам пароходств:

2.1. Обеспечить организацию работ по выполнению РД 31.22.01—81 с учетом структуры пароходства и конкретизации персональной ответственности по основным разделам работ.

2.2. Принять меры по обеспечению сбора и своевременного представления информации о комплектации судов, надежности их технических средств и конструкций, а также об использовании информации в практической работе по совершенствованию технической эксплуатации флота.

2.3. Обратить внимание командного состава судов и технических подразделений пароходств на их ответственность за регулярность, полноту, достоверность и качество представляемой информации.

2.4. Обязать командный состав судов в гарантийный период производить оформление рекламаций только по типовой форме ЭД-5.1 «Рекламационный акт — донесение об отказе».

2.5. Организовать методическую помощь судовым экипажам для обеспечения полноты, регулярности и достоверности представляемой информации.

3. УСФ, УТЭФ и другим организациям Минморфлота рассматривать представления пароходств по качеству судовых технических средств и конструкций, только подтвержденные информацией, представленной в соответствии с РД 31.22.01—81.

4. Передачу официальных претензий и заключений Минморфлота о качестве и надежности судовых технических средств организациям других министерств осуществлять через ЛЦПКБ или ЦНИИМФ (по закрепленным видам оборудования), зарубежным фирмам — через УСФ.

5. НТУ включать в годовые тематические планы ЦНИИМФа и ЛЦПКБ выполнение работ, предусмотренных РД 31.22.01—81.

6. ЦНИИМФу и ЛЦПКБ:

6.1. Обеспечить методическую помощь пароходствам в период перехода на новые формы судовой отчетности о надежности и применяемости судовых технических средств, предусмотренных РД 31.22.01—81, путем организации инструктивных совещаний и семинаров в пароходствах или бассейнах.

6.2. Обеспечить контроль за внедрением и соблюдением РД 31.22.01—81.

7. ЦНИИМФу в срок до 1 августа 1981 г. подготовить РД 31.22.01—81 к изданию.

ЦРИА «Морфлот» до 1 января 1982 г. издать и разослать РД 31.22.01—81.

8. С введением РД 31.22.01—81 считать утратившими силу инструктивное письмо ММФ от 24 мая 1963 г. № 60 и Положение о порядке сбора и обобщения информации о качестве оборудования серийных судов ММФ от 14 июля 1967 г.

Заместитель министра
морского флота **Б. А. Юницын**

УДК 62-192(083.74)

РУКОВОДЯЩИЙ ДОКУМЕНТ

Качество технических средств судов Минморфлота. Система сбора и обобщения информации о надежности. Основные положения

РД 31.22.01—81
Взамен Положения о порядке сбора и обобщения информации о качестве оборудования серийных судов ММФ от 14 июля 1967 г.

Утвержден Министерством морского флота 5 июня 1981 г.

Инструктивным письмом от 5 июня 1981 г. № 63 срок введения установлен с 1 января 1982 г.

Настоящий Руководящий документ устанавливает организационные и методические принципы сбора и обработки информации о надежности технических средств и конструкций судов Министерства морского флота.

Руководящий документ является составной частью комплекса отраслевых документов, обеспечивающих в Минморфлоте функционирование отраслевой информационной системы по надежности судовых технических средств и конструкций.

Основные положения отраслевой системы, устанавливаемые настоящим Руководящим документом, распространяются на: транспортные суда, морские ледоколы и буксиры Минморфлота; пароходства; базовые организации Минморфлота по наблюдению за проектированием и строительством судов и судовых технических средств; базовые организации Минморфлота по обеспечению технической эксплуатации судов.

УСФ и УТЭФ могут распространять действие системы на другие виды флота.

Руководящий документ разработан в развитие ГОСТ 16468—79 с учетом особенностей сбора, обработки и использования информации о надежности технических средств и конструкций судов морского флота во время их эксплуатации и ремонта.

1. ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕВОЙ СИСТЕМЫ СБОРА И ОБОБЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ

1.1. Отраслевая информационная система сбора и обобщения данных о надежности представляет собой совокупность положений и организационных мероприятий, направленных на получение необходимых и достоверных сведений о надежности технических средств и конструкций, и определяющих методы сбора, обработки, анализа и использования эксплуатационной информации о надежности судовых изделий.

