

Ж.О. Семко

Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагонобудування», вул. І. Приходька, 33, м. Кременчук, Полтавська обл., 39621, Україна
Телефон: (05366) 6-02-50, E-mail: shaganne@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0047-8509>

ОЦІНКА ВІДПОВІДНОСТІ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ. МОДУЛІ ОЦІНКИ ВІДПОВІДНОСТІ. ОСОБЛИВОСТІ СКЛАДАННЯ ТЕХНІЧНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ

Відповідно до Закону України Про технічні регламенти та оцінку відповідності діяльність усіх зацікавлених сторін щодо надання на ринку України, введення в обіг чи в експлуатацію продукції має бути направлена насамперед на захист життя та здоров'я людей, тварин і рослин, охорону довкілля та природних ресурсів, забезпечення енергоефективності, захист майна, забезпечення національної безпеки та запобігання підприємницькій практиці, що вводить споживача (користувача) в оману. Задля виконання цього завдання законом передбачено проведення оцінки відповідності продукції вимогам технічних регламентів, що є важливим аспектом законодавчо обґрунтованої системи технічного регулювання в Україні. Положеннями цього закону, які поширюються на усю продукцію, що надається на ринку України, зокрема і на продукції залізничного транспорту, встановлено, що технічні регламенти, якими передбачене застосування процедур оцінки відповідності, як правило, містять або самі процедури оцінки відповідності, які повинні або можуть застосовуватися для оцінки відповідності продукції технічним вимогам, визначеним у технічних регламентах, або, в разі якщо такі процедури затверджені іншими нормативно-правовими актами, посилання на них.

Оскільки відповідно до постанови № 377 від 04 квітня 2025 р. «Про внесення змін до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53» відтерміновано впровадження змін до технічних регламентів у сфері залізничного транспорту, є нагода розглянути деякі аспекти проведення оцінки відповідності продукції вимогам технічних регламентів шляхом застосування модулів. В статті наведено теоретичний погляд на виконання вимог, передбачених кожним модулем стосовно змісту та обсягів технічної документації, що має бути складена для підтвердження відповідності продукції встановленим до неї вимогам.

Крім того, в статті наведено порівняльний аналіз вимог, встановлених Рішенням Європейської комісії від 9 листопада 2010 р. № 2010/713/ЄС «Про модулі для процедур оцінювання відповідності, придатності до використання та перевірки ЄС, що мають використовуватись у технічних специфікаціях експлуата-

© Семко Ж. О., 2025

ційної сумісності, ухвалених Директивою 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради» з вимогами затвердженими в Україні «Модулями оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту», затвердженими постановою КМУ від 3 жовтня 2018 р. № 797.

На виконання вимог закону в сфері залізничного транспорту було прийнято два технічних регламенти: Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затверджений постановою КМУ 11 липня 2013 р. № 49, та Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджений постановою КМУ від 30 грудня 2015 р. № 1194, а також Модулі оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту, затверджені постановою КМУ від 3 жовтня 2018 р. № 797.

Ключові слова: оцінка відповідності, модуль, задані вимоги, процедура оцінки відповідності, технічний регламент.

Вступ

Законом України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» [1] встановлено, що «процедура оцінки відповідності – це будь-яка процедура, яка безпосередньо чи опосередковано використовується для визначення того, що заявлені потреби чи очікування, які зафіксовані в технічних регламентах, стандартах, технічних специфікаціях або в інший спосіб» (далі - задані вимоги) виконуються.

Законом визначено також, що уніфікована процедура оцінки відповідності або її частина є модулем оцінки відповідності.

Кожен модуль, із наведених у постанові «Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту» від 03.10.2018 № 797 [2], визначає певну процедуру (або її частину) оцінки відповідності із наданням загальних вимог, що стосуються правил виконання, обов'язків учасників процесу оцінки, змісту технічної документації, складання документів про відповідність.

Під час проведення оцінки відповідності вимогам технічних регламентів безпеки інфраструктури [3] та безпеки рухомого складу залізничного транспорту [4] постановою [2] визначено такі модулі:

1) стосовно складових оперативної сумісності:

Модуль СА - внутрішній контроль на виробництві (процедура);

Модуль СА1 - внутрішній контроль на виробництві з перевіркою шляхом індивідуального дослідження (процедура);

Модуль СА2 - внутрішній контроль на виробництві з перевіркою через довільні проміжки часу (процедура);

Модуль СВ - експертиза типу (частина процедури);

Модуль СС - відповідність типу на основі внутрішнього контролю на виробництві (частина процедури);

Модуль CD - відповідність типу на основі системи управління якістю процесу виробництва (частина процедури);

Модуль CF - відповідність типу на основі перевірки складової (частина процедури);

Модуль СН - відповідність на основі повної системи управління якістю (процедура);

Модуль СН1 - відповідність на основі повної системи управління якістю та дослідження проекту (процедура);

Модуль CV - затвердження типу на підставі дослідної (підконтрольної) експлуатації (частина процедури);

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

2) стосовно підсистем залізничного транспорту:

Модуль SB - оцінка відповідності типу підсистеми (частина процедури);

Модуль SD - оцінка відповідності на основі системи управління якістю процесу створення та/або утримання підсистеми у відповідному стані (частина процедури);

Модуль SF - оцінка відповідності на основі перевірки підсистеми (частина процедури);

Модуль SG - оцінка відповідності на основі перевірки окремої підсистеми (процедура);

Модуль SH1 - оцінка відповідності на основі повної системи управління якістю процесу створення та/або утримання підсистеми у відповідному стані і дослідження проекту (процедура).

