



ШАНОВНІ ЧИТАЧІ!

З метою удосконалення нашого видання «Вісник сертифікації залізничного транспорту» та отримання Вами інформації, що цікавить саме Вас, пропонуємо надсилати на нашу адресу питання, стосовно яких Ви бажаєте отримати інформацію. Редакція буде розміщати питання, що надходять від читачів та давати відповіді на них.



УДК 006.052/.058:652.2

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ГАРМОНИЗАЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ СТАНДАРТОВ С ЕВРОПЕЙСКИМИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Донченко А.В., к.т.н., с.н.с, Водяников Ю.Я., к.т.н., с.н.с,
ГП «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения»,
(г. Кременчуг)

Ключевые слова: гармонизация, железнодорожный транспорт, безопасность, динамические характеристики.

Вопросы гармонизации отечественных и международных стандартов являются актуальными и призваны способствовать повышению конкурентоспособности отечественной продукции и, следовательно, упрощению доступа на европейский рынок.

На решение указанных вопросов направлена система технического регулирования, приведение которой к нормам и стандартам ЕС осуществляется путем решения трех стратегических задач:

- 1 Адаптация законодательства Украины к требованиям законодательства ЕС;
- 2 Гармонизация нормативно-правовой базы с международными и европейскими;
- 3 Модернизация инфраструктуры качества.

Вместе с тем следует отметить что, не во всех случаях гармонизация стандартов может быть оправдана по причине национальной безопасности, защиты здоровья человека и его безопасности, защиты окружающей природной среды, существенных климатических, географических или технологических проблем. Это прежде всего касается железнодорожного транспорта – специфического вида транспорта, предназначенного для перевозки пассажиров и грузов. Перевозка опасных и особо опасных грузов (хлор, аммиак, сжиженные газы, радиоактивные материалы, нефтепродукты, ядохимикаты и др.) выдвигает железнодорожный транспорт еще и в особо опасный вид транспорта. Все это обуславливает существование системы планово-предупредительного ремонта подвижного состава, а его эксплуатация осуществляется по вполне определенным регламентированным правилам и инструкциям.

Для вагоностроения, учитывая особую опасность перевозимых грузов, создана нормативная база, которая состоит из государственных и отраслевых стандартов, руководящих нормативных документов, норм для расчета и проектирования вагонов, норм безопасности.

Для подвижного состава железных дорог СНГ разработаны нормы безопасности, которые являются обязательными для соблюдения всеми юридическими лицами, независимо от их организационно-правовой формы и



ведомственной принадлежности, осуществляющими разработку, изготовление, поставку, техническое обслуживание, ремонт и модернизацию.

Важнейшими показателями для оценки качества единиц подвижного состава, характеризующими его безопасную эксплуатацию, являются ходовые и динамико-прочностные характеристики, которые регламентируются в СНГ РД 24.050.37.90 [1], в странах ЕЭС - UIC 518 [2].

Сравнительный анализ нормативных документов свидетельствует об их принципиальных различиях, что объясняется существенными отличиями в:

- ширине железнодорожной колеи (1520 мм и 1435 мм);
- габаритах;
- осевой нагрузке на рельсы;
- профиле катания вагонного колеса и рельса;
- конструкции и характеристиках ударно-тяговых устройств;
- нормативных нагрузках, действующих на элементы вагона;
- методике и оценке ходовых прочностных и динамических характеристик вагонов.

Результаты анализа выявили значительные различия как в требованиях к объекту и условиях испытаний, так и в методике обработки и оценке ходовых динамических качеств пассажирских вагонов.

Требования к объекту испытаний и условиям проведения испытаний

Согласно UIC 518 приемочным испытаниям подлежит серийно изготовленный вагон, характеристики которого проверены и отвечают требованиям, установленным для серийного производства. Согласно ж РД 24.050.37.90, испытаниям подвергаются вновь изготовленные либо модернизированные вагоны.

Испытания пассажирских вагонов по памятке UIC 518 проводятся на изношенных колесах. При этом регламентируется относительная конусность в точке контакта колеса и рельса, что требует проведения расчета конусности реального профиля колеса и реального профиля пути, на котором будет испытываться вагон, в то время как РД 24.050.37.90 не предусматривает испытаний на изношенных колодках.

Памяткой UIC 518 регламентируется процентное соотношение пути: хорошего (50 %), среднего (40 %) и ниже среднего (10 %) качества для всех зон проведения испытаний. Согласно ж РД 24.050.37.90, сетевые участки железнодорожного пути, на которых проводятся ходовые динамические и ходовые прочностные испытания вагонов, должны быть статистически представительными по конструкции, плану и профилю, текущему содержанию для предусмотренных нормативно-технической документацией условий эксплуатации испытываемого вагона.

Памяткой UIC 518 предусматривается проведение испытаний на участках, минимальная длина которых должна составлять 10 км (при необходимости на нескольких участках), а зона участка пути для испытаний должна быть разделена не менее, чем на 25 отрезков. Эти отрезки могут быть смежными или отдельными, но они не должны иметь общей части. Согласно РД 24.050.37.90, суммарная продолжительность записей (реализаций) исследуемых процессов в каждом



интервале (10-15 км/ч) скоростей движения на различных отрезках пути при данном режиме загрузки должна быть не менее 300 с.

В соответствии с UIC 518 для пассажирских вагонов международного сообщения дополнительно проводятся испытания на участках пути с уклоном 1/20 (50 ‰) и 1/40 (25 ‰), в то время как РД 24.050.37.90 не предусматривает испытаний пассажирских вагонов на указанных уклонах.

Измеряемые характеристики

Памяткой UIC 518, в отличие от РД 24.050.37.90, не предусматривается измерение таких динамических характеристик вагона как динамические и статические прогибы рессорных комплектов, характер и частоты колебаний кузова, рам тележек, влияние тележек при движении вагона, динамические напряжения и вертикальные силы, действующие в характерных сечениях надрессорных балок.

Существенным является и различие частоты фильтрации регистрируемых динамических процессов. Так, согласно памятке UIC 518 частота фильтрации составляет ≥ 40 Гц, согласно РД 24.050.37.90 – ≤ 20 Гц.

Методика обработки результатов испытаний вагонов

Основным методом обработки результатов испытаний по UIC 518 является использование методов математической статистики и регрессионного анализа (функция и плотность статистического распределения, их оценка при заданных величинах процентилей, математическое ожидание, стандартное отклонение, максимальные статистические значения, многомерная регрессия и др.).

Ходовые динамические показатели по РД 24.050.37.90 определяются по аналитическим зависимостям с учетом средневзвешенных параметров, характеризующих условия эксплуатации на железных дорогах стран СНГ, при этом анализируется и оценивается статистическая повторяемость динамических характеристик, частотный состав процесса нагружения и колебаний (перемещений) узлов вагона.

Оцениваемые динамические характеристики пассажирских вагонов

Согласно UIC 518 основными параметрами, используемыми для оценки ходовых динамических качеств, а также влияния вагона на железнодорожный путь являются горизонтальные поперечные суммарные силы, отношение поперечной силы к вертикальной в зоне контакта колеса и рельса, горизонтальные и вертикальные ускорения, а также их максимальные отклонения. Для РД 24.050.37.90 в качестве оценочных параметров принимаются коэффициенты вертикальной динамики рамы кузова, коэффициенты вертикальной динамики рамы тележки с надбуксовым подвешиванием, отношение боковой рамной силы к статической осевой нагрузке, показатель плавности хода в вертикальной и горизонтальной плоскостях, коэффициенты запаса устойчивости от схода вагона с рельсов, коэффициенты запаса поперечной устойчивости от опрокидывания при движении в кривых.

Исходя из изложенного, целесообразно распространить действие гармонизированного ДСТУ UIC 518 на вновь созданный пассажирский подвижной состав, предназначенный для эксплуатации исключительно на железных дорогах



колей 1435 мм. При дальнейшей гармонизации украинских нормативных документов необходимо стремиться к сближению требований европейских стран и стран СНГ к железнодорожному подвижному составу.

Литература

1 РД 24.050.37-90 Вагоны грузовые и пассажирские. Методы испытаний на прочность и ходовые качества.

2 UIC 518 Testing and approval of railway vehicles from the point of view of their dynamic behaviour – Safety – Track fatigue. – Ride quality

УДК 531

ВЛИЯНИЕ ТРЕНИЯ СКОЛЬЖЕНИЯ НА РАВНОВЕСИЕ ТЕЛ

Бондаренко В.Д., Бондаренко Л.Н.,
Жаковский А.Д., Колбун В.В., Колбун О.В.
Днепропетровск

Актуальность темы. В задачах по кинематике механизмов, посвященных законам трения, установлено [1]:

- а) коэффициент трения зависит от материала трущихся поверхностей, их состояния и обработки;
- б) коэффициент статического трения всегда больше коэффициента кинематического трения;
- в) коэффициент статического трения увеличивается с увеличением сдвигающей силы, до момента сдвига;
- г) сила трения зависит от скорости движения трущихся тел.

Анализ проблемы и цель исследования. В большинстве технических расчетов пользуются только связью между силой трения и реакцией нормального давления, известной под названием закона Кулона

$$F = f \cdot N. \quad (1)$$

В задачах по теоретической механике есть задачи, где цилиндр опирается на вогнутые опоры того же радиуса, что и цилиндр.

При определении силы трения скольжения обычно величина давления умножается на коэффициент трения (1).

Основной материал исследований. Рассмотрим пример. Цилиндр весом Q и радиусом R опирается на вогнутую опору того же радиуса, а угол обхвата опорой цилиндра составляет β . Найдем величину нормального давления N_H между цилиндром и опорой (рис. 1).

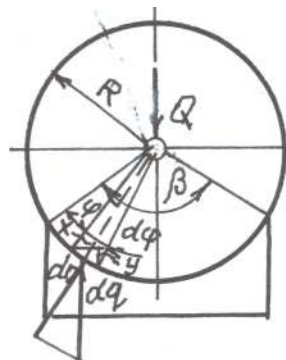


Рис. 1. Определение нормального давления между цилиндром и опорой

Линейное давление на хорду центрального угла β определяется

$$q = \frac{Q}{2 \cdot R \cdot \sin(\beta/2)}. \quad (2)$$

Давление на катет x элементарного сектора

$$dq = \frac{Q \cdot R \cdot \cos(\beta/2 - \varphi)}{2 \cdot R \cdot \sin(\beta/2)}. \quad (3)$$

Нормальная составляющая давления на дугу $R \cdot d\varphi$

$$dn = \frac{Q \cdot \cos^2(\beta/2 - \varphi)}{2 \cdot \sin(\beta/2)} \cdot d\varphi. \quad (4)$$

Полная величина нормального давления между цилиндром и опорой найдется как интеграл в пределах $+\beta/2$ и $-\beta/2$

$$N_H = \frac{Q \cdot (\beta + \sin \beta)}{4 \cdot \sin(\beta/2)}. \quad (5)$$

Из (5) очевидно, что $Q = N_H$ только при малом угле β , таком при котором $\sin \beta = \beta$, а $\sin(\beta/2) = \beta/2$.