1.2. Цель функционирования отраслевой системы в Минморфлоте — повышение качества судовых технических средств и конструкций и совершенствование методов технической эксплуатации судов путем:

выбора наиболее надежных изделий и технических решений, отвечающих современным требованиям эксплуатации;

устранения конструктивных недостатков и причин отказов судовых технических средств, выявленных в процессе эксплуатации;

обеспечения эффективной связи между эксплуатирующими предприятиями Минморфлота (пароходства, АСПТР и др.), с одной стороны, и предприятиями-разработчиками и фирмами-изготовителями судового оборудования — с другой, для усовершенствования конструкций, технологии изготовления, сборки, а также методов контроля и испытаний изделий, применяемых на судах Минморфлота;

разработки мероприятий, направленных на повышение эффективности технического обслуживания и ремонта, на снижение их трудоемкости и стоимости.

1.3. Отраслевая система в процессе функционирования должна обеспечивать исходными материалами решение следующих основных задач:

1.3.1. Учет применяемости и степени унификации судовых технических средств;

1.3.2. Оценка и обеспечение качества судовых технических средств;

1.3.3. Контроль за расходом обменного фонда технических средств и запасных частей, нормирование расхода запасных частей;

1.3.4. Оценка и прогнозирование технического состояния судовых технических средств и конструкций;

1.3.5. Совершенствование методов управления технической эксплуатацией судов.

1.4. Решение задач выполняется постоянно на 4 уровнях:

суда, пароходства и бассейновые организации;

отраслевой координационный центр (ОКЦ) и базовые организации;

управления Минморфлота, В/О «Морсвязьспутник» и ГХО;

организации и предприятия-разработчики, предприятия-изготовители, ЦКБ—проектанты судов, В/О «Судоимпорт».

1.5. При организации функционирования отраслевой системы должны соблюдаться следующие принципы:

1.5.1. Сбор информационных сведений осуществляется с учетом специфики отрасли и решаемых задач;

1.5.2. Функционирование системы обеспечивается на основе документов судовой отчетности без введения дополнительных (специальных) отчетных форм;

1.5.3. Первичные документы системы постоянно используются в пароходствах;

1.5.4. Накопление и обработка информации выполняются с использованием ЭВМ.

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА, ОБОБЩЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИИ

2.1. Головными организациями Министерства морского флота по сбору и обобщению информации о надежности судовых технических средств и конструкций являются:

Центральный научно-исследовательский институт морского флота (ЦНИИМФ) — ведущая научно-исследовательская организация Минморфлота по развитию и технической эксплуатации флота, выполняющая функции отраслевого координационного центра по надежности;

Ленинградское центральное проектно-конструкторское бюро (ЛЦПКБ) — ведущая проектная организация Минморфлота, осуществляющая контроль и оценку качества технических средств и конструкций от имени Министерства морского флота.

2.2. Отраслевой координационный центр выполняет:

координацию и научно-методическое руководство в отрасли работами по качеству и надежности судовых технических средств и конструкций;

накопление и обработку эксплуатационной информации (формирование отраслевой информационной базы данных);

выпуск обобщенных материалов и передачу их руководству Министерства морского флота и промышленности через базовые организации Минморфлота по видам оборудования (в соответствии с годовыми планами работ, поручениями министерства и договорами).

2.3. Сбор информации осуществляется на судах во время их эксплуатации, в том числе в процессе технического обслуживания и ремонта.

2.4. Регистрация и учет данных о надежности на судах и их передача в пароходства и в головные организации (ЛЦПКБ, ЦНИИМФ) производятся непрерывно в течение всего срока службы судна.

Головные организации могут устанавливать для отдельных изделий другие сроки представления информации.

2.5. Сбор информации осуществляется на основе данных судовой учетной и отчетной документации по технической эксплуатации флота, введенной приказом ММФ от 30 августа 1979 г. № 167.

2.6. Не допускается использование других форм отчетности о надежности, а также представление администрацией судов и пароходств отзывов и заключений о надежности судовых технических средств и конструкций непосредственно по запросам предприятий и организаций других министерств.

2.7. Предприятиям-изготовителям и предприятиям-разработчикам может быть разрешено обследование технического состояния изделий их номенклатуры на судах с целью уточнения конструктивно-технических причин отказов, режимов их эксплуатации, а также других сведений, не подлежащих регистрации в «Рекламационных актах — донесениях об отказах».

2.8. Головные организации—ЦНИИМФ и ЛЦПКБ—могут поручать (разрешать) ведение работ по сбору и обобщению информации о надежности отдельных специализированных видов технических средств дру-

гим организациям с последующим представлением информации головным организациям по сбору и обобщению информации о надежности.

3. ПЕРВИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, СХЕМА ЕЕ ПРОХОЖДЕНИЯ, СРОКИ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ

3.1. Источниками первичной информации являются:

3.1.1. Формуляр судовой (ф. ЭД-3), содержащий информацию о фактическом составе (комплектации) судовых технических средств и конструкций по каждому судну, их основных параметрах, характеристиках и количестве;

3.1.2. Технический отчет судна (ф. ЭД-5), содержащий информацию об основных условиях эксплуатации судна (переходы, стоянки), о техническом обслуживании судовых технических средств;

3.1.3. Рекламационный акт — донесение об отказе (ф. ЭД-5.1, обязательное приложение к техническому отчету ф. ЭД-5), содержащий сведения об отказах, дефектах, конструктивных недостатках, обнаруженных в течение отчетного периода (календарного квартала).

3.2. Передача первичной информации осуществляется по схеме: судно—пароходство—ЛЦПКБ—ЦНИИМФ.

3.3. Формуляр судовой (ф. ЭД-3) заполняется в начале эксплуатации судна с последующей корректировкой по изменениям основных параметров и технических характеристик судна, а также изменений в составе оборудования, регистрацией докования и ремонтов судна.

3.3.1. Для судов отечественной постройки формуляр заполняется заводом—строителем судна и передается администрации судна в 3 экз. при сдаче-приемке судна в эксплуатацию. Судовая администрация 2 экз. передает в пароходство.

Для головных судов, приобретаемых за границей, 3 экз. судового формуляра заполняют центральные проектно-конструкторские бюро Минморфлота по заказу пароходства-судовладельца или конструкторское бюро пароходства. Формуляры должны быть заполнены и переданы судовладельцу в течение 6 мес после приемки головного судна. 1 экз. передается на судно.

На последующие суда серии пароходство передает 3 экз. частично заполненных бланков судовых формуля-

ров, содержащих типы, марки, характеристики и количество технических средств (аналогично головному или предыдущему судну). В течение 4 мес администрация судна вносит в формуляры заводские (строительные) номера технических средств, установленных на данном судне, и передает в пароходство 2 экз.

Во всех случаях в течение 6 мес после приемки судна в эксплуатацию 1 экз. заполненного формуляра технический отдел пароходства направляет в ЛЦПКБ.

3.3.2. В течение гарантийного периода работы судна (или одного года с момента заполнения формуляра) администрация судна проверяет правильность характеристик судовых технических средств, записанных в формуляре, вносит в судовой экземпляр документа все необходимые изменения и дополнения. Уточнения, внесенные в формуляр по результатам проверки, судовая администрация включает в первый же технический отчет судна, направляемый в пароходство после соответствующей корректировки судового экземпляра формуляра.

В дальнейшем в технические отчеты судна регулярно включают все сведения об изменениях основных параметров и технических характеристик судна, а также сведения о замене, исключении из состава судового оборудования и (или) установке новых технических средств, внесенных в судовой экземпляр формуляра.

Эти сведения используют для корректировки формуляра, находящегося в пароходстве, и передают ЛЦПКБ для внесения в 3-й экземпляр формуляра.

3.4. Технический отчет судна (ф. ЭД-5) — документ периодической отчетности, согласно Положению о технической эксплуатации морского флота и Инструкции о порядке заполнения отчета, составляется на судне в 2 экз., один из которых высылается ежеквартально в пароходство.

Технический отдел пароходства в течение 2 недель с момента получения отчета высылает в ЛЦПКБ разд. I, п. 1 (с. 4) и разд. IV (с. 19, 20, 21, 22) или их копии.

3.5. Рекламационный акт — донесение об отказе (ф. ЭД-5.1, обязательное приложение к техническому отчету судна ф. ЭД-5) заполняется и рассылается в соответствии с действующими положениями. При этом не-

зависимо от количества заполняемых экземпляров, обусловленного положениями, в обязательном порядке 1 экз. остается на судне, 1 — в техническом отделе пароходства и 1 экз. технический отдел пароходства направляет вместе с разд. I и IV (см. п. 3.4) соответствующего технического отчета судна в ЛЦПКБ.

3.6. ЛЦПКБ в течение 2 недель производит оперативную обработку полученных из пароходств материалов (пп. 3.4 и 3.5) и направляет их в ЦНИИМФ.