Інформацію стосовно того, у чому полягає різниця між процедурою оцінки відповідності та частиною процедури, викладено у [5] та обґрунтовано таким чином: якщо процедура оцінки відповідності є цілком суто самостійною одиницею процесу оцінювання, що забезпечує повне та об'єктивне досягнення результату, тоді частини процедури оцінки відповідності є тими частинами, які за своєю властивістю створюють у цілому відповідну процедуру оцінки тільки шляхом їх комбінації (або поєднання).

Незважаючи на цю відмінність усі модулі поєднує необхідність за кожним з них складання технічної документації за [2], або так званого, технічного файлу, який має докази щодо відповідності продукції заданим вимогам.

Мета роботи полягає у визначенні особливостей змісту технічної документації за одним із обраних модулів (чи їх комбінації або поєднання) під час проведення оцінки відповідності вимогам технічних регламентів у сфері залізничного транспорту, а також наведення прикладів документів, що можуть бути додані до технічної документації, складання якої є обов'язковим відповідно до вимог, зазначених у постанові № 797 [2].

Матеріали та методи дослідження

Слід зазначити, що частиною другою статті 25 закону [1] встановлено, що виробники продукції застосовують процедури оцінки відповідності (модулі) вимогам технічних регламентів самостійно або, якщо це визначено у технічних регламентах чи передбачених ними процедурах оцінки відповідності із залученням відповідних органів з оцінки відповідності.

Але прийняття самостійного рішення виробника щодо застосування того чи іншого модуля або їх комбінації має відбуватися з урахуванням певних вимог за одним із варіантів, що запропоновані у додатку 1 до технічного регламенту [3] або [4] згідно із змінами [6].

В таблицях 1 та 2 наведено зміст технічної документації, яка має бути складена для підтвердження відповідності складових оперативної сумісності та підсистем залізничного транспорту.

Таблиця 1. – Зміст технічної документації щодо складових оперативної сумісності

№ з/п	Зміст технічної документації	Модуль									
		CA	CA1	CA2	CB	CC	CD	CF	CH	CH1	CV ¹⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	загальний опис складової	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Продовження таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2	проект (за наявності), виробничі креслення, електричні, гідравлічні та інші схеми (за наявності) компонентів складової	+									
	концептуальний проект та виробничі креслення і схеми компонентів складової		+	+							
	концептуальний проект, конструкторська та технологічна документація, схеми компонентів, складових вузлів, контурів тощо								+	+	
	проект та виробничі креслення і схеми компонентів складової				+	+	+	+			+
3	описи та пояснення (за наявності), необхідні для розуміння таких креслень, схем, способу експлуатації, у тому числі умови використання, та технічного обслуговування складової	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	умови інтеграції складової у систему залізничного транспорту та необхідні умови, пов'язані з інтерфейсом	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5	перелік нормативних документів, застосованих повністю або частково, та описи рішень, ухвалених для виконання вимог нормативних документів, якщо такі документи не застосовані. У разі коли нормативний документ частково застосований, у технічній документації зазначаються частини, що застосовані	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
6	результати виконаних проектних розрахунків, проведених досліджень тощо	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7	звіти про випробування	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
8	інша документація, яка необхідна для доведення відповідності складової вимогам нормативних документів			+							
	підтвердні докази щодо адекватності технічного проекту. Такі докази повинні містити посилання на всі використані документи, зокрема ті, що використані не у повному обсязі. Докази включають результати випробувань, виконаних відповідною лабораторією виробника або будь-якою іншою випробувальною лабораторією від його імені та під його відповідальність									+	
9	Документація системи управління якістю, яка має містити:										
9.1	цілі, пов'язані з якістю						+		+	+	
9.2	організаційну структуру						+		+	+	
9.3	відповідальність та повноваження керівництва щодо забезпечення якості складової						+				
	обов'язки і повноваження керівництва стосовно якості проектування складової								+	+	
9.4	відповідні методи виробництва, контролю якості та забезпечення якості, процесів і системних заходів, які будуть застосовуватись						+				
	технічні прийоми, процеси та систематичні дії із здійснення контролю та перевірки проектів, що будуть використовуватися під час проектування складової, з урахуванням їх впливу на стан безпеки								+	+	