Рассмотрим более сложную задачу, приведенную в [2] (рис.2).

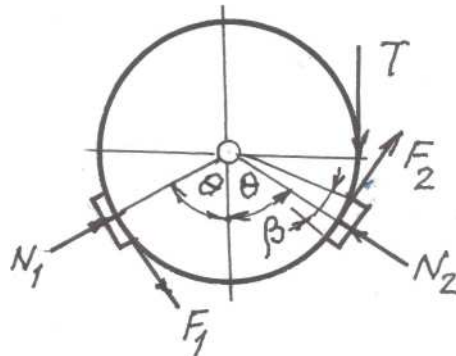


Рис. 2. Задача из сборника задач Мещерского И.В. [2]

Поскольку решение задачи здесь отсутствует и в ответе допущена описка, то кратко приведем его.

Система уравнений равновесия имеет вид:

$$\begin{aligned} \sum F_{kx} &= N_1 \cdot \sin \Theta - N_2 \cdot \sin \Theta + F_1 \cdot \cos \Theta + F_2 \cdot \sin \Theta = 0; \\ \sum F_{ky} &= N_1 \cdot \cos \Theta + N_2 \cdot \cos \Theta - F_1 \cdot \sin \Theta + F_2 \cdot \cos \Theta - T - Q = 0; \\ \sum M_o(F_k) &= T \cdot R - F_1 \cdot R - F_2 \cdot R = 0. \end{aligned} \quad (6)$$

В этих уравнениях 5 неизвестных: T, F_1, F_2, N_1, N_2 . Учитывая, что $F_1 = N_1 f$, $F_2 = N_2 f$ (что возможно только при малых углах β) решая систему, получим, что величина силы T при которой цилиндр начнет вращаться составит

$$T = \frac{Q \cdot f}{(1 + f^2) \cdot \cos \Theta - f}. \quad (7)$$

Имея величину T , можно найти силы F_1 и F_2 :



$$F_1 = \frac{Q}{2[(1+f^2) \cdot \cos \Theta - f] \cdot \sin \Theta} \cdot (\cos \Theta + f \cdot \sin \Theta - f) - \frac{Q}{2 \cdot \sin \Theta}; \quad (8)$$

$$F_2 = \frac{Q}{2[(1+f^2) \cdot \cos \Theta - f] \cdot \sin \Theta} \cdot (f \cdot \sin \Theta - \cos \Theta + f) + \frac{Q}{2 \cdot \sin \Theta}. \quad (9)$$

Имея величины F_1, F_2 , нормальные реакции N_1, N_2 найдутся как $N_1 = F_1/f, N_2 = F_2/f$. Поскольку формулы (7), (8), (9) получены при малом угле обхвата опорой цилиндра, то для случая, когда $\sin \beta \neq \beta \sin(\beta/2) \neq \beta/2$ величину Q в этих формулах необходимо умножить на $(\beta + \sin \beta) / 4 \sin(\beta/2)$.

Зависимости Q и N от угла обхвата опорой цилиндра при $Q=5$ кН и процентные расхождения между Q и N , показаны на рис.3.

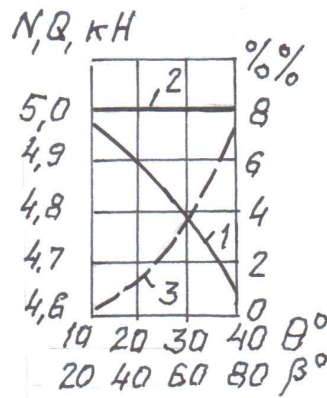


Рис. 3. Зависимости от угла обхвата опорой цилиндра: 1 – N_H ; 2 – Q ; 3 – процентное расхождение между 1 и 2

Зависимости T, F_1, F_2 от угла обхвата опорой цилиндра при $Q=5$ кН, $f=0,25$ показаны на рис. 4.

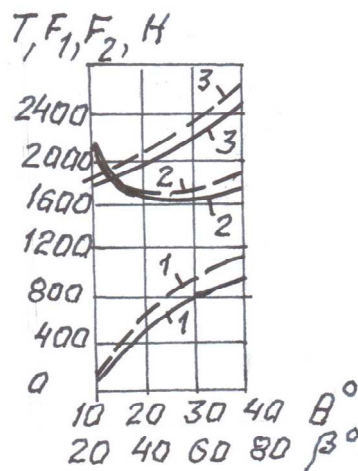


Рис. 4. Зависимости от угла обхвата опорой цилиндра: 1 – тангенциальной силы T при которой цилиндр начинает вращаться; 2 – F_1 ; 3 – F_2 (штрихами показаны зависимости без учета угла обхвата)



Рассмотрим подобную задачу, приведенную в [4]. Здесь вместо тангенциальной силы T приложен момент M . Максимальная величина M при котором цилиндр еще не начнет вращаться

$$M = \frac{f \cdot R \cdot Q}{(1 + f^2) \cdot \cos \Theta} \quad (10)$$

Сила трения

$$F_1 = \frac{f \cdot Q}{2 \cdot (1 + f^2) \cdot \cos \Theta} + \frac{Q}{2 \cdot \sin \Theta} \cdot \frac{f^2}{1 + f^2}; \quad (11)$$

$$F_2 = \frac{f \cdot Q}{2 \cdot (1 + f^2) \cdot \cos \Theta} - \frac{Q}{2 \cdot \sin \Theta} \cdot \frac{f^2}{1 + f^2}. \quad (12)$$

Зависимости M , F_1 , F_2 от угла обхвата опорой цилиндра при данных предыдущего примера и $R=0,2$ м показаны на рис. 5.

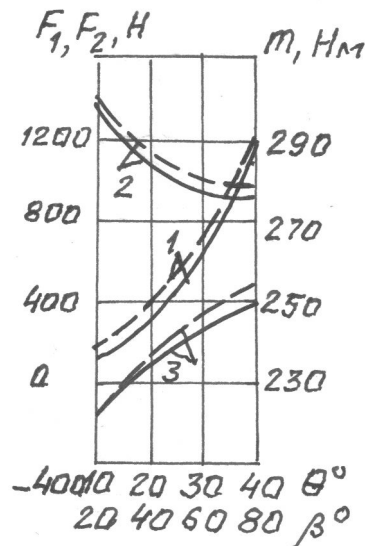


Рис. 5. Зависимости от угла обхвата опорой цилиндра: 1 – тангенциальной силы T при которой цилиндр начинает вращаться; 2 – F_1 ; 3 – F_2 (штрихами показаны зависимости без учета угла обхвата)

В [2] рассмотрена такая задача. К валу приложена пара сил с моментом $M=100$ Нм. На валу закреплено тормозное колесо, радиус которого r равен 25 см. Найти, с какой силой Q надо прижать к колесу тормозные колодки, чтобы колесо оставалось в покое, если $f=0,25$.

Без учета угла обхвата колодками тормозного колеса

$$Q = \frac{M}{2 \cdot f \cdot r} = 800 \text{ Н.}$$

Если опору на рис. 1 повернуть на 90° , то придем к выражению (5), определяющему нормальное давление между колодкой и тормозным колесом.

Чтобы выдержать величину тормозного момента 100 Нм колодку необходимо прижать силой

$$Q = \frac{2 \cdot M \cdot \sin(\beta/2)}{f \cdot r \cdot (\beta + \sin \beta)} \quad (13)$$

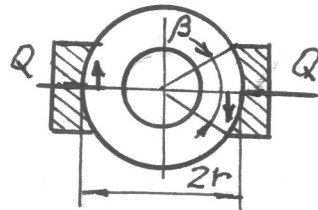


Рис. 6. К задаче по определению силы прижатия колодки к тормозному колесу [1] (с добавлением β)

и при, например, $\beta=70^\circ$ $Q=848$ Н, а при $\beta=110^\circ$ $Q=917$ Н, что больше на 5,7 и 12,8% соответственно.

Более сложная задача, чем предыдущая, имеется в [4]. При заданных в условии размерах и силе $P=200$ Н необходимо найти величину тормозного момента M_T (рис. 7).

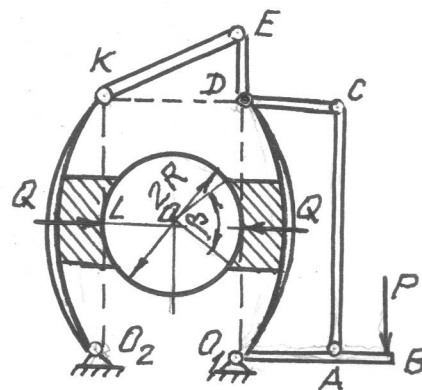


Рис. 7. К задаче, приведенной в [4] (с добавлением угла β)

Решим обратную задачу: найдем силу P при которой тормозной момент равен его величине, приведенной в ответе $M_T=300$ Нм. В задаче принято $f=0,5$, $2R=O_1O_2=KD=DC=O_1A=KL=O_2L=500$ мм; $O_1B=750$ мм; $AC=O_1D=O_2K=1000$ мм; $ED=250$ мм.

Если принять угол обхвата колодкой тормозного шкива равным $\beta=90^\circ$ то усилие прижатия колодки согласно (5) должно составить

$$Q = \frac{M_T \cdot 4 \cdot \sin(\beta/2)}{2 \cdot f \cdot R \cdot (\beta + \sin \beta)} = 1320 \text{ Н.}$$

Необходимое усилие нажатия рычага



$$P = \frac{Q \cdot l_{L-02} \cdot l_{E-D} - l_{O_1-A}}{l_{K-02} \cdot l_{C-D} \cdot l_{01-B}} = 330 \text{ Н,}$$

вместо 300 Н в ответе сборника.

Анализ полученных аналитических зависимостей и графиков позволяет сделать вывод о том, что угол обхвата при опирании цилиндра на вогнутую опору или охватывании цилиндра вогнутыми элементами за счет внешних сил необходимо учитывать угол обхвата при $\beta \geq 60^\circ$ ибо приводит к уменьшению сил нормального давления.

