



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

130/2022

Изменения в нормативном обеспечении технического обслуживания и ремонта железнодорожных транспортных средств в ЕС

Нормативно-правовая база по организации технического обслуживания и ТОР железнодорожных транспортных средств в Европейском союзе имеет строгую структуру и продолжает развиваться.

В соответствии с действующей Директивой по безопасности ЕС 2016/798, железнодорожные транспортные средства (ТС) всех категорий могут быть приписаны только к одной организации или компании, ответственной за выполнение технического обслуживания и ремонта (Entities in Charge of Maintenance, ECM).

Принятый в 2019 г. общеевропейский регламент ЕС 2019/779 устанавливает требования к сертификации ECM. Он заменил ЕС 2011/445, который ранее применялся только к грузовым вагонам.

Регламент ЕС 2019/779 требует сертификации всех ECM, которые указаны в национальном (NVR) или европейском (EVR) реестре ТС. Он включает в себя ряд существенных изменений по сравнению с предыдущим:

- теперь область применения распространяется на все железнодорожные ТС;
- повышенное внимание уделяется обмену информацией, в том числе подготовке записи по прохождению первого технического обслуживания и годовому отчету;
- особое внимание уделяется критически важным компонентам безопасности – в которых единичный отказ может непосредственно привести к серьезной аварии, как определено в Директиве по безопасности 2016/798;
- подход к управлению рисками должен основываться на процессе

оценки рисков Общего метода обеспечения безопасности (CSM-RA);

– разъясняется разница между понятиями выпуском в эксплуатацию и возвращением в эксплуатацию.

Также регламент ЕС 2019/779 рекомендует осуществлять сертификацию функций техобслуживания передаваемых на внешний подряд. Это направлено на обеспечение того, чтобы любое техобслуживание, выполняемое компанией или организацией, соответствовало установленным требованиям.

Хотя новый регламент не относится к железнодорожным ТС эксплуатирующихся вне основных линий, на добровольной основе его можно применять к поездам метрополитена, трамваям и легкорельсовым ТС, частным железным дорогам, промышленному и историческому подвижному составу. В таких случаях, любое выданное согласование получает подтверждение соответствия вместо сертификата.

Переходный период действия принятого регламента

Начиная с 16 июня 2020 г., все сертификаты ЕСМ должны быть выданы в соответствии с принятым регламентом без ущерба положениям Директивы по безопасности ЕС 2016/798. Был предусмотрен ряд переходных периодов для подготовки к соответствию новым требованиям для органов сертификации и ЕСМ. Начиная с 16 июня 2022 г. все ЕСМ должны иметь необходимый сертификат для проведения или контроля любых работ по техобслуживанию ТС.

Дополнительный переходный период охватывает существующую сертификацию ЕСМ для грузовых вагонов, как того требует предыдущий регламент ЕС 445/2011. Все сертификаты, выданные в соответствии с этим регламентом до 16 июня 2020 г., сохраняют свою конечную дату действия, если она не позже июня 2025 г. Все плановые проверки и техобслуживание, а также изменения, внесенные в течение этого периода, по-прежнему будут соответствовать требованиям предыдущего регламента ЕС 445/2011.

Основные процессы и описания функций нового регламента:

Процесс сертификации

Каждая ЕСМ обязана иметь основанную на процессах систему техобслуживания, для гарантии того, что деятельность осуществляется должным структурированным образом. Сертификация проводится органом по сертификации, соответствующего требованиям принятого регламента – она основана на оценке способности ЕСМ отвечать требованиям и критериям, изложенным в данном регламенте, и правильно применять их для каждой из функций.

Функции техобслуживания

ЕСМ-I – функция контролирует и координирует действия, указанные в функциях с ЕСМ-II по ЕСМ-IV и обеспечивает безопасное состояние ТС.

ЕСМ-II – функция разработки техобслуживания и охватывает управление документацией по техобслуживанию, включая управление конфигурацией на основе проектных и эксплуатационных данных, а также показатели производительности, взятые из реальных условий работ.

ЕСМ-III – функция управления техобслуживанием парка ТС. Включает изъятие из эксплуатации ТС для техобслуживания и последующий ввод в эксплуатацию.

ЕСМ-IV – функция осуществления техобслуживания. Охватывает необходимое техобслуживание ТС или его частей, включая выпуск сервисной документации.

Функции ЕСМ-II, ЕСМ-III и ЕСМ-IV координируются с помощью Системы управления техобслуживанием.

Новый регламент не определяет обязательную организационную структуру для ЕСМ, но созданная ЕСМ, должна отражать функциональное разделение обслуживания. ЕСМ должна привязать все функции обслуживания к одному или нескольким элементам своей организационной структуры.

Сертификаты ЕСМ действительны на всей территории ЕС и обычно выдаются на 5 лет, хотя ЕСМ, впервые приступающей к техобслуживанию, сертификат выдается сроком на 1 год. Даже при наличии пятилетних сертификатов, ЕСМ должна организовать посещение своих ремонтных мастерских органом по сертификации не реже 1 раза в год. И хотя ЕСМ может передавать работы по техобслуживанию на субподряд, она несет полную ответственность за обеспечение безопасности и соответствию требованиям.

Подача заявки на сертификацию

Организация, которая впервые подает заявку на сертификацию как ЕСМ, предоставляет органу по сертификации заполненную форму и следующие документы:

- описание организационной структуры;
- структурированное описание внедренных процессов и процедур и объяснение того, насколько они соответствуют требованиям к сертификации;
- любая требуемая информация о политике техобслуживания;
- описание стратегии заявителя по обеспечению постоянного соответствия требованиям Регламента после получения сертификата ЕСМ;
- информация о ТС, которые ЕСМ планирует обслуживать в будущем (категории, количество, тип и параметры эксплуатации).

Годовой отчет ЕСМ

Каждая ЕСМ теперь обязана представлять ежегодный отчет о своей деятельности. Обычно он охватывает период, начинающийся за 2 месяца до последнего ежегодного аудита, проводимого органом по сертификации, и заканчивающийся за 2 месяца до следующего аудита.

Если соответствие подтверждается сертификацией ЕСМ, годовой отчет может быть представлен органу по сертификации и своим клиентам. ЕСМ по запросу должны предоставлять его национальным агентствам по безопасности (NSA) и Европейскому железнодорожному агентству (ERA). После подтверждения соответствия (путем сертификации или авторизации безопасности), отчет направляется органу по сертификации безопасности для выдачи или продления сертификата безопасности, а также в NSA, который управляет процессом ежегодной проверки.

Возвращение ТС в эксплуатацию

Одним из изменений в новых правилах является введение различия между выпуском в эксплуатацию и возвращением в эксплуатацию.

Выпуск в эксплуатацию относится к подтверждению того, что все необходимые работы по техобслуживанию были выполнены в соответствии с документацией. Подтверждение этого должно быть отслеживаемым.

Для возвращения в эксплуатацию требуется подтверждение ЕСМ о нахождении данного ТС в безопасном для эксплуатации состоянии. Железнодорожные компании могут использовать ТС на сети только с действительным уведомлением о возвращении в эксплуатацию. ЕСМ выдает уведомление о возвращении в эксплуатацию на основе документации об выпуске в эксплуатацию, как указано в ЕСМ-III и ЕСМ-IV.

*Источники: Railway Gazette International.- 04.2022.- p. 46-48 (англ.яз.);
материал сайта era.europa.eu (англ.яз.)*