3.7. Дополнительными источниками первичной информации могут служить: судовые журналы; машинные журналы; журналы учета технического состояния; приемные акты судов; отчетные чертежи; формуляры (паспорта) на отдельные технические средства; отчеты о комплексных и специальных испытаниях судов и судовых технических средств; акты Регистра СССР; акты дефектации; акты инвентаризации технических средств и запасных частей; акты об агрегатном ремонте судовых технических средств; планы-графики работ по техническому обслуживанию; ремонтные ведомости.

3.8. Ознакомление с дополнительными источниками информации представителей головных организаций по сбору и обобщению информации (ЦНИИМФ, ЛЦПКБ), а также БЦПКБ (по судовым дизелям) регулярно производится на судах, в пароходствах непосредственно или путем передачи документов во временное пользование.

4. ОБРАБОТКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ НА СУДАХ И В ПАРОХОДСТВАХ

4.1. Копии рекламационных актов—донесений об отказах (ф. ЭД-5.1) хранятся на судах, сгруппированные по видам оборудования, и совместно с другими судовыми документами используются для анализа надежности, периодичности и трудоемкости технического обслуживания.

На основании сведений, содержащихся в рекламационных актах—донесениях об отказах (ф. ЭД-5.1), технических отчетах судов (ф. ЭД-5) и судовых учетных документах, ответственные по заведованиям на судах:

4.1.1. Выявляют наименее надежные элементы конструкций, изделий, сборочных единиц и деталей, харак-

терные отказы и виды повреждений; устанавливают рациональные режимы работы и технического обслуживания, обеспечивающие оптимальный уровень надежности технических средств и судов в целом;

4.1.2. Составляют обоснованные заявки на СЗЧ и комплектующие изделия, на ремонтные работы силами СРБ, БТО и БЭРНК;

4.1.3. Составляют обоснованные заявки на заводские ремонтные работы;

4.1.4. Корректируют судовые экземпляры формуляра судового (ф. ЭД-3) в части замены судовых технических средств при эксплуатации.

4.2. Технические подразделения пароходств осуществляют постоянный сбор и обработку информации о применяемости и надежности судовых технических средств и конструкций применительно к судам своих пароходств и используют ее в повседневной работе.

Обработка информации производится по единой методике, разработанной ЦНИИМФом (ОКЦ) и позволяющей использовать средства современной вычислительной техники.

4.3. В техническом отделе пароходства выполняются следующие операции по обработке и использованию информации:

4.3.1. Учет поступающей информации и пересылка в ЛЦПКБ документов, перечисленных в пп. 3.3, 3.4 и 3.5, для последующей передачи в ОКЦ;

4.3.2. Классификация и систематизация информации по видам оборудования и сериям судов;

4.3.3. Формирование, систематическое пополнение и корректировка информационных массивов, в том числе массива применяемости (на основании ф. ЭД-3); массива отказов (на основании ф. ЭД-5.1); массива трудоемкости технического обслуживания (на основании ф. ЭД-5);

4.3.4. Разработка предложений о применении технических средств и конструкций, а также новых технических решений, положительно зарекомендовавших себя в процессе эксплуатации;

4.3.5. Подготовка предложений (с привлечением заинтересованных служб пароходства) по улучшению комплектации судов, отдельных устройств, конструкторских решений с целью использования их при рассмотрении

проектов новых судов и для передачи в базовые организации по заказу флота.

4.4. Службы судового хозяйства (техническая служба), безопасности мореплавания, связи и электрорадионавигации на основании обобщения и анализа поступившей информации (информационных массивов по п. 4.3.3) осуществляют следующие функции:

4.4.1. Выявление наименее надежных изделий, сборочных единиц, деталей, технических решений, снижающих надежность механизмов, устройств, приборов и судов в целом и влияющих на организацию технической эксплуатации и трудоемкость технического обслуживания;

4.4.2. Разработку мероприятий по улучшению организации технической эксплуатации конкретных видов оборудования с учетом фактического уровня надежности, особенностей режимов работы и условий эксплуатации судов;

4.4.3. Контроль расходования СЗЧ на каждом судне и выдачи их на суда соответственно фактическому расходу, подтвержденному полученной информацией (ф. ЭД-5.1);

4.4.4. Разработку и обоснование годовых и перспективных заявок на СЗЧ в масштабах пароходства с учетом фактического расхода их и уровня надежности технических средств;

4.4.5. Анализ фактической трудоемкости технического обслуживания конкретных типов (видов) технических средств, ее соответствия действующим нормативным документам (в том числе планам-графикам) и разработку предложений по корректировке последних.

5. ОБРАБОТКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ В ГОЛОВНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

5.1. Обработка информационных сведений, поступающих из пароходств, осуществляется с использованием ЭВМ.

5.2. С целью формирования и представления информационных сведений в компактной форме, способствующей рациональному использованию памяти ЭВМ, а также облегчающей быстрый поиск, систематизацию и обработку данных, используется система классификации и кодирования информации, учитывающая специ-

фические особенности отрасли и характер решаемых задач.

5.3. Состав, единые правила формирования и ведения отраслевых классификаторов информационной системы по надежности определяются специальной инструкцией.

5.4. Накопление и обработка эксплуатационной информации осуществляются с использованием указанных классификаторов и предусматривают выполнение следующих операций:

5.4.1. Первичная ручная обработка информации (регистрация и учет, классификация и кодирование);

5.4.2. Подготовка данных на машинных носителях;

5.4.3. Ввод информации в ЭВМ, генерация и обновление базы данных системы;

5.4.4. Определение применяемости конкретных судовых технических средств и конструкций;

5.4.5. Обобщение и распечатка данных об отказах с учетом различных признаков классификации;

5.4.6. Определение показателей надежности по данным эксплуатации.

5.5. ЦНИИМФ наряду с выполнением функций отраслевого координационного центра по надежности в соответствии с п. 2.2 на основе обобщения и анализа информационных данных отраслевой системы выполняет:

5.5.1. Разработку технических требований по повышению надежности судовых технических средств и конструкций, находящихся в эксплуатации;

5.5.2. Разработку технических требований к качественным и количественным показателям надежности вновь создаваемых образцов судового оборудования;

5.5.3. Разработку нормативно-методических документов по качеству и надежности и по определению экономической эффективности повышения надежности и унификации;

5.5.4. Совершенствование технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций путем разработки правил, методов и норм технической эксплуатации;

5.5.5. Рассмотрение, согласование и утверждение нормативно-технических документов на судовое оборудование согласно действующему положению;

5.5.6. Участие в работе межведомственных комиссий

по приемке и аттестации качества судовых технических средств от имени Минморфлота по закрепленным видам оборудования;

5.5.7. Разработку методов контроля технического состояния судов в эксплуатации;

5.5.8. Выпуск ежегодного обзора надежности и ремонтопригодности судовых технических средств и конструкций с предварительным его обсуждением в пароходствах.

5.6. ЛЦПКБ на основе обобщения и анализа информации о применяемости и надежности судовых технических средств и конструкций осуществляет:

5.6.1. Рассмотрение, согласование и утверждение нормативно-технических документов на судовое оборудование и конструкции согласно действующему положению;

5.6.2. Участие в работе межведомственных комиссий по приемке судовых технических средств;

5.6.3. Рассмотрение и согласование проектов новых судов в части комплектации их оборудованием;

5.6.4. Ограничение или запрещение применения на судах изделий, отрицательно зарекомендовавших себя в эксплуатации;

5.6.5. Подготовку и предъявление отечественным и зарубежным поставщикам судового оборудования обоснованных претензий к качеству их продукции и требований по повышению технического уровня и надежности;

5.6.6. Разработку требований к качеству вновь создаваемых судовых технических средств и конструкций;

5.6.7. Разработку предложений по агрегатной замене и унификации судовых технических средств;

5.6.8. Участие в аттестации качества судовых технических средств от имени Минморфлота;

5.6.9. Информирование пароходств о принятых мерах.

6. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

6.1. Полнота, качество, достоверность и регулярность поступления информации о надежности и применяемости судовых технических средств и конструкций обеспечиваются систематической организационно-методической работой на всех уровнях сбора и реализации информации.

6.2. На судах Минморфлота организационная работа осуществляется следующим образом.

6.2.1. Оформление на судне информационных документов (технический отчет судна, рекламационный акт — донесение об отказе, формуляр судовой) производится в соответствии с инструкциями по их заполнению под общим руководством и контролем старшего (главного) механика судна.

6.2.2. Старший (главный) механик судна организует изучение инструктивно-методических документов, определяющих порядок ведения информационных документов, и несет ответственность за регулярность, полноту и достоверность представляемой информации.

6.2.3. Ответственность за своевременное представление отчетных материалов в пароходство возлагается на капитана судна.

6.3. В пароходствах организационно-методическая работа осуществляется по следующей схеме.