Литература

1. Кожевников С.Н. Теория механизмов и машин. – М.: Машиностроение, 1969, - 584с.
2. Мещерский И.В. Сборник задач по теоретической механике. – М.: Наука, 1981. – 480 с.
3. Бать М.И., Джанелидзе Г.Ю., Кельзон А.С. Теоретическая механика в примерах и задачах. М.: Главфизмат, 1984. - 504 с.
4. Бражниченко Н.А., Кан В.А., Микецберг Б.Л. и др. Сборник задач по теоретической механике. – Л.: Судпромгиз, 1961. – 560 с.



ВНЕДРЕНИЕ СОВРЕМЕННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

Демченко Д.А. специалист по сертификации I кат. ГП "ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ ОРГАН ПО
СЕРТИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА"

В статье приведена процедура сертификации системы менеджмента профессиональной безопасности и здоровья. Данный материал будет полезен представителям предприятий, функционирующих в транспортной инфраструктуре государства.

В действующем законодательстве сказано, что основными направлениями государственной политики в области охраны труда являются признание и обеспечение приоритета жизни и здоровья работников по отношению к результатам производственной деятельности предприятия. Ответственность за состояние условий и охраны труда на предприятии возлагается на работодателя, т.е. на первого руководителя.

Вопросы улучшения условий труда железнодорожников находятся в центре внимания хозяйственных и профсоюзных организаций. Основными организационными причинами травматизма на железнодорожном транспорте являются неудовлетворительная организация работ, нарушение действующих правил и технологических процессов, а также серьезные недостатки в обучении работающих безопасным приемам труда.

Обобщенный анализ производственного травматизма позволяет сделать вывод о том, что основой предупреждения травматизма на железнодорожном транспорте является постоянное совершенствование организации труда и производства, четкость и слаженность в работе внутри хозяйств и с представителями других служб, укрепление трудовой и производственной дисциплины, строгое соблюдение требований Правил технической эксплуатации железных дорог, государственных стандартов безопасности труда, правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений, инструкций по охране труда для основных железнодорожных профессий.

Безопасность технологических процессов на железной дороге обеспечивается при точной оценке степени и характера отрицательного влияния опасных и вредных производственных факторов на здоровье работающих. Разработка и внедрение комплекса мер по их снижению или предотвращению является составной частью общей проблемы по улучшению условий труда.

В настоящее время многими исследователями решается задача перехода от сложившейся в области охраны труда системы ликвидации последствий к системе предупреждения таких негативных явлений, как травматизм и профессиональная



заболеваемость. При этом для характеристики уровня безопасности при действии различных факторов всё чаще используется понятие «риск».

Опасность - источник, ситуация или действие, которые способны нанести вред человеку в виде травмы или ухудшения здоровья или их сочетания. Это характерное фактическое или потенциальное свойство продукта, процесса или ситуации, которая может причинить вред, повлиять на здоровье или нанести материальный ущерб.

Риск - комбинация вероятности происшествия опасного события или подвергания такому событию и серьезности травмы или ухудшения здоровья в результате этого события. Это предполагаемое событие, способное принести кому-либо ущерб или убыток.

Международная организация труда никогда не принимала аргумент о том, что несчастные случаи и заболевания находятся в прямой связи с выполнением производственных заданий. Плохие условия труда способствуют потерям финансовых и человеческих ресурсов, подрывают производительность труда и качество продукции.

Высокий уровень производственного травматизма и отсутствие эффективной профилактической работы по его предотвращению, штрафные санкции от надзорных органов, традиционные проблемы многих предприятий. Универсального способа для решения этих проблем существовать не может, но, учитывая общую практику, эти проблемы можно свести до минимума, применяя международный стандарт OHSAS 18001 «Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья».

Международный стандарт OHSAS 18001 разработан при активном участии национальных органов по стандартизации таких стран, как Великобритания, Японии, Ирландии, ЮАР.

В Великобритании в серии документов по оценке профессиональной безопасности и охраны труда (Occupational Health and Safety Assessment Series — OHSAS) были опубликованы два стандарта: OHSAS 18001 «Occupational Health and Safety Management System Specification» (Технические условия на систему менеджмента производственной безопасности и здоровья) и OHSAS 18002 «Guidelines for the implementation of OHSAS 18001» (Руководство по применению стандарта 18001) в 1999 и 2000 годах соответственно. В связи с отсутствием соответствующего стандарта ИСО OHSAS 18001 был приравнен к международным. Как ISO 9001 и ISO 14001, данный стандарт содержит базовые требования к системе менеджмента охраны труда. Подходы OHSAS 18001, как и стандартов ISO серий 9000 и 14000 основаны на использовании цикла PDCA (планирование - осуществление - проверка - регулирование).

Многие компании признали огромную важность системного подхода к менеджменту всех аспектов своей деятельности и поэтому внедряют системы по OHSAS 18001, что ведет к снижению числа несчастных случаев и уменьшению страховых выплат, а также способствует улучшению репутации этих компаний.



Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья создана, чтобы позволить организациям контролировать вредные условия труда, затрагивающие здоровье и безопасность работников. Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья OHSAS 18001 разработана для того, чтобы уделять особое внимание факторам риска и активно выполнять профилактические мероприятия для выявления и оценки вероятности возникновения опасностей на рабочем месте.

Система менеджмента, соответствующая системе OHSAS, не подменяет и не замещает нормативные требования, утвержденные на законодательном уровне, она их дополняет и вводит системность в процесс управления производственными рисками

Предприятия и организации в современном и большом мире технологий попадают под увеличенное коммерческое, нормативное и этическое давления по ограничению и сокращению, как имеющихся рисков, так и потенциально возможных. Система менеджмента OHSAS может помочь сделать это, обеспечивая систематический подход к выявлению и снижению опасностей и рисков, сокращения расходов связанных с авариями, инцидентами и плохого состояния здоровья и как следствие внедрения Системы приводит к повышению производительности труда, мотивации и повышению репутации.

Во многих странах мира компании пришли к выводу, что OHSAS 18001 является очень важным как для работы в компании, так и для ее взаимоотношений с правительством и обществом, так как позволяет создать и управлять системой профессиональной безопасности и здоровья. Компании понимают, что деятельность по внедрению данного стандарта не одноразовый проект, а длительный процесс создания, улучшения, поддержания отношений с собственным персоналом организации, местными органами власти, правительством, организациями потребителей и поставщиков, и обществом в целом.

Важно отметить, что сертификация организации на соответствие требованиям OHSAS не устраняет все риски и не освобождает организацию от обязанности выполнять все необходимые законодательные требования. Как и для стандартов ISO 9001, ISO 14001 наиболее важным шагом, после решения организации о сертификации системы менеджмента, является разработка политики и стратегии предприятия в области системы менеджмента безопасности и здоровья, на основе которых будут выработаны и приняты реальные и измеримые цели. В международном стандарте OHSAS понятие техника безопасности не используется. Требования стандарта применимы к системе менеджмента профессионального здоровья и безопасности, к которым относятся: «Условия и факторы, влияющие или способные влиять на здоровье и безопасность сотрудииков, временных работников, подрядчиков, посетителей и любых лиц, находящихся на рабочем месте».

Напомним, что главные цели ВТО - развитие и либерализация мировой торговли через установление единых стандартов, обязательных для всех стран, присоединившихся к ВТО.



ВТО требует перехода на единые стандарты судебных, административных, налоговых, таможенных и иных процедур работы государственных органов с бизнесом, совместимые с аналогичными стандартами стран с развитой рыночной экономикой.

Анализ устойчивости компаний, сделанный за 2002 год по группе индексов Доу Джонса среди 1336 компаний, выявил, что из десятков показателей охраны труда и здоровье своих работников они ставят на второе место. Вывод, сделанный по результатам анализа, гласит: затраты на охрану труда окупаются в масштабе как страны, так и отдельного предприятия.

В стандарте OHSAS 18001 рассматриваются следующие ключевые аспекты:

- планирование действий по выявлению, оценке и контролю рисков;
- программа менеджмента OHSAS;
- структура и ответственность;
- обучение, ознакомление и компетентность;
- консультации и обмен информацией;
- операционный контроль;
- готовность к инцидентам и оперативное реагирование;
- оценка эффективности, измерений и улучшений;

Этапы разработки и внедрения Системы менеджмента профессиональной безопасности и здоровья:

- 1 этап: подготовительный;
- 2 этап: разработка Системы менеджмента OHSAS;
- 3 этап: внедрение Системы менеджмента OHSAS;
- 4 этап: подготовка Системы менеджмента OHSAS к сертификации

Подготовительный этап.

- 1 Поиск, выбор и оценка консультационной организации.
- 2 Заключение договора.
- 3 Проведение предварительной оценки - анализа организации по требованиям OHSAS.
- 4 Составление и издание приказов:
 - о подготовке к разработке и внедрению Системы менеджмента профессиональной безопасностью и здоровья;
 - о назначении представителя руководства по OHSAS;
 - о назначении рабочей группы по разработке и внедрению Системы менеджмента OHSAS в организации;
 - о назначении ответственных за Систему менеджмента OHSAS в подразделениях;
 - о назначении координационного совета по внедрению OHSAS.
- 5 Планирование работ по разработке и внедрению Системы менеджмента OHSAS.

Этап разработки Системы менеджмента OHSAS

- 1 Проведение анализа имеющейся в организации документации и планирование разработки дополнительной документации.



- 2 Доработка имеющейся документации и разработка дополнительной документации.
- 3 Подготовка и составление проекта матрицы распределения ответственности за внедряемую Систему менеджмента OHSAS.
- 4 Разработка проекта Политики, целей в области OHSAS, проекта Программы управления OHSAS.
- 5 Разработка проекта руководства Системы менеджмента профессиональной безопасности и здоровья.

Этап внедрения Системы менеджмента OHSAS

- 1 Корректировка матрицы распределения ответственности за функционированием элементов OHSAS.
- 2 Корректировка организационной структуры Системы менеджмента OHSAS.
- 3 Корректировка документации Системы менеджмента OHSAS.
- 4 Утверждение документации Системы менеджмента OHSAS (документированных процедур, матриц распределения ответственности, организационной структуры Системы менеджмента).
- 5 Доработка и согласование Положений о подразделениях и должностных инструкций с учетом внедряемой Системы менеджмента OHSAS и законодательной базы.
- 6 Утверждение Политики, целей, Программы управления OHSAS.
- 7 Выбор персонала и подготовка внутренних аудиторов по OHSAS 18001.
- 8 Утверждение и введение приказом по предприятию Руководства по OHSAS.
- 9 Подготовка и проведение с консалтинговой группой совместного аудита Системы менеджмента по требованиям OHSAS 18001.