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Продовження таблиці 1

9.4	відповідні технічні прийоми виробництва, контролю якості та системи управління якістю проектування, виробництва та кінцевої перевірки і випробування складової, процесів та систематичних дій, що будуть використовуватись								+	+	
9.5	дослідження і випробування, які будуть проводитися до, під час та після виробництва продукції, а також періодичність їх проведення						+		+	+	
9.6	протоколи (записи) щодо якості (звіти про інспектування, дані випробувань і калібрувань, звіти про кваліфікацію відповідного персоналу тощо)						+		+	+	
9.7	звіти щодо відповідності кваліфікації персоналу						+		+	+	
9.8	засоби моніторингу забезпечення необхідної якості виробів та ефективності функціонування системи управління якістю процесу виробництва складової						+		+	+	
9.9	специфікації технічного проекту, в тому числі перелік документів, що будуть застосовуватися. Якщо відповідні нормативні документи не будуть застосовуватися у повному обсязі, зазначається інформація про відповідність складової вимогам документів, що застосовуються до неї									+	
10	дослідження та необхідні випробування кожної окремої складової, визначені у відповідних нормативних документах							+			
	або дослідження та необхідні випробування, визначені у відповідних нормативних документах, кожної складової із вибірки, що обрана із партії							+			
11	програма дослідження щодо затвердження типу за допомогою дослідної (підконтрольної) експлуатації та інші документи, що вимагаються ¹⁾										+
¹⁾ Особливості змісту технічної документації, що має бути підготовлена та надана під час подання заявки, при застосуванні модулю CV наведено у [7].											

Таблиця 2. – Зміст технічної документації щодо підсистем

№ з/п	Зміст технічної документації	Модуль				
		SB	SD	SF	SG	SH1
1	2	3	4	5	6	7
1	загальний опис підсистеми	+	+	+	+	+
2	повний опис проекту та структури підсистеми	+	+	+	+	+
3	технічні специфікації (умови), що встановлюють вимоги до проектування технічного, технологічного, організаційного та кваліфікаційного забезпечення підсистеми	+				+
	будь-які технічні вимоги, зазначені у відповідних документах, що враховуються під час створення, технічного обслуговування або експлуатації підсистеми		+	+		+
	документи, необхідні для складення технічної документації		+	+	+	
	супровідна документація щодо розроблення, проектування, виробництва, встановлення, налагодження, випробування, пуску, введення в експлуатацію, обслуговування та ремонту					+
4	необхідні дані, що вимагаються згідно з відповідними документами для реєстрів інфраструктури та рухомого складу		+	+	+	

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Продовження таблиці 2

5	технологічна та організаційна документація щодо будівництва, монтажу, налагодження, пуску, введення в експлуатацію підсистеми	+				
	технологічна та організаційна документація з будівництва, монтажу, налагоджування, пуску, експлуатації та обслуговування підсистеми					+
6	перелік складових частин технічного, технологічного, організаційного та кваліфікаційного забезпечення підсистеми та місць їх стикування з діючими підсистемами або їх частинами із зазначенням переліку документів, які визначають вимоги до оперативної сумісності та місця стикування складових	+				
7	загальні та деталізовані креслення, електро-, пневмо-, гідросхеми, схеми управління, документація на програмно-технічні комплекси	+				
8	описи та пояснення, необхідні для розуміння способу експлуатації та технічного обслуговування підсистеми	+	+	+	+	
	умови проведення технічного обслуговування та використання технічної документації стосовно технічного обслуговування підсистеми		+	+		
	умови технічного обслуговування та технічна документація щодо технічного обслуговування підсистеми із зазначенням вимог до обладнання, матеріалів та комплектуючих, технологічної документації, технології оснащення та інструменту, допоміжних матеріалів, виробничого середовища, рівня забруднення навколишнього природного середовища під час виконання процесу або знищення залишків продуктів та вихідних матеріалів, організаційної структури підприємства, посадових обов'язків окремих працівників, кваліфікаційного складу працівників					+
9	умови інтеграції підсистеми в систему залізничного транспорту та необхідні умови, пов'язані з інтерфейсом	+	+	+	+	+
10	перелік нормативних документів, застосованих повністю або частково, та описи рішень, ухвалених для виконання вимог нормативних документів, якщо такі документи не були застосовані. У разі коли документи застосовані частково, у технічній документації зазначаються частини, що застосовані;	+	+	+	+	+
11	організаційна структура підсистеми та посадові повноваження працівників					+
	умови використання підсистеми з визначенням окремих показників (обмеження часу експлуатації, максимального допустимого зношення технічних засобів, частоти та обсягу технічного обслуговування обладнання, умови взаємодії окремих підсистем, вимоги до організаційної структури підприємства, посадових обов'язків окремих працівників, кваліфікаційного складу працівників та інші показники)		+	+	+	
	умови використання підсистеми					+
12	інші технічні докази, які демонструють, що попередні перевірки або випробування виконані успішно компетентними органами		+	+	+	+
13	концептуальний проект та виробничі креслення і схеми компонентів, складових агрегатів, вузлів, контурів				+	
14	описи та пояснення, необхідні для розуміння таких креслень				+	
15	результати виконаних проектних розрахунків, проведених досліджень тощо	+	+	+	+	
	результати виконаних розробок, проектних рішень та розрахунків, проведених досліджень та випробувань тощо в частині створення, введення в експлуатацію, експлуатації, проведення обслуговування та ремонту					+