6.3.1. Капитаны-наставники, механики-наставники, специалисты служб связи и электрорадионавигации при периодической переаттестации и инспекторских осмотрах контролируют:

знание администрацией судов правил ведения информационных документов;

наличие на судах достаточного количества блокнотов — Рекламационный акт — донесение об отказах (ф. ЭД-5.1);

правильность и регулярность заполнения информационных документов;

согласованность записей в судовых отчетных документах с записями в судовых учетных документах, а также оказывают методическую помощь в заполнении информационных документов с учетом особенностей данного типа судна и судового оборудования.

6.3.2. Групповые инженеры используют информационные данные по надежности судовых технических средств и конструкций при организации технического обслуживания и ремонта судов.

6.3.3. Технический отдел:

обеспечивает службы судового хозяйства (техническую службу), безопасности мореплавания, связи и электрорадионавигации, а также администрацию судов.

нормативно-методическими и руководящими документами по вопросам сбора и обработки информации;

осуществляет своевременно передачу на суда бланков «Формуляр судовой» (ф. ЭД-3) и получение с судов заполненных (откорректированных) формуляров;

оказывает методическую помощь администрации судов по корректировке формуляра судового (ф. ЭД-3);

контролирует полноту, качество и своевременность представления формуляра судового (ф. ЭД-3);

представляет главному инженеру пароходства периодически (один раз в год) сведения о состоянии работы по сборке и обработке информации на судах и в технических подразделениях пароходства и предложения о поощрении или привлечении к ответственности работников пароходства по результатам работы.

6.3.4. Общая ответственность за организацию и состояние работы по сбору, обработке и использованию информации в пароходстве возлагается на главного инженера пароходства.

6.4. Головные организации по сбору и обобщению информации о надежности (ЦНИИМФ и ЛЦПКБ) осуществляют:

6.4.1. Оказание методической помощи пароходствам в их работе по сбору и обработке информации;

6.4.2. Контроль работы по сбору и обобщению информации на судах и в пароходствах;

6.4.3. Разработку инструктивных и методических документов по сбору, обработке и использованию информации;

6.4.4. Согласование (координацию) ведения работ по обработке и использованию информации с предприятиями отрасли судостроения и министерств — поставщиков судового оборудования;

6.4.5. Совершенствование форм носителей и накопителей информации; сбор дополнительной информации о качестве технических средств на судах и в пароходствах;

6.4.6. Представление в Минморфлот периодически (один раз в год) сведений о состоянии работы по сбору и обработке информации в пароходствах и предложений о поощрении или привлечении к ответственности работников пароходств по результатам работы.

7. ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ ДРУГИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ МИНМОРФЛОТА И МИНИСТЕРСТВ — ПОСТАВЩИКОВ СУДОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И КОНСТРУКЦИЙ

7.1. Предприятия Минморфлота имеют право ознакомления с первичной информацией о надежности судовых технических средств в головных организациях по сбору и обработке информации (ЦНИИМФ и ЛЦПКБ).

7.2. ЦНИИМФ и ЛЦПКБ передают обобщенную информацию о надежности судовых технических средств и конструкций предприятиям-поставщикам.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Цель, задачи и принципы функционирования отраслевой системы сбора и обобщения информации 6
2. Общие положения организации сбора, обобщения и использования информации 7
3. Первичная информация, схема ее прохождения, сроки представления 9
4. Обработка и использование информации на судах и в пароходствах 11
5. Обработка и использование информации в головных организациях 13
6. Организационно-методическое обеспечение 15
7. Порядок передачи информации другим организациям Минморфлота и министерств — поставщиков судовых технических средств и конструкций 18

Качество технических средств судов Минморфлота. Система сбора и обобщения информации о надежности.

Основные положения

РД 31.22.01—81

Отв. за выпуск *А. Л. Кастальский*

Редактор *Г. Г. Тимофеева*

Технический редактор *Б. Г. Колобродова*

Корректор *Г. Л. Шуман*

Л-88845. Сдано в набор 22/IX—1981 г. Подписано в печать 22/XII—1981 г. Формат изд. 84×108/32. Бум. мн. апп. Гарнитура литературная. Печать высокая Усл. печ. л. 1,05. Уч.-изд. л. 0,92. Тираж 4000. Изд. № 1248-Т. Заказ тип. № 1622.

Бесплатно

Центральное рекламно-информационное агентство ММФ (ЦРИА «Морфлот»)

Типография «Моряк», Одесса, ул. Ленина, 26

gost.e-ecolog.ru