Подготовка Системы менеджмента OHSAS к сертификации

- 1 Окончательная корректировка документации с учетом совместного аудита.
- 2 Проведение анализа функционирования Системы менеджмента OHSAS.
- 3 Подтверждение соответствия Системы менеджмента требованиям стандарта OHSAS 18001.
- 4 Выбор и проведение переговоров с органом по сертификации систем менеджмента.
- 5 Подача заявки на сертификацию в орган по сертификации.
- 6 Подготовка организации к проведению сертификационного аудита по требованиям Системы менеджмента OHSAS 18001.

Любая организация не зависимо от формы собственности, численности и вида деятельности обязана соответствовать законодательным требованиям в области охраны труда, профессиональной безопасности и здоровья.

Построенная, внедренная Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья в организации в соответствии с OHSAS 18001 и обученный персонал поможет не только соответствовать законодательным нормам и требованиям, но и гарантирует партнерам и заказчикам то, что сотрудники организации защищены соответствующим образом в соответствии с высокими международными требованиями.



Зарубежный опыт показывает, что следование данному стандарту позволяет на 40% снизить травматизм на предприятии и уже через 2 года после его внедрения количество летальных случаев на производстве снижается до нуля.

С ростом масштабов производства и технологических возможностей увеличивается и масштаб последствий от аварий, а также опасность для здоровья и жизни работников, прежде всего выполняющих работы с повышенной опасностью. Сегодня промышленные компании стремятся, с одной стороны, уменьшить затраты, связанные с охраной здоровья и безопасностью труда, с другой стороны - повысить безопасность производства, эффективно управляя связанными с ним рисками для человека, и одновременно улучшить корпоративный имидж. Преследуя эти цели, предприятия всего мира еще с 1999 года внедряют у себя системы управления профессиональной безопасностью и здоровьем, ориентируясь на требования международного стандарта OHSAS 18001.

В Украине действует соответствующая версия национального стандарта ДСТУ OHSAS 18001:2010 «Системы управления гигиеной и безопасностью труда. Требования».

Система управления гигиеной и безопасностью труда (ГиБТ) - это часть общей системы управления, направленная на идентификацию опасностей, оценку и управление рисками в сфере безопасности и гигиены труда, связанными с деятельностью организации. Система охватывает политику и цели в области ГиБТ, организационную структуру, процедуры и ресурсы для разработки, внедрения, достижения, анализа и поддержания в рабочем состоянии политики организации в области ГиБТ.

Внедряя систему управления ГиБТ, каждая организация должна определить законодательные и другие требования относительно гигиены и безопасности труда, которые она обязана выполнять, и которые предусмотрены для её видов деятельности, продукции и услуг, оборудования и помещений.

Система управления гигиеной и безопасностью труда является инструментом, который даёт организации следующие преимущества:

- уменьшение числа случаев причинения вреда персоналу за счет минимизации и контроля за опасными производственными факторами на рабочих местах;
- уменьшение риска несчастных случаев, приводящих к серьезным последствиям;
- улучшение мотивации персонала за счет удовлетворения растущих ожиданий сотрудников;
- уменьшение материальных потерь, произошедших из-за несчастных случаев и простоев производства;
- возможность создания интегрированной системы менеджмента качества, охраны окружающей среды, здоровья и безопасности;
- обеспечение соответствия деятельности законодательству в области здоровья и безопасности на производстве;
- улучшение имиджа организации.

В Украине увеличивается количество органов по сертификации аккредитованных на проведение работ по аудиту и сертификации систем



управления гигиеной и безопасностью труда в соответствии с ДСТУ OHSAS 18001:2010.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА" так же ведет работы по аккредитации на проведение выше указанных работ.

ЛИТЕРАТУРА:

1 ДСТУ OHSAS 18001:2010.

2 OHSAS 18002:2008.

3 Правила охраны труда во время выполнения погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом Государственного комитета Украины по промышленной безопасности и охраны труда от 18.12.2007 г. за №311.

4 Типовая инструкция по безопасному ведению работ для стропальщиков, которые обслуживают грузоподъемные краны, утвержденная Государственным комитетом Украины по надзору за охраной труда от 25.09.1995 г. за №135.



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИДАНИХ СЕРТИФІКАТІВ

Напротязі червня 2012р – липня 2012р. **ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ “ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ОРГАН З СЕРТИФІКАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ”** видано наступні сертифікати:

Регістраційний номер	Дата видачі Термін дії	Заявник (назва та код ЄДРПОУ)	Назва продукції	Відповідає вимогам (нормативний документ, який зареєстрований в установленому порядку)
UA1.099.008952 2-12	07.06.2012 06.06.2013	ТОВ "ТОРГОВИЙ ДІМ "БУДКОМ", 09100, Київська обл., м. Біла Церква, вул. Гетьманська, 3, кв. 2	Колодки секційні для електровозів серії ЧС (30.20.40- 30.00)	ТУ У 35.2-23581034- 060:2012 "Колодка секційна для електровозів серії ЧС. Технічні умови"
UA1.099.008962 3-12	07.06.2012 30.12.2014	ТОВ "ДОСЛІДНО- МЕХАНІЧНИЙ ЗАВОД "КАРПАТИ" 81652, Львівська обл., м. Новий Розділ, вул. Ходорівська 4	Напіввагони чотиривісні моделі 12-9745, 12-9745-01	ТУ У 35.2-01124454- 032-2004 "Напіввагони чотиривісні моделей 12-9745, 12-9745-01. Технічні умови"
UA1.099.009382 6-12	14.06.2012 13.06.2014	Зовнішньоторгове підприємство "МАГ", 39803, Полтавська обл., м. Комсомольськ, вул. Конституції, 32/33	Прокладки гумові нашпальні типу ПНБ-3 (22.19.73)	ДСТУ 2805-94 "Прокладки гумові для рейкової колії. Технічні умови"
UA1.099.009383 0-12	14.06.2012 13.06.2014	Зовнішньоторгове підприємство "МАГ", 39803, Полтавська обл., м. Комсомольськ, вул. Конституції, 32/33	Прокладки гумові підрейкові типу ПРБ-1 (22.19.73)	ДСТУ 2805-94 "Прокладки гумові для рейкової колії. Технічні умови"
UA1.099.009847 9-12	21.06.2012 20.06.2014	Товариство з обмеженою відповідальністю "ІНТЕР", 52010, Дніпропетровська обл., Новомосковський р- н, смт. Губиниха, вул. Леніна, 234	Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії, не просочені, І-го та ІІ-го типу (16.10.10-10.00)	ДСТУ ГОСТ 78:2009 "Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії. Технічні умови (ГОСТ 78-2004, ІДТ)"
UA1.099.010227 3-12	26.06.2012 25.06.2014	ТОО "Тулпар- Тальго", Республіка	Пасажи́рські вагони (спальні вагони)	п.3.23, 3.14, п.3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.11, 3.12



		Казахстан, 010000, г. Астана, ул. Д. Кунаева, 10.	класа "Турист", вагони бізнес класа "Сингл-Дабл", вагони класа "Гранд Клас", вагони класа "Гранд Клас РМР" з купе для осіб з обмеженими можливостями, вагони Кафетерій, вагони Ресторан, технічні вагони "Фургони	Додатку А ДСТУ 4049-2001 2001 "Вагони пасажирські магістральні локомотивної тяги. Вимоги безпеки", п. 2.1, 5.3 Інструкція з підготовки до рейсу та управління гальмами пасажирських поїдів, сформованих з вагонів Талго
UA1.099.010750 9-12	06.07.2012 04.07.2013	ПП "Промінь", 86000, Донецька обл., м. Ясинувата, вул. Герцена, 19	Автозцеп СА-3 для рухомого складу залізниць	п. 1.1 та п. 1.3. ГОСТ 22703-91 "Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия".
UA1.099.010804 0-12	06.07.2012 05.07.2014	ТОО "Тулпар-Тальго", Республіка Казахстан, 010000, г. Астана, ул. Д. Кунаева, 10.	Пасажирські вагони (спальні вагони класа "Турист", вагони бізнес класа "Сингл-Дабл", вагони класа "Гранд Клас", вагони класа "Гранд Клас РМР" з купе для осіб з обмеженими можливостями, вагони Кафетерій, вагони Ресторан, технічні вагони "Фургони	п.3.23, 3.14, п. 3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.11, 3.12 Додатку А ДСТУ 4049-2001 "Вагони пасажирські магістральні локомотивної тяги. Вимоги безпеки", п. 2.1, 5.3 Інструкція з підготовки до рейсу та управління гальмами пасажирських поїдів, сформованих з вагонів Талго
UA1.099.011063 5-12	11.07.2012 09.07.2013	ТОВ "СІМЕКС М", 87100, Україна, Донецька обл. Тельманівський район, смт Тельманово, вул. Лісна 2	втулки ізолюючі з термопластів для рейкових скріплень типу КБ (30.20.40)	форми та розмірів, зовнішнього вигляду та кольору, електричного опору, водовбирання, масловбирання, сили, руйнуючої втулку при згинанні, розтягненні, стисканні в спеціальному пристрої, ударної в'язкості, сприймання підвищеної



				температури та впливу кліма
UA1.099.011320 9-12	13.07.2012 12.04.2014	ТОВ "ДАК-Енергетика" 51283, Дніпропетровська обл., Новомосковський р-н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б.	"Низьковольтні комплектні пристрої серії "Дніпро" згідно Додатку 1 та 2 (72 позиції), що є невід'ємною частиною сертифікату відповідності. код ДКПП (27.12.2)	відповідно до п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0-75; п.п. 4.1.1, 4.1.2, 5.1, 5.2, 7.1.2.3, 7.4.2.1, 7.4.2.2.2, 7.4.3.1.5, 7.7, 7.8.3.2 - 7.8.3.4 ДСТУ ІЕС 60439-1:2003
UA1.099.012177 2-12	27.07.2012 01.11.2012	Відкритому акціонерному товариству "ІНТЕРПАЙП НИЖНЬОДНІПРОВСЬКИЙ ТРУБОПРОКАТНИЙ ЗАВОД", 49081, м. Дніпропетровськ, вул. Столетова, 21	Колеса суцільнокатані діаметром менш за 950 мм для ремонту колісних пар залізничного рухомого складу (30.20.40-30.00), ОКП 09 4300	ТУ У 35.2 - 23365425 - 626:2007 "Колеса цельнокатаные діаметром менее 950 мм для ремонту колесных пар. Колеса суцільнокатані діаметром менш за 950 мм для ремонту колісних пар. Технические условия"