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Продовження таблиці 2

16	звіти про випробування	+	+	+	+	
	програма та звіти про випробування					+
17	докази, що засвідчують адекватність рішень технічного проекту. Такі докази посилаються на будь-які документи, що використовуються, зокрема у разі коли відповідні нормативні документи не застосовані у повному обсязі. Докази включають результати випробувань, виконаних відповідною лабораторією заявника або будь-якою іншою випробувальною лабораторією від його імені та під його відповідальність	+				
18	документація щодо створення (проектування, будівництва, монтажу, пуску та налагоджування, кінцевого випробування, введення в експлуатацію тощо) підсистеми		+	+	+	
	перелік підприємств, залучених до створення підсистеми		+			
	перелік підприємств, що залучені до проектування, будівництва, монтажу, пуску та налагоджування, остаточного випробування, введення в експлуатацію тощо			+	+	
19	перелік організацій (підприємств), що залучені до розроблення, проектування, виробництва окремих елементів, установки, монтажу, налагодження, випробування, пуску, введення в експлуатацію підсистеми або її окремої частини з підтвердженням права виконувати ці роботи					+
20	звіти згідно з методами загальної безпеки оцінки ризиків				+	
21	докази відповідності іншим нормативним актам, у тому числі сертифікатам, які підтверджують відповідність		+	+	+	
22	будь-яка додаткова інформація у разі, коли вона вимагається відповідними документами			+	+	+
23	Документація стосовно системи управління якістю, яка має містити:					
23.1	наказ про затвердження організаційної структури, обов'язків та повноважень керівництва щодо забезпечення якості		+			+
23.2	специфікації технічного проекту, в тому числі стандартів, що будуть застосовуватися, у разі, коли відповідні нормативні документи та/або технічні специфікації не будуть застосовуватися у повному обсязі					+
	документи щодо відповідних технічних прийомів та систематичних дій з управління процесом створення та/або утримання підсистеми у відповідному стані		+			
23.3	документи щодо відповідних технічних прийомів та систематичних дій з контролю та перевірки проектів, що будуть використовуватися під час проектування підсистеми					+
	документи щодо відповідних технічних прийомів та систематичних дій з управління процесом створення та/або утримання відповідної підсистеми у відповідному стані, контролю за якістю та процедури повної системи управління якістю					+
23.4	документи щодо досліджень та випробувань, що здійснюватимуться до, під час та після створення та/або утримання підсистеми у відповідному стані, а також періодичності їх здійснення		+			+
	процедури щодо якості (звіти про перевірки, дані випробувань, дані щодо калібрування засобів вимірювальної техніки, кваліфікаційні звіти щодо відповідного персоналу)		+			
23.5	документи щодо процедур оцінки якості (звіти про перевірки та дані випробувань, кваліфікаційні звіти щодо відповідного персоналу)					+
23.6	процедури моніторингу щодо досягнення необхідної якості та ефективної експлуатації системи управління якістю		+			

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Закінчення таблиці 2

23.6	документи щодо процедур моніторингу досягнення необхідної якості проектів і підсистеми та ефективної експлуатації повної системи управління якістю					+
23.7	свідчення того, що створення підсистеми охоплено системою управління якістю заявника, а також докази її ефективності		+			
23.8	інформацію щодо призначеного органу, відповідального за затвердження та нагляд за системою управління якістю		+			

Виходячи із наведеної в таблицях 1 та 2 інформації, можна зробити такий висновок: незважаючи на відсутність принципової різниці щодо змісту технічної документації, яку має бути складено, деякі відмінності все ж таки існують. І справа не тільки в тому, що модулі, під час застосування яких використовується оцінювання системи управління якістю, містять вимоги щодо документів на цю систему, але й в тому, що деякі вимоги до змісту технічної документації окремих модулів відрізняються більш розширеним формулюванням, яке уточнює ці вимоги залежно від модуля. Здебільшого це стосується модулів, які являють собою повну процедуру оцінки, а не її частину.

Крім того, наведена в таблицях 1 та 2 інформація має у більшості випадків загальне визначення та не надає розуміння щодо конкретних документів, які мають потрапити до технічної документації під певний модуль.

Якщо з такими визначеннями технічної документації, як наприклад:

- «перелік підприємств, залучених до створення підсистеми»;
- «звіти про випробування»;
- «результати виконаних розробок, проектних рішень та розрахунків, проведених досліджень та випробувань»;
- «описи та пояснення, необхідні для розуміння таких креслень»;
- «загальний опис підсистеми»;
- «загальний опис складової»;
- «проект (за наявності), виробничі креслення, електричні, гідравлічні та інші схеми (за наявності) компонентів складової»

все достатньо зрозуміло, то з такими, як:

- «умови використання підсистеми з визначенням окремих показників (обмеження часу експлуатації, максимального допустимого зношення технічних засобів, частоти та обсягу технічного обслуговування обладнання, умов взаємодії окремих підсистем, вимоги до організаційної структури підприємства, посадових обов'язків окремих працівників, кваліфікаційного складу працівників та інші показники)»;
- «умови інтеграції підсистеми в систему залізничного транспорту та необхідні умови, пов'язані з інтерфейсом»;
- «умови інтеграції складової у систему залізничного транспорту та необхідні умови, пов'язані з інтерфейсом»

є певні труднощі.

На погляд автора ці труднощі насамперед полягають у тому, що ці вимоги виписані відповідно до РІШЕННЯ КОМІСІЇ від 9 листопада 2010 року «Про модулі для процедур оцінювання відповідності, придатності до використання та перевірки ЄС, що мають використовуватись у технічних специфікаціях експлуатаційної сумісності, ухвалених Директивою 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради

(2010/713/ЄС)» [8]. Оскільки Директивою 2008/57/ЄС [9] передбачалось приведення різноманітних національних вимог щодо функціонування залізничної системи в кожній країні Європейського Союзу до спільних ефективних та прогресивних вимог, завдяки яким буде створено умови щодо технічної гармонізації та стандартизації, яким повинні відповідати складові інтероперабельності, введено загальну процедуру досягнення відповідності та забезпечення відповідності правилам безпеки, здоров'я та захисту прав споживачів, що стосуються залізничних мереж під час їх проектування, спорудження, підготовки та експлуатації. Також Директива 2008/57/ЄС [9] мала на меті досягнення по всій залізничній мережі «особливо високої сумісності між характеристиками інфраструктури та самого транспорту та ефективного зв'язку між інформаційними та комунікативними системами різних управлінь інфраструктури та залізничних підприємств, враховуючи, що «рівень ефективності, безпеки, якості обслуговування та витрат залежить від сумісності, зв'язку та, зокрема, від інтероперабельності залізничної системи».

Отже, наявність однакових вимог до залізничної системи на всій території України, надає можливість стверджувати, що умови інтеграції чи то підсистеми, чи то складової оперативної сумісності в систему залізничного транспорту та забезпечення виконання умов, пов'язаних з інтерфейсом, є вихідними параметрами при розробці, створенні та будівництві як рухомого складу так і складових елементів інфраструктури (далі – елементи інфраструктури), які належать до складових оперативної сумісності або підсистем залізничного транспорту.

Іншою проблемою можна вважати той факт, що в чинних технічних регламентах у сфері залізничного транспорту відсутній перелік конкретних показників безпеки щодо рухомого складу та елементів інфраструктури, що мають бути обов'язково розглянуті під час проведення оцінки відповідності.

Зважаючи на встановлені у технічних регламентах [3] та [4] на підставі положень закону України [1] та закону України «Про загальну безпечність нехарчової продукції» [10] обов'язкові вимоги щодо безпеки рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, наявність переліку показників безпеки залізничного транспорту є не тільки актуальним питанням, але й фактором, який дозволить ліквідувати непорозуміння у виборі процедур (модулів) оцінки відповідності певних об'єктів залізничного транспорту.

Крім того, ураховуючи положення пункту 4 статті 44 закону України [1] щодо права секторальних (міжсекторальних) груп призначених органів «розробляти та ухвалювати документи, спрямовані на забезпечення узгодженості в технічному застосуванні призначеними органами процедур оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, що належать до сфери відповідальності зазначених груп», визначення та обрання спільного (однакового) підходу до певних процедур (модулів) оцінки відповідності для конкретних об'єктів залізничного транспорту, стає дуже важливим аспектом у створенні об'єктивного, ефективного, без зайвого навантаження на виробників, підходу до процесу оцінки відповідності у залізничній галузі. Що в свою чергу сприятиме забезпеченню безпеки як залізничної системи у цілому, так і окремих її підсистем, складових та елементів. Такий спільний підхід також надасть змогу обирати об'єктивне обґрунтування щодо визначення підсистем, складових та елементів, що становлять низький, або середній, або високий рівень небезпеки, а також надасть можливість виконувати вибір, ідентифікацію та оцінку притаманних ризиків (що будуть певними для конкретного об'єкту) за спільними правилами стосовно загально визначених показників безпеки.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

На підставі вище викладеного можна вважати, що відповідь на питання щодо умов інтеграції складових оперативної сумісності та елементів інфраструктури у систему залізничного транспорту, містить цілком логічні пояснення, а саме:

1) відповідно до пункту 7.2 ДСТУ ГОСТ 15.902 [11] для постановки продукції на виробництво має бути розроблене технічне завдання (ТЗ), в якому має бути **урахований досвід попередніх розробок аналогічної продукції та її експлуатації**;

2) відповідно до пункту 7.7 та 8.3 ДСТУ ГОСТ 15.902 [11] проведення приймальних випробувань під час приймання результатів дослідно-конструкторських робіт та кваліфікаційних випробувань під час освоєння з метою встановлення її відповідності встановленим вимогам як у нормативних документах так і конструкторській та технологічній документації;