За період червня-липня 2012 р. Органом сертифікації "Дортранстелеком" видано наступні сертифікати:

Регістраційний №	Дата видачі Термін дії	Заявник (назва та код ЄДРПОУ)	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ, який зареєстрований в установленому порядку)
UA1.093.0088 309-12	05.06.2012 07.05.2014	ТОВ НВП ХАРТОН-ІНКОР ЛТД, ЄДРПОУ 25187880	Комплекс технічних засобів інформаційних табло ААВГ.421417.015	ТУ У 30.0-25187880.002-2002 "Комплекс технічних засобів інформаційних табло. Технічні умови" пп. 1.5.1; 1.5.2; 1.5.3; 2.5; 2.6
UA1.093.0101 876-12	26.06.2012 25.06.2014	ПП НВП "Завод техніки зв'язку і автоматики", ЄДРПОУ 34167410	Реле електромагнітні нейтральні типів АНШ, АНШМ, НМШ, НМШМ	ТУ У 31.2-34167410-016:2009 "Реле електромагнітні нейтральні. Технічні умови"
UA1.093.0106 720-12	04.07.2012 03.07.2013	ОАО "Радиоавионика", код ОКПО	дослідні зразки системи мікропроцесорної	ДСТУ 4151-2003 пп.5.1-5.4, 5.7, 5.8 ступінь жорсткості 3,



		27465454	централізації та автоблокування на базі управляючого обчислювального комплексу УВК-РА з інтегрованою системою автоматичного блокування (ЕЦ-ЕМ/АБТЦ-ЕМ) для дільниці Полтава-Красноград Південної залізниці	пп. 5.5, 5.6 ступінь жорсткості 4; ДСТУ 4178-2003 (рівень вимог 4, етапи життєвого циклу В.1-В.4)
UA2.147.0706 4-12	25.07.2012 24.07.2017	НВП ХАРТРОН-ПЛАНТ ЛТД (ТОВ), ЄДРПОУ 25185147	виробництва пристроїв обчислювальних центральних цифрових (ДКПП 30.02.13); пристроїв введення та виведення (ДКПП 30.02.14); пристроїв запам'ятовувальних (ДКПП 30.02.15.900); пристроїв електричних комплектних низьковольтних (ДКПП 31.20.31); вузлів апаратури електророзподільної та контрольної (ДКПП 31.20.40); проводу та кабелю ізолюваних низьковольтних (ДКПП 31.30.11.500, 31.30.13.500); устаткування сигналізації та забезпечення безпеки або управління рухом (ДКПП 35.20.40.590)	ДСТУ ISO 9001:2009

За період червня-липня 2012 р. ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту» сертифікати не видавались.



Напротязі червня - липня 2012р. Державним підприємством „Орган з сертифікації АСУ УПП ЗТ” були видані наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.097.00 98928-12	21.06.2012 20.06.2013	ТОВ "Артемівський електротехнічний завод" 84500, м.Артемівськ, Донецької обл., вул. Недогибченка,17	Блоки для натягування проводів БР-3	ГОСТ 12.2.003-91 "ССБТ Оборудование производственное.Общие требования безопасности", п.п.2.1.1,2.1.3,2.1.7,2.1.9
UA1.097.00 98948-12	21.06.2012 20.06.2013	ТОВ "Артемівський електротехнічний завод" 84500, м.Артемівськ, Донецької обл., вул. Недогибченка,17	Інструменти ручні для затискання проводів зв'язку при натягуванні: пристрої (лапки) ЛП 4/5	ГОСТ 12.2.003-91 "ССБТ Оборудование производственное.Общие требования безопасности", п.п.2.1.1,2.1.3,2.1.7,2.1.9

За період червня - липня 2012р. Органом з сертифікації продукції вагонобудування Державного підприємства „Український науково-дослідний інститут вагонобудування” (ОС ПВ ДП «УкрНДІВ») видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.098.009 3457-12	14.06.2012 22.02.2014	ТДВ „Попаснянський вагоноремонтний завод”, код ЄДРПОУ 34502350, 93300, м. Попасна Луганської обл., вул. Залізнична, 1	Візки двовісні моделі 18-1750 (виконання 18-1750.00.000.0 та 18-1750.00.000.0-01)для вантажних вагонів ДКПП 35.20.40.300	ТУ У 35.2-32258888-566:2007 „Візки двовісні моделі 18-1750. Технічні умови”
UA1.098.009 3467-12	14.06.2012 09.09.2015	ПАТ „АЗОВ-ЗАГАЛЬМАШ”, код ЄДРПОУ 13504334 87535, м. Маріуполь Донецької обл., пл. Машинобуді-вельників, 1	Візки двовісні моделі 18-1750 (виконання 18-1750.00.000.0 та 18-1750.00.000.0-01)для вантажних вагонів ДКПП 35.20.40.300	ТУ У 35.2-32258888-566:2007„Візки двовісні модель 18-1750. Технічні умови”
UA1.098.009 6142-12	18.06.2012 17.06.2014	ŠKD Kutna Hora, a.s. Karlov č. p., 197, Kutna Hora, Česká Republika, 284 49 (Чеська	Балка надресорна двовісного візка моделі 18-100 вантажного вагона,	ОСТ 24.153.08-78 „Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм.



		республіка)	ДКПП 27.52.10.100	Детали литые стальные. Технические требования”, Т 06.08
UA1.098.009 6148-12	18.06.2012 17.06.2014	ČKD Kutna Hora, a.s. Karlov č. p., 197, Kutna Hora, Česká Republika, 284 49 (Чеська республіка)	Рама бокова двовісного візка моделі 18-100 вантажного вагона, ДКПП 27.52.10.100	ОСТ 24.153.08-78 „Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм. Детали литые стальные. Технические требования”, Т 06.08
UA1.098.009 6144-12	18.06.2012 10.10.2014	ПАТ „Лебединський машинобудівний дослідно-експериментальний завод „Темп”, код ЄДРПОУ 02971676, 42200, м. Лебедин Сумської обл., вул. Першогвардійська, 86	Регулятор гальмових важільних передач РГВП-675Т (РТП-675Т) для гальмівних систем залізничного рухомого складу, ДКПП 35.20.40.300	ТУ У 35.2-05486734-001:2007 „Регулятор гальмових важільних передач РГВП-675Т (РТП-675Т). Технічні умови”
UA1.098.009 6153-12	18.06.2012 10.10.2014	ПАТ „Лебединський машинобудівний дослідно-експериментальний завод „Темп”, код ЄДРПОУ 02971676, 42200, м. Лебедин Сумської обл., вул. Першогвардійська, 86	Циліндр гальмовий 188Б для гальмівних систем залізничного рухомого складу, ДКПП 35.20.40.300	ТУ У 35.2-05486734-001:2004 „Циліндр гальмовий 188Б. Технічні умови”
UA1.098.009 9782-12	22.06.2012 21.06.2013	ТОВ „Укрзалізничпром”, код ЄДРПОУ 32082194, 93200, м. Первомайськ Луганської обл., вул. Макушкіна, 2А, на продукцію BENNISTON TRANSPORTATION S.A. (Республіка Панама)	Корпус букси типу 1 (для колісних пар вантажних вагонів) ДКПП 35.20.40, партія – 3024 шт.	СОУ МПП 45.040-112:2006 „Букси для колісних пар пасажирської вантажного рухомого складу. Технічні умови”
UA3.098.025 0-12	22.06.2012 21.06.2015	ТДВ „Попаснянський вагоноремонтний завод”, код ЄДРПОУ 34502350, 93300, м. Попасна Луганської обл., вул. Залізнична, 1	Виробництво напіввагонів вантажних, ДКПП 35.20.33.500	ТУ У 35.2-01124454-032-2004 „Напіввагони чотиривісні моделей 12-9745, 12-9745-01. Технічні умови”
UA1.098.009 9833-12	22.06.2012 21.06.2015	ТДВ „Попаснянський вагоноремонтний завод”, код ЄДРПОУ	Напіввагон моделі 12-9745, ДКПП 35.20.33.500	ТУ У 35.2-01124454-032-2004 „Напіввагони



		34502350, 93300, м. Попасна Луганської обл., вул. Залізнична, 1		чотиривісні моделі 12-9745, 12-9745-01. Технічні умови”
UA3.098.025 1-12	22.06.2012 21.06.2015	Відокремлений підрозділ локомотивне депо Щорс ДТГО «Південно-Західна залізниця», код ЄДРПОУ 01070540, 15200, м. Щорс Чернігівської обл., вул. Залізнична, 2	Виробництво з ДР та КР чотиривісних вагонів-самоскидів (думпкарів), хопер-дозаторів, вузлів та деталей рухомого складу, ДКПП 30.20.91, 30.20.33, 30.20.40	ЦВ-0033, ЦП-0022, ЦВ-0017, ЦВ-0015, ЦВ-ЦЛ-ЦТ-0014, ЦВ-ЦЛ-0013, ЦВ-0038, ЦВ-ЦЛ-0062, ЦВ-0019
UA1.098.011 1651-12	12.07.2012 11.07.2014	ПАТ „Лебединський машинобудівний дослідно-експериментальний завод „Темп”, код ЄДРПОУ 02971676, 42200, м. Лебедин Сумської обл., вул. Першогвардійська, 86	Крани кінцеві 4314БТ, 4314Т для гальмівних систем залізничного рухомого складу, ДКПП 35.20.40.300	ТУ У 35.2-02971676-013:2011 „Крани кінцеві. Технічні умови”
UA1.098.011 1653-12	12.07.2012 11.07.2014	ПАТ „Лебединський машинобудівний дослідно-експериментальний завод „Темп”, код ЄДРПОУ 02971676, 42200, м. Лебедин Сумської обл., вул. Першогвардійська, 86	З’єднання безнарізні (муфта 4379-01Т, муфта 4379Т, ніпель 4378Т, трійник 4375Т, трійник в зборі 4375-1Т, штуцер 4374Т, ніпель 4371Т, штуцер 4370Т) для гальмівних систем залізничного рухомого складу, ДКПП 35.20.40.300	ТУ У 35.2-02971676-014:2011 „З’єднання безнарізні. Технічні умови”
UA1.098.011 8851-12	24.07.2012 17.11.2015	ТОВ „Жмеринське підприємство „ЕКСПРЕС”, код ЄДРПОУ 01057545, 23100, м. Жмеринка Вінницької обл., вул. Шекінська, 1	Колісні пари РУ1Ш-957-П і РУ1Ш-957-Г для залізничного рухомого складу, ДКПП 35.20.40	ДСТУ ГОСТ 4835:2008, „Колісні пари вагонів магістральних залізниць колії 1520 мм. Технічні умови”
UA1.098.011 9923-12	25.07.2012 24.07.2014	ООО „Вагоностроительная компания”, Грузія, 3700, г. Рустави, ул. Мазниашвили, № 2	Колісна пара РУ1Ш-957-Г (для вантажних вагонів), ДКПП 35.20.40	ДСТУ ГОСТ 4835:2008 „Колісні пари вагонів магістральних залізниць колії 1520 мм. Технічні умови”
UA1.098.011 9927-12	25.07.2012 24.07.2014	ООО „Вагоностроительная компания”, Грузія, 3700, г. Рустави, ул.	Візок двовісний моделі 18-100 (для вантажних вагонів), ДКПП 35.20.40	ГОСТ 9246-79 „Тележки двухосные грузовых вагонов магистральных