3) відповідно до 7.7.11 та 8.3.12 ДСТУ ГОСТ 15.902 [11] у відповідних документах (протоколах приймальних випробувань та актах приймальної комісії або в протоколах (або звітах) кваліфікаційних випробувань та актах кваліфікаційної комісії) мають бути засвідчені результати проведених випробувань, перевірок, оглядів, контролю та вимірювань, та містять, зокрема дані про:

- відповідність дослідного зразка вимогам, встановленим у ТЗ, у разі приймання результатів дослідно-конструкторських робіт;

- або

- відповідність конструкторській документації (КД) під час освоєння виробництва;

- рекомендації щодо можливості подальшого використання дослідних (головних) зразків;

- рекомендації щодо виготовлення установчої серії та її обсяг;

- можливість виконання робіт, передбачених у документах щодо експлуатації та ремонту.

Якщо взяти до уваги, що у разі проведення перелічених вище етапів постановки продукції на виробництво, отримано позитивні результати, то можна стверджувати, що затверджені протокол приймальних випробувань, акт приймальної комісії, протокол (звіт) кваліфікаційних випробувань, акт кваліфікаційної комісії разом із затвердженими технічними умовами (ТУ) на продукцію (якщо розроблення технічних умов було передбачено) є тими документами, які можуть бути доказом інтеграції складових оперативної сумісності та елементів інфраструктури у систему залізничного транспорту.

Але, слід визнати, що таке твердження не є панацеєю. В цій статті автором наведено приклади можливих варіантів документів, що будуть доречними у складі технічної документації, яку має створювати та подавати виробник чи інша особа, що діє від імені виробника, задля підтвердження відповідності продукції вимогам технічних регламентів.

Також треба зазначити, що цілковиту відповідальність за складання та повноту технічної документації разом із оформленням декларації про відповідність несе виробник.

Але при цьому:

1) рішення про відповідність продукції та про видачу сертифікату відповідності за модулями, що передбачають такі дії, приймає призначений орган оцінки відповідності на підставі проведення відповідних перевірок, зокрема наданої технічної документації, та на підставі позитивних результатів

2) відповідно до статті 41, пунктів 2-5 закону України [1]:

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

«- призначені органи повинні дотримуватися ступеня вимогливості та рівня захисту, що є необхідними для відповідності продукції вимогам відповідного технічного регламенту;

- у разі якщо призначений орган вважає, що виробником не були виконані вимоги, визначені в технічному регламенті, відповідних стандартах з переліку національних стандартів для цілей застосування технічного регламенту чи інших технічних специфікаціях, зазначений орган повинен вимагати від виробника вжиття відповідних коригувальних заходів та не видавати документ про відповідність;

- у разі якщо під час проведення моніторингу відповідності після видачі документа про відповідність призначений орган виявить, що продукція вже не відповідає вимогам, зазначений орган повинен вимагати від виробника вжиття відповідних коригувальних заходів і в разі необхідності призупинити або припинити дію документа про відповідність;

- у разі якщо коригувальних заходів не було вжито або вони не дали необхідних результатів, призначений орган залежно від обставин повинен установити обмеження щодо будь-яких документів про відповідність, призупинити або припинити їхню дію».

Оскільки на даний час практичний досвід щодо проведення оцінки відповідності продукції для залізничного транспорту відповідно до встановлених постановою № 797 [2] процедур, майже відсутній, то говорити про об'єктивність та правильність викладених варіантів підтверджуючих документів, буде занадто впевнено. Скоріш за все конкретні роботи щодо оцінки відповідності залізничної продукції вимогам застосованих до неї технічних регламентів [3] та [4] внесуть свої корективи та пропозиції, особливо у разі застосування складних модулів таких, як CD, CV, CH, CH1, SD, SF, SG, SH1. Але у виборі саме за якою процедурою має бути виконана оцінка відповідності, позитивним фактором є те, що відповідно до постанови КМУ від 26.01.2022 № 53 «Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту» [6] у виробника є право обирати той чи інший модуль або їх комбінацію, які наведено у переліку складових елементів інфраструктури залізничного транспорту, які підлягають оцінці відповідності та у переліку рухомого складу та його складових частин, що підлягають оцінці відповідності.

Яким чином буде відбуватись процес оцінки відповідності вимогам технічних регламентів у сфері залізничного транспорту покаже майбутнє, оскільки впровадження змін до технічних регламентів [3] та [4] відкладено постановою КМУ від 4 квітня 2025 р. № 377 на 51 місяць від дня опублікування постанови № 53 [6].

Наприкінці слід нагадати, що законом України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» (стаття 24) встановлено, що здійснювати добровільну оцінку відповідності технічні регламенти не вимагають, але законом і не заборонено здійснення такої оцінки. При цьому, в законі [1] наведено: «Добровільна оцінка відповідності здійснюється на добровільних засадах, в будь-яких формах, включаючи випробування, декларування відповідності, сертифікацію та інспектування, та на відповідність будь-яким заявленим вимогам.

Орган з оцінки відповідності залучається до здійснення добровільної оцінки відповідності на умовах, визначених договором між заявником і таким органом».