		Мазниашвили, № 2		железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Технические условия”
UA1.098.011 9931-12	25.07.2012 24.07.2014	ООО „Вагоностроительная компания”, Грузия, 3700, г. Рустави, ул. Мазниашвили, № 2	Резервуар повітряний (запасний) Р7-78 (для гальмівної системи рухомого складу залізниць), ДКПП 35.20.40	ГОСТ 1561-75 „Резервуары воздушные для автотормозов вагонов железных дорог. Технические условия”
UA1.098.011 9935-12	25.07.2012 24.07.2014	ООО „Вагоностроительная компания”, Грузия, 3700, г. Рустави, ул. Мазниашвили, № 2	Триангель гальмівної важільної передачі візків вантажних вагонів, ДКПП 35.20.40	ГОСТ 4686-74 „Триангели тормозной рычажной передачи тележек грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Технические условия”
UA1.098.011 9939-12	25.07.2012 24.07.2014	ООО „Вагоностроительная компания”, Грузия, 3700, г. Рустави, ул. Мазниашвили, № 2	Вагон-цистерна для перевезення нафтопродуктів моделі 15-9740, ДКПП 35.20.33	ДСТУ 3445-96 (ГОСТ 10674-97) „Вагоны-цистерны магистральных залізниць колії 1520 мм. Загальні технічні умови”

ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИДАНИХ АТЕСТАТІВ

Напротязі червня - липня 2012р. **ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ
“ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ОРГАН З СЕРТИФІКАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ”** видано наступні атестати виробництва:

Реєстрацій- ний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA3.099.027 5-12	24.07.2012 23.07.2015	Публічному акціонерному товариству "Криворізький залізорудний комбінат" 50029, м. Кривий Ріг, Жовтневий р-н., вул. Симбірцева, буд. 1-А	виробництва з технічного обслуговування кузовів з відчепленням при підготовці під навантаження напіввагонів моделей 12-1505, 12-1000, 12- 119, 12-532, 12-757	ГОСТ 5264-80; ГОСТ 11534-75; ЦВ-0017; ЦВ-0045; ЦВ-0043; ЦВ-0019; ЦВ-0030; ЦВ-0084



UA3.099.028 6-12	30.07.2012 29.07.2015	Товариству з обмеженою відповідальністю "УКР-РЕМ-ТРАНС" 03191, м. Київ, вул. Касіяна, буд. 10-б	виробництво з технічного обслуговування кузовів з відчепленням при підготовці під навантаження напіввагонів моделей 12-1505, 12-1000, 12-119, 12-532, 12-757 та ревізії розвантажувальних пристроїв хоперів моделей 20-9749, 20-471, 20-480, 20-4015	ГОСТ 5264-80; ГОСТ 11534-75; ЦВ-0017; ЦВ-0016; ЦВ-0045; ЦВ-0043; ЦВ-0019; ЦВ-0030; ЦВ-0084
---------------------	--------------------------	---	--	---

За період червня - липня 2012р. Органом з сертифікації продукції вагонобудування Державного підприємства „Український науково-дослідний інститут вагонобудування” (ОС ПВ ДП «УкрНДІВ») видано наступні атестати:

Реєстрацій-ний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA3.098.025 1-12	22.06.2012 21.06.2015	Відокремлений підрозділ локомотивне депо Щорс ДТГО «Південно-Західна залізниця», код ЄДРПОУ 01070540, 15200, м. Щорс Чернігівської обл., вул. Залізнична, 2	Виробництво з ДР та КР чотиривісних вагонів-самоскидів (думпкарів), хопер-дозаторів, вузлів та деталей рухомого складу, ДКПП 30.20.91, 30.20.33, 30.20.40	ЦВ-0033, ЦП-0022, ЦВ-0017, ЦВ-0015, ЦВ-ЦЛ-ЦТ-0014, ЦВ-ЦЛ-0013, ЦВ-0038, ЦВ-ЦЛ-0062, ЦВ-0019
UA3.098.025 0-12	22.06.2012 21.06.2015	ТДВ „Попаснянський вагоноремонтний завод”, код ЄДРПОУ 34502350, 93300, м. Попасна Луганської обл., вул. Залізнична, 1	Виробництво напіввагонів вантажних, ДКПП 35.20.33.500	ТУ У 35.2-01124454-032-2004 „Напіввагони чотиривісні моделей 12-9745, 12-9745-01. Технічні умови”



На протязі червня - липня 2012р. **ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ “ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ОРГАН З СЕРТИФІКАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ”** було видано наступні сертифікати в системі ДП “ДОСЗТ”

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
RCU 0016-12	07.06.2012 06.06.2013	ТОВ "ТОРГОВИЙ ДІМ "БУДКОМ", 09100, Київська обл., м. Біла Церква, вул. Гетьманська, 3, кв. 2	Колодки секційні для електровозів серії ЧС (30.20.40-30.00)	ТУ У 35.2-23581034-060:2012 "Колодка секційна для електровозів серії ЧС. Технічні умови"
RCU 0017-12	21.06.2012 20.06.2014	Товариство з обмеженою відповідальністю "ІНТЕР", 52010, Дніпропетровська обл., Новомосковський р-н, смт. Губиниха, вул. Леніна, 234	Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії, не просочені, I-го та II-го типу (16.10.10-10.00)	ДСТУ ГОСТ 78:2009 "Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії. Технічні умови (ГОСТ 78-2004, ІДТ)"
RCU 0018-12	27.07.2012 01.11.2012	Відкритому акціонерному товариству "ІНТЕРПАЙП НИЖНЬОДНІПРОВСЬКИЙ ТРУБОПРОКАТНИЙ ЗАВОД", 49081, м. Дніпропетровськ, вул. Столетова, 21	Колеса суцільнокатані діаметром менш за 950 мм для ремонту колісних пар залізничного рухомого складу (30.20.40-30.00), ОКП 09 4300	ТУ У 35.2 - 23365425 - 626:2007 "Колеса цельнокатаные діаметром менее 950 мм для ремонту колесных пар. Колеса суцільнокатані діаметром менш за 950 мм для ремонту колісних пар. Технические условия"

За період червня - липня 2012р. **ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ “ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ОРГАН З СЕРТИФІКАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ”** було скасовано такі сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.099.01 02273-12	26.06.2012 25.06.2014	ТОО "Тулпар-Тальго", Республіка Казахстан, 010000, г. Астана, ул. Д. Кунаева, 10.	Пасажирські вагони (спальні вагони класа "Турист", вагони бізнес класа	п.3.23, 3.14, п.3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.11, 3.12 Додатку А ДСТУ 4049-2001 2001



			"Сингл-Дабл", вагони класа "Гранд Клас", вагони класа "Гранд Клас РМР" з купе для осіб з обмеженими можливостями, вагони Кафетерій, вагони Ресторан, технічні вагони "Фургони"	"Вагони пасажирські магістральні локомотивної тяги. Вимоги безпеки", п. 2.1, 5.3 Інструкція з підготовки до рейсу та управління гальмами пасажирських поїздів, сформованих з ваго
--	--	--	--	---

За період червня - липня 2012р. **ОС ПВ ДП „УкрНДІВ”** було скасовано такі сертифікати:

Реєстрацій-ний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.098.0113 991-08 (скасовано рішенням № Р-Центролит-286/04 від 24.07.2012 р.)	25.07.2008р 17.04.2013р	ПАТ „Центролит”, код ЄДРПОУ 00217875, 40020, м. Суми, вул. Брянська, 1	Виливок корпусу букси типу 1 (для колісних пар вантажних вагонів) ДКПП 27.52.10	СОУ МПП 45.040-112:2006 „Букси для колісних пар пасажирського і вантажного рухомого складу. Технічні умови”

ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОВЕДЕНИХ ТЕХНІЧНИХ НАГЛЯДІВ

Напротязі червня-липня 2012р. **ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ “ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ОРГАН З СЕРТИФІКАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ”** проведено наступні технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованими виробництвами:

1. ТОВ «Уральские локомотивы»
2. ТОВ «Росукртранс»
3. ТОВ «Спецвагонтранслизинг»
4. ПрАТ «Донецксталь»
5. ВЧД Знам'янка
6. ПАТ «АЗОКМ»
7. ТОВ «АГРОС»
8. ПрАТ «Гніванський завод СЗБ»
9. ТОВ «Світлофори»
10. ПАТ «ГТВ»



Напротязі червня-липня 2012р. «Дортранстелеком» не проводив технічні нагляди.

За період червня-липня 2012 р. ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту»

1. ТОВ «РУ НВП «Агрінол».
2. ТДВ «Донецький завод по ремонту транспортного устаткування»
3. ТОВ НВП «РІЧ» .
4. ТОВ НВП «Укрремколіямаш».
5. ТОВ «Вікотекс».
6. ПрАТ «Івано-Франківський локомотиворемонтний завод».
7. ПАТ «Автрамат».
8. ПрАТ «НВК «Дніпроспецмаш».
9. ПАТ «Зміївський Експериментально-Механічний завод» «Зміївметалосервіс»

Протягом червня - липня 2012р. **ОС ПВ ДП „УкрНДІВ”** було проведено технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованим виробництвом на наступних підприємствах:

1. ТОВ „НВП „РІСТ”
2. ПАТ „Свеський насосний завод”
3. ПАТ „Сталь”
4. Чеське Будійовіце (ПАТ „Крюківський вагонобудівний завод”)

Напротязі червня - липня 2012р. **Державним підприємством „Орган з сертифікації АСУ УПП ЗТ”** технічні нагляди не проводились.



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА

від 20 червня 2012 р. N 631

Київ

**Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України
від 29 липня 2009 р. N 785**

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Внести до [постанови Кабінету Міністрів України від 29 липня 2009 р. N 785 "Про затвердження Технічного регламенту з електромагнітної сумісності обладнання"](#) (Офіційний вісник України, 2009 р., N 58, ст. 2028) зміни, що додаються.
2. Ця постанова набирає чинності через шість місяців з дня опублікування.

Прем'єр-міністр України

М. АЗАРОВ

Інд. 70

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 20 червня 2012 р. N 631



ЗМІНИ,

що вносяться до постанови Кабінету Міністрів України від 29 липня 2009 р. N 785

1. У постанові:

пункти 1 і 2 викласти у такій редакції:

"1. Затвердити Технічний регламент з електромагнітної сумісності обладнання і план заходів з його застосування, що додаються.

2. Міністерству економічного розвитку і торгівлі забезпечити застосування затвердженого цією постановою Технічного регламенту."

2. Технічний регламент з електромагнітної сумісності обладнання і план заходів з його застосування, затверджені зазначеною постановою, викласти у редакції, що додається.

"ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 29 липня 2009 р. N 785
(у редакції постанови Кабінету Міністрів
України
від 20 червня 2012 р. N 631)

ТЕХНІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ з електромагнітної сумісності обладнання

Загальна частина

1. Цей Технічний регламент встановлює вимоги стосовно електромагнітної сумісності обладнання та його введення в обіг або в експлуатацію на ринку України.

Технічний регламент розроблений з урахуванням Директиви 2004/108/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 грудня 2004 р. про наближення законів держав - членів щодо електромагнітної сумісності та скасування дії Директиви 89/336/ЄЕС.

2. Дія цього Технічного регламенту не поширюється на:

радіоблабднання та телекомунікаційне кінцеве (термінальне) обладнання, на яке поширюється дія Технічного регламенту радіоблабднання і телекомунікаційного кінцевого (термінального) обладнання, затвердженого [постановою Кабінету Міністрів України від 24 червня 2009 р. N 679](#) (Офіційний вісник України, 2009 р., N 50, ст. 1705);

вироби авіаційної техніки, компоненти та обладнання у значенні, наведеному в [пунктах 27 і 51 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України](#);



радіообладнання, що використовується радіоаматорами згідно з регламентами радіозв'язку, прийнятими відповідно до [Статуту](#) та [Конвенції Міжнародного союзу електрозв'язку](#), ратифікованими [Законом України від 15 липня 1994 р. N 116](#), якщо таке обладнання не перебуває в обігу;

набори елементів, призначених для збирання радіоаматорами, та придбане обладнання, модифіковане радіоаматорами для свого користування.

3. Дія цього Технічного регламенту не поширюється також на обладнання, яке:

не спроможне створювати чи сприяти появі електромагнітних випромінювань, що перевищують рівень, допустимий для функціонування радіо- і телекомунікаційного та іншого обладнання за призначенням;

функціонуватиме без неприпустимого погіршення характеристик в умовах електромагнітних завад, що зазвичай виникають під час застосування обладнання за призначенням.

4. Дія цього Технічного регламенту поширюється на апаратуру, що була введена в обіг і яка може бути вмонтована в стаціонарну установку.

Водночас для апаратури, призначеної для вмонтування в наявну стаціонарну установку і яка не надається на ринку в інший спосіб, вимоги пунктів 9, 13 - 27 цього Технічного регламенту є обов'язковими. У такому разі у супровідній документації на таку апаратуру повинна міститися інформація, що надає можливість ідентифікувати цю стаціонарну установку і її характеристики електромагнітної сумісності, а також повинні зазначатися запобіжні заходи, дотримання яких є обов'язковим під час умонтування апаратури в стаціонарну установку з метою уникнення невідповідності установки вимогам цього Технічного регламенту.

Супровідна документація повинна також містити інформацію, передбачену пунктами 23 і 24 цього Технічного регламенту.

У разі виявлення ознак невідповідності стаціонарної установки, зокрема коли є скарги на створювані цією установкою завади, відповідний орган державного ринкового нагляду може вимагати надання доказів відповідності стаціонарної установки вимогам цього Технічного регламенту та у разі потреби ініціювати проведення перевірки.

Якщо невідповідність встановлено, орган державного ринкового нагляду може вжити відповідних заходів для приведення стаціонарної установки у відповідність з вимогами щодо захисту, встановленими у підпункті 1 пункту 9 цього Технічного регламенту.

5. Терміни, що вживаються у цьому Технічному регламенті, мають таке значення:

1) апаратура - будь-який конструктивно завершений пристрій або поєднання пристроїв, доступні на ринку у вигляді окремої функціональної одиниці, призначеної для споживача та/або користувача і здатної створювати електромагнітні завади або на функціонування якої можуть вплинути такі завади. До апаратури також належать комплектувальні вироби або вузли, призначені для вмонтування в апаратуру споживачем та/або користувачем, які здатні створювати електромагнітні завади або на функціонування яких можуть впливати такі завади, а також мобільні установки - поєднання апаратури та у разі потреби інших пристроїв, які призначені для переміщення та використання в різних місцях;



- 2) електромагнітна завада - будь-яке електромагнітне явище, що може погіршити функціонування обладнання. Електромагнітною завадою може бути електромагнітний шум, небажаний сигнал або зміна в самому середовищі розповсюдження;
- 3) електромагнітна обстановка - усі електромагнітні явища, що спостерігаються у певному місці;
- 4) електромагнітна сумісність - здатність обладнання задовільно функціонувати в його електромагнітній обстановці, не створюючи неприпустимих електромагнітних завад іншому обладнанню в цій обстановці;
- 5) завадостійкість - здатність обладнання функціонувати за призначенням без погіршення його роботи за наявності електромагнітних завад;
- 6) обладнання - будь-яка апаратура або стаціонарна установка;
- 7) стаціонарна установка - особливе поєднання кількох видів апаратури та у разі потреби інших пристроїв, які монтуються, встановлюються та призначені для постійного використання;
- 8) презумпція відповідності - припущення, що відповідність обладнання стандартам, включеним до переліку національних стандартів, що відповідають європейським гармонізованим стандартам, добровільне застосування яких може сприйматися як доказ відповідності обладнання основним вимогам цього Технічного регламенту, свідчить про відповідність цього обладнання основним вимогам, встановленим цим Технічним регламентом, якщо не доведено інше.

Для цілей цього Технічного регламенту термін "національні стандарти" вживається у значенні, наведеному у [Законі України "Про стандартизацію"](#); терміни "виробник", "декларація про відповідність" - у значенні, наведеному у [Законі України "Про підтвердження відповідності"](#); терміни "орган з оцінки відповідності", "технічний регламент" - у значенні, наведеному у [Законі України "Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності"](#); терміни "введення продукції в обіг", "імпортер", "користувач", "уповноважений представник виготовлювача продукції в Україні" - у значенні, наведеному у [Законі України "Про загальну безпеку нехарчової продукції"](#); термін "споживач" - у значенні, наведеному у [Законі України "Про захист прав споживачів"](#).

Введення в обіг або в експлуатацію

6. Обладнання може бути введено в обіг або в експлуатацію, якщо воно за умови правильного встановлення, обслуговування та використання за призначенням відповідає вимогам цього Технічного регламенту.
7. Введення в обіг або в експлуатацію на території України обладнання, що відповідає вимогам цього Технічного регламенту, не може бути заборонено або обмежено з причин, пов'язаних з електромагнітною сумісністю.
8. Обладнання, що представлено за місцем проведення ярмарку, виставки, показу чи демонструється в інший спосіб та не відповідає вимогам цього Технічного регламенту, повинно супроводжуватися видимою позначкою, яка засвідчує, що таке обладнання не може бути введено в обіг або в експлуатацію без приведення його у відповідність з вимогами цього Технічного



регламенту. Демонстрація роботи такого обладнання можлива лише за умови вжиття належних заходів для уникнення електромагнітних завад.

Основні вимоги

9. Обладнання повинно відповідати таким основним вимогам:

1) вимоги щодо захисту:

обладнання повинно бути спроектовано та виготовлено з урахуванням рівня технічного розвитку таким чином, щоб забезпечувати, що:

створювані електромагнітні завади не перевищують рівня, вище якого радіо- і телекомунікаційне та інше обладнання не може працювати за призначенням;

воно має рівень завадостійкості до електромагнітних завад, очікуваних під час його експлуатації за призначенням, який забезпечує його працездатність без неприйнятної погіршення його роботи за призначенням;

2) особливі вимоги до стаціонарних установок:

установлення та використання комплектувальних виробів за призначенням;

стаціонарна установка повинна встановлюватися із застосуванням належного інженерного досвіду та з урахуванням інформації про використання її комплектувальних виробів за призначенням для забезпечення виконання вимог щодо захисту, встановлених у підпункті 1 цього пункту. Відповідна документація повинна зберігатися відповідальною особою (особами) протягом усього часу експлуатації стаціонарної установки.

10. У разі коли основні вимоги до обладнання повністю або частково конкретизовані іншими технічними регламентами, дія цього Технічного регламенту не поширюється на обладнання в частині таких вимог з дати впровадження зазначених технічних регламентів.

Національні стандарти

11. Перелік національних стандартів, що відповідають європейським гармонізованим стандартам, добровільне застосування яких може сприйматися як доказ відповідності обладнання основним вимогам цього Технічного регламенту, формується та публікується відповідно до закону.

12. Відповідність обладнання вимогам відповідних стандартів, що включені до переліку національних стандартів, надає презумпцію відповідності цього обладнання основним вимогам, установленим у пункті 9 цього Технічного регламенту. Презумпція відповідності обмежується сферою застосування національного (національних) стандарту (стандартів) та відповідними основними вимогами, на які поширюється дія таких національних стандартів.

Процедури оцінки відповідності

13. Відповідність апаратури основним вимогам повинна підтверджуватися за процедурою оцінки відповідності (внутрішній контроль виробництва), встановленою у цьому пункті.