Висновки

1 Оцінка відповідності за одним із модулів або їх комбінацією з метою підтвердження відповідності складових оперативної сумісності та елементів інфраструктури системи залізничного транспорту встановленим вимогам є важливою складовою

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

забезпечення безпечного функціонування залізничної системи України та виконання законодавчих вимог щодо надання на ринку, введення в обіг або вводу в експлуатацію безпечної продукції залізничного призначення.

2. Відповідальність за зміст та повноту технічної документації, яку потрібно надавати як доказ відповідності продукції встановленим вимогам, покладається на виробника.

3. Для підтвердження відповідності своєї продукції встановленим у технічних регламентах вимогам, виробник має право обирати процедуру (модуль, комбінацію модулів), що наведені у цих технічних регламентах.

4. Документи, що отримані під час постановки продукції на виробництво відповідно до ДСТУ ГОСТ 15.902, можуть служити доказом умов інтеграції складових оперативної сумісності та елементів інфраструктури у систему залізничного транспорту.

5. За бажанням виробника на підставі відповідного договору між ним та органом з оцінки відповідності може бути здійснена добровільна оцінка відповідності в будь-яких формах, включаючи випробування, декларування відповідності, сертифікацію та інспектування, та на відповідність будь-яким заявленим вимогам.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: Закон України від 15 січня 2015 р. № 124-VIII // База даних «Законодавство України» ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text>

2. Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 жовтня 2018 р. № 797. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text>

3. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 494. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text>

4. Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1194. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-%D0%BF#Text>

5. Герко Н.П. Оцінка відповідності у сфері залізничного транспорту. Модуль CV. Теоретичний погляд на можливості застосування. Збірник наукових праць «Рейковий рухомий склад». 2024. Вип. 28 С. 50-62 DOI: <http://doi.org/10.47675/2304-6309-2024-28-50-62>.

6. Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту. Постанова Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text>

7. Семко Ж.О. Оцінка відповідності у сфері залізничного транспорту. Модуль CV. Необхідність, особливості та можливості застосування. Збірник наукових праць «Рейковий рухомий склад». 2023. Вип. 27. С. 35-45. DOI: <http://doi.org/10.47675/2304-6309-2023-27-35-45>.

8. РІШЕННЯ КОМІСІЇ від 9 листопада 2010 року № 713 Про модулі для процедур оцінювання відповідності, придатності до використання та перевірки ЄС, що мають використовуватись у технічних специфікаціях експлуатаційної сумісності, ухвалених Директивою 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/EU100026>

9. Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства (Доопрацьована). 46 с. URL: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-57-UA.pdf>

10. Закон України від 2 грудня 2010 року № 2736-VI Про загальну безпечність нехарчової продукції. *Відомості Верховної Ради України*, 2011, № 22, ст. 145. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2736-17#Text>

11. ДСТУ ГОСТ 15.902:2017 (ГОСТ 15.902-2014, IDT) Система розроблення та постановлення продукції на виробництво. Залізничний рухомий склад. Порядок розроблення та постановлення на виробництво [Чинний від 2017-07-11]. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2017. 36 с. (Національні стандарти України)

Zh. O. Semko

State Enterprise «Ukrainian Scientific Railway Car Building Research Institute»
33 I. Prykhodka St., Kremenchuk, 39621, Ukraine
Tel.: +380 536(6) 60250, E-mail: shaganne@gmail.com
ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0047-8509>

CONFORMITY ASSESSMENT IN THE FIELD OF RAILWAY TRANSPORT. CONFORMITY ASSESSMENT MODULES. ASPECTS OF EXECUTING TECHNICAL DOCUMENTATION

In accordance with the Law of Ukraine On Technical Regulations and Conformity Assessment, the activities of all parties involved in placing products on the Ukrainian market, introducing them into the market or putting them into operation should be aimed primarily at protecting human, animal and plant life and health, preserving the environment and natural resources, ensuring energy efficiency, protecting property, ensuring national security and preventing business practices that mislead consumers (users). In order to fulfil this task, the law provides for the assessment of product compliance with the requirements of technical regulations, which is an important aspect of the legally sound system of technical regulation in Ukraine. The provisions of this law, which apply to all products on the Ukrainian market, including railway transport products, stipulate that technical regulations that provide for the application of conformity assessment procedures generally contain either the conformity assessment procedures themselves, which must or may be applied to assess the conformity of products with the technical requirements set out in the technical regulations, or, if such procedures are approved by other regulatory acts, references to them.

Since, pursuant to Resolution No. 377 dated April 04, 2025 «On Amendments to Clause 2 of Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 53 dated January 26, 2022», the implementation of amendments to technical regulations in the field of railway transport has been postponed, there is an opportunity to consider some aspects of assessing the conformity of products with the requirements of technical regulations by applying modules. The article provides a theoretical view of the requirements stipulated by each module with regard to the content and scope of technical documentation to be prepared to confirm the conformity of products with the requirements set for them.