Виробник повинен провести оцінювання електромагнітної сумісності апаратури на основі відповідних явищ з метою забезпечення відповідності апаратури вимогам щодо захисту, встановленим у підпункті 1 пункту 9 цього Технічного регламенту. Правильне застосування всіх відповідних стандартів з переліку національних стандартів рівнозначне проведенню оцінювання електромагнітної сумісності.

Оцінювання електромагнітної сумісності повинно враховувати всі передбачувані нормальні умови експлуатації. Для апаратури, застосування якої можливе в кількох конфігураціях, оцінювання електромагнітної сумісності повинно підтверджувати, що апаратура відповідає вимогам щодо захисту, встановленим у підпункті 1 пункту 9 цього Технічного регламенту, в усіх можливих конфігураціях, визначених виробником як типові для використання за призначенням.

Виробник розробляє технічну документацію, що містить докази відповідності апаратури основним вимогам.

Виробник або уповноважений представник виготовлювача продукції в Україні (далі - уповноважений представник) повинен зберігати технічну документацію не менш як 10 років після дати випуску останньої одиниці апаратури.

Відповідність апаратури основним вимогам повинна підтверджуватися декларацією про відповідність, складеною виробником або уповноваженим представником.

Виробник або уповноважений представник повинен зберігати декларацію про відповідність не менш як 10 років після дати випуску останньої одиниці апаратури.

У разі коли виробник не є резидентом України та не має свого уповноваженого представника в Україні, зобов'язання щодо збереження технічної документації та декларації про відповідність покладається на особу, яка ввела апаратуру в обіг.

14. За ініціативою виробника або уповноваженого представника може бути застосована процедура оцінки відповідності із залученням призначеного органу з оцінки відповідності.

Після застосування процедури внутрішнього контролю виробництва виробник або уповноважений представник подає технічну документацію до призначеного органу, зазначеного в пункті 28 цього Технічного регламенту, із заявою щодо проведення її оцінювання. Виробник або уповноважений представник зазначають основні вимоги, що повинні бути оцінені призначеним органом.

Призначений орган повинен розглянути технічну документацію і оцінити, чи доводить вона належним чином виконання виробником вимог, установлених цим Технічним регламентом.

За позитивними результатами проведеного оцінювання технічної документації призначений орган видає виробнику або уповноваженому представнику сертифікат відповідності апаратури. Сертифікат відповідності повинен обмежуватися тими основними вимогами, щодо яких призначеним органом було проведено оцінювання.

Виробник повинен додати зазначений сертифікат відповідності до технічної документації.

Технічна документація та декларація про відповідність



15. Технічна документація повинна надавати можливість оцінювання відповідності апаратури основним вимогам та охоплювати проектування та виробництво апаратури.

Технічна документація повинна, зокрема, містити:

загальний опис апаратури;

доказ відповідності апаратури національним стандартам з переліку національних стандартів, якщо такі стандарти застосовувалися повністю або частково;

якщо виробник не застосовував національних стандартів з переліку національних стандартів або застосовував їх частково, описи та пояснення щодо рішень, прийнятих виробником для забезпечення відповідності основним вимогам цього Технічного регламенту, включаючи:

- опис оцінювання електромагнітної сумісності, передбачений в абзаці другому пункту 13 цього Технічного регламенту;

- результати проектних розрахунків і проведених експертиз;

- протоколи випробувань тощо;

сертифікат відповідності апаратури, виданий призначеним органом, якщо застосовувалася процедура оцінки відповідності апаратури згідно з пунктом 14 цього Технічного регламенту.

16. Декларація про відповідність повинна, зокрема, містити:

посилання на цей Технічний регламент;

ідентифікаційні відомості про апаратуру, які встановлені в пункті 23 цього Технічного регламенту;

найменування та місцезнаходження виробника та/або уповноваженого представника;

позначення нормативних документів з роками їх затвердження, відповідність яким декларується для забезпечення відповідності апаратури положенням цього Технічного регламенту;

дату складення декларації;

прізвище, ім'я, по батькові та підпис особи, уповноваженої брати зобов'язання від імені виробника або уповноваженого представника.

Форма декларації про відповідність наведена в додатку.

Маркування національним знаком відповідності

17. На апаратуру, відповідність якої цьому Технічному регламенту було доведено із застосуванням процедури, установленої у пунктах 13 або 14 цього Технічного регламенту, наноситься національний знак відповідності. За нанесення національного знака відповідності відповідає виробник або уповноважений представник.



18. Зображення національного знака відповідності виконується відповідно до опису, затвердженого [постановою Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2001 р. N 1599](#) (Офіційний вісник України, 2001 р., N 49, ст. 2188).

У разі зменшення або збільшення зображення національного знака відповідності необхідно дотримуватися вимог, установлених в описі національного знака відповідності.

19. Національний знак відповідності наносять на апаратуру або на табличку з її технічними даними згідно з правилами застосування національного знака відповідності, затвердженими [постановою Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2001 р. N 1599](#).

У разі коли його нанесення на апаратуру неможливе або невиправдане через її конструкцію, національний знак відповідності повинен бути нанесеним на пакування, якщо таке наявне, та на супровідні документи.

20. Якщо на апаратуру поширюється дія інших технічних регламентів, які охоплюють інші аспекти і також передбачають маркування національним знаком відповідності, наявність національного знака відповідності на апаратурі означає, що вона відповідає також іншим технічним регламентам.

У разі коли протягом періоду впровадження інших технічних регламентів виробнику дозволяється вибирати заходи щодо їх застосування, національний знак відповідності вказує на відповідність вимогам лише тих технічних регламентів, які були застосовані виробником. У такому разі особливості застосування технічних регламентів наводяться в документах, повідомленнях або інструкціях, які вимагаються цими технічними регламентами та супроводжують таку апаратуру.

21. Не дозволяється нанесення на апаратуру, її пакування або інструкцію з експлуатації позначень, які можуть ввести в оману щодо значення та/або графічного зображення національного знака відповідності.

22. На апаратуру, її пакування або інструкцію з експлуатації може бути нанесено будь-яке інше маркування за умови, що воно не погіршить видимість і розбірливість національного знака відповідності.

Інші позначення та інформація

23. Кожна одиниця апаратури повинна бути ідентифікована стосовно типу, партії, серійного номера та будь-якої іншої інформації, яка надає можливість ідентифікувати апаратуру.

24. Кожна одиниця апаратури повинна супроводжуватися інформацією про найменування та адресу виробника і, якщо він не є резидентом України, - найменування та адресу уповноваженого представника, а у разі, коли уповноважений представник відсутній, - найменування та адресу імпортера.

25. Виробник зобов'язаний подати інформацію про всі особливі запобіжні заходи, яких необхідно дотримуватися під час монтування, встановлення, обслуговування та використання апаратури, для того, щоб апаратура під час її експлуатації відповідала вимогам щодо захисту, встановленим у підпункті 1 пункту 9 цього Технічного регламенту.



26. Апаратура, для якої відповідність вимогам щодо захисту не забезпечується на територіях, на яких проживають люди, повинна супроводжуватися чітким позначенням щодо обмеження її застосування, яке також може наноситися на її пакування.

27. Інформація, необхідна для застосування апаратури за призначенням, повинна міститися в інструкціях, якими супроводжується апаратура.

Призначені органи з оцінки відповідності

28. Оцінку відповідності апаратури згідно з пунктом 14 цього Технічного регламенту проводять призначені органи з оцінки відповідності.

Призначені органи з оцінки відповідності повинні відповідати таким мінімальним критеріям:

наявність персоналу та необхідних засобів і обладнання;

технічна компетентність і професійна чесність персоналу;

незалежність у підготовці протоколів та виконанні функцій з перевірки, передбачених цим Технічним регламентом;

незалежність працівників та технічного персоналу від усіх заінтересованих сторін, груп або осіб, безпосередньо чи опосередковано пов'язаних з обладнанням, що оцінюється;

дотримання персоналом професійної таємниці;

наявність страхування цивільно-правової відповідальності.

Призначення органів з оцінки відповідності здійснюється відповідно до Порядку здійснення процедури призначення органів з оцінки відповідності продукції, процесів і послуг вимогам технічних регламентів, затвердженого [постановою Кабінету Міністрів України від 24 січня 2007 р. N 59](#) (Офіційний вісник України, 2007 р., N 6, ст. 223).

Інформація про призначені органи повинна містити сферу їх призначення, у якій зазначаються можливості призначеного органу виконувати роботи з оцінки відповідності апаратури, на яку поширюється дія цього Технічного регламенту, та/або основних вимог, установлених у пункті 9 цього Технічного регламенту, чи окремих основних вимог та/або категорій апаратури.

Додаток
до Технічного регламенту

**ДЕКЛАРАЦІЯ
про відповідність**



Вісник сертифікації залізничного транспорту

(назва Технічного регламенту)

(повне найменування суб'єкта господарювання (виробника або уповноваженого
представника, який декларує відповідність продукції) та його місцезнаходження)
підтверджує, _____
ЩО

(повна назва апаратури, тип, партія, серійний номер та будь-яка інша
інформація, що надає можливість ідентифікувати апаратуру)
яка виготовляється (виготовлена) _____,
(найменування та місцезнаходження виробника)
відповідає вимогам _____
(позначення нормативних документів з роками їх затвердження,
що застосовані під час оцінювання електромагнітної сумісності, та/або інших рішень,
прийнятих для забезпечення виконання вимог Технічного регламенту)

Декларацію складено під цілковиту відповідальність виробника або уповноваженого представника.

(посада) _____ (підпис) _____ (ініціали та прізвище)

М. П.

(дата)

Місце для позначки про
реєстрацію декларації про
відповідність

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 29 липня 2009 р. N 785
(у редакції постанови Кабінету Міністрів
України
від 20 червня 2012 р. N 631)

ПЛАН ЗАХОДІВ
із застосування Технічного регламенту з електромагнітної сумісності обладнання



Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання
1. Формування та публікування переліку національних стандартів, добровільне застосування яких може сприйматися як доказ відповідності обладнання основним вимогам Технічного регламенту з електромагнітної сумісності обладнання (далі - Технічний регламент)	Мінекономрозвитку	постійно
2. Розроблення та перегляд національних стандартів, гармонізованих з європейськими, на обладнання, на яке поширюється дія Технічного регламенту	- " -	- " -
3. Призначення органів з оцінки відповідності для проведення оцінки відповідності обладнання вимогам Технічного регламенту та опублікування переліку таких органів	- " -	- " -
4. Внесення у разі потреби змін до Технічного регламенту	Мінекономрозвитку Мінінфраструктури Держспоживінспекція	- " -

..