In addition, the article provides a comparative analysis of the requirements set out in the Decision of the European Commission of November 9, 2010 No. 2010/713/EU «On modules for conformity assessment, fitness for use and EU verification procedures to be used in technical specifications for interoperability adopted by Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council» with the requirements approved in Ukraine «Conformity assessment modules in the field of railway transport», approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 797 of October 3, 2018.

Two technical regulations were adopted to implement the requirements of the law in the field of railway transport: The Technical Regulations on the Safety of Railway Transport Infrastructure, approved by CMU Resolution No. 49 on July 11, 2013, and the Technical Regulations on the Safety of Railway Transport Rolling Stock, approved by CMU Resolution No. 1194 on December 30, 2015, as well as the Conformity

Assessment Modules in the field of railway transport, approved by CMU Resolution No. 797 on October 3, 2018.

Key words: conformity assessment, module, specified requirements, conformity assessment procedure, technical regulations.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy Pro tekhnichni rehlementy ta otsinku vidpovidnosti vid 15 sichnia 2015 roku № 124-VIII [Law of Ukraine about technical regulations and conformity assessment from January 15 2015, № 124-VIII]. (2015, January 15). *Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy» - «Legislation of Ukraine» database. Vidomosti Verkhovnoi Rady – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text> [in Ukrainian].
2. Postanova KМУ Pro zatverdzhennia moduliv otsinky vidpovidnosti u sferi zaliznychnoho transportu. vid 3 zhovtnia 2018 roku № 797 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on conformity assessment modules in the field of railway transport from 3d Oktober 2018, № 797]. (2018, October 3). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text>
3. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlementu bezpeky infrastruktury zaliznychnoho transport vid 11 lypnia 2013 roku № 494 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on the approval of the Technical Regulations for the Safety of Infrastructure of Railway Transport from July 11 2013 № 494]. (2013, July 11). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
4. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 grudnia 2015 roku № 1194 Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlementu bezpeky rukhomoho skladu zaliznychnoho transport [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on the approval of the Technical Regulations for the Safety of Rolling Stock of Railway Transport from December 30 2015 № 1194-2015]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
5. Gerko N. (2024) Conformity assessment in the field of railway transport. Module CV. Theoretical view on the application possibilities *Zbirnyk naukovykh prats «Reikovy rukhomyi sklad» - Collection of scientific works «Railbound Rolling Stock»*, 28, 50-62 DOI: <http://doi.org/10.47675/2304-6309-2024-28-50-62>. [in Ukrainian].
6. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26 sichnnia 2022 roku № 53 Pro vnesennia zmin do Tekhnichnoho rehlementu bezpeky infrastruktury zaliznychnoho transport i Tekhnichnoho rehlementu bezpeky rukhomoho skladu zaliznychnoho transportu [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on approval of changes to the Technical Regulations of Infrastructure of Railway Transport and for the Safety of Rolling Stock of Railway Transport from January 26 2022, № 53]. (2022, January 26). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
7. Semko Zh. Compliance assessment in the field of railway transport. Module SV. Necessity, features and application possibilities. *Zbirnyk naukovykh prats «Reikovy rukhomyi sklad» - Collection of scientific works «Railbound Rolling Stock»*, 27, 35-45 [in Ukrainian].
8. RISHENNIA KOMISII Pro moduli dlia protsedur otsiniuvannia vidpovidnosti, prydatnosti do vykorystannia ta perevirky ES, shcho maiut vykorystovuvaty u tekhnichnykh spetsyfikatsiakh ekspluatatsiinoi sumisnosti, ukhvalenykh Dyrektyvoiu 2008/57/ES Evropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 9 lystopada 2010 roku № 713 [COMMISSION DECISION No. 713 On the modules for conformity assessment, suitability for use and EU verification procedures to be used in technical specifications for interoperability adopted by Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of November 9 2010]. (2010, November 9). Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/EU100026>
9. Pro interoperabelnist zaliznychnoi systemy v mezhakh Spivtovarystva (Doopratsovana). Dyrektyva № 2008/57/EC Evropeyskoho Parlamentu ta Rady vid 17 chervnya 2008 roku [Directive No. 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of June 17, 2008 On the interoperability of the railway system within the Community (Revised)]. (2008, June 17). Retrieved from: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-57-UA.pdf> [in Ukrainian].
10. Zakon Ukrainy vid 2 hrudnya 2010 roku № 2736-VI Pro zahalnu bezpechnist nekharchovoi produktsii [Law of Ukraine On the general safety of non-food products] (2010, December 2) *Vidomosti Verkhovnoi Rady – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine 2011. № 22, st. 145*). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2736-17#Text>
11. Systema rozroblennia ta postanovlennia prodyktsii na vyrobnytstvo. Zaliznychnyi rukhomyi sklad. Poriadok rozroblennia ta postanovlennia na vyrobnytstvo [System of development and launching into manufacture. Railway rolling stock. Procedure of development and launching into manufacture]. (2017). *DSTU GOST 15.902:2017 (GOST 15.902-2014, IDT) from 11d July 2017*. Kyiv: SE «UkrNDNC».