

Об утверждении Правил технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 27 июня 2019 года № 444. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 1 июля 2019 года № 18952.

В соответствии с подпунктом 34-39) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава.

2. Комитету транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан;

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарного дня после дня его первого официального опубликования.

Министр

Р. Склад

Утверждены
приказом Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 27 июня 2019 года № 444

Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 34-39)

пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" и определяют порядок технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава.

2. В настоящих Правилах применяются следующие термины и определения:

1) текущий отцепочный ремонт вагона (далее - ТР) - ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности вагона с заменой или восстановлением отдельных составных частей, отцепкой от состава или группы вагонов, переводом в нерабочий парк и подачей на специализированные пути;

2) капитальный ремонт вагона (далее - КР вагон) - ремонт, выполняемый для восстановления исправности полного или близкого к полному восстановлению ресурса вагона с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые;

3) деповской ремонт (далее - ДР) - плановый ремонт для восстановления их работоспособности с заменой или ремонтом отдельных составных частей, а также модернизации отдельных узлов;

4) ремонтная документация – документация, содержащая указания по организации ремонта, правила и порядок выполнения капитального, среднего и текущего ремонта, контроля, регулирования, испытаний, консервации, транспортирования и хранения продукции после ремонта, монтажа и испытания, а также значения показателей и норм, которым должен удовлетворять продукция после ремонта;

5) ремонт подвижного состава - комплекс операций по восстановлению исправности, работоспособности и ресурса подвижного состава;

6) капитальный ремонт (далее - КР-1) - плановый ремонт вагонов для восстановления исправности и ресурса вагонов путем замены или ремонта изношенных и поврежденных узлов и деталей, а также их модернизации;

7) капитальный ремонт (далее - КР-2) - плановый ремонт для восстановления исправности и ресурса вагонов с частичным вскрытием кузова до металла с заменой теплоизоляции и электропроводки. При необходимости с заменой базовых систем, элементов конструкций и модернизации основных узлов;

8) капитальный ремонт с продлением срока службы (далее - КРП) - контроль технического состояния всех несущих элементов конструкции вагона с восстановлением их назначенного ресурса, заменой или восстановлением любых его составных частей, включая базовые и назначением нового срока службы;

9) руководство по эксплуатации – документ, содержащий сведения о конструкции, принципе действия, характеристиках (свойствах) продукции и указания, необходимые для правильной и безопасной эксплуатации продукции (использования по назначению, технического обслуживания, текущего ремонта, хранения и транспортирования) и оценок ее технического состояния при определении необходимости отправки ее в ремонт, а также сведения по утилизации продукции;

10) сервисное обслуживание (далее – СО) – комплекс технических и организационных мероприятий, осуществляемых специализированными организациями и/или предприятиями-изготовителями железнодорожного подвижного состава или его составных частей для обеспечения эксплуатации и ремонта железнодорожного подвижного состава;

11) техническое обслуживание (далее – ТО) – совокупность технических и организационных действий, направленных на поддержание подвижного состава в работоспособном состоянии.

Глава 2. Порядок технической эксплуатации подвижного состава

3. Порядок технической эксплуатации подвижного состава включает в себя процессы по соблюдению требований эксплуатационной документации, с целью обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы на железнодорожных путях.

4. Работники национального оператора инфраструктуры, владельцы подвижного состава, вспомогательной службы железнодорожного транспорта, непосредственно обслуживающие подвижной состав обеспечивают соблюдение требований Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта (далее – ПТЭ РК), утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11897), законодательства Республики Казахстан в области технического регулирования, здравоохранения, сфере стандартизации и экологического законодательства Республики Казахстан.

5. Эксплуатируемый парк составляют локомотивы занятые на всех видах работы, в том числе и находящиеся на техническом обслуживании ТО-1 и ТО-2, установленный в нормативной технической документацией.

Технические обслуживания ТО-1 и ТО-2 локомотивов являются периодическими и предназначены для контроля технического состояния узлов и систем локомотива в целях предупреждения отказов в эксплуатации, а также поддержания в исправном техническом состоянии.

6. Порядок технической эксплуатации подвижного состава установлен в соответствии с ПТЭ РК.

Глава 3. Порядок обслуживания и ремонта подвижного состава

7. Неисправным считается подвижной состав, который по своему техническому состоянию не соответствует требованиям ПТЭ РК и требует ремонта или списания.

Неисправность подвижного состава определяется работниками Национального оператора инфраструктуры, перевозчика и вспомогательной службы на железнодорожном транспорте.

Выполнения технического обслуживания подвижного состава производится в соответствии технологических процессов, утверждаемых Национальным оператором инфраструктуры и перевозчиком.

При техническом обслуживании подвижного состава проверяется:

наличие и исправность узлов и деталей и их соответствие требованиям пункта 10 настоящих Правил и ПТЭ РК;

сроки и периодичность предусмотренных ремонтов, а у пассажирских вагонов, кроме того, сроки единой технической ревизии;

На пунктах формирования и оборота поездов, а также пунктах технического обслуживания (далее – ПТО вагона) промежуточных станций, определенных Национальным оператором инфраструктуры, каждый вагон пассажирского и грузового поезда проходит техническое обслуживание с пролазкой и выполнением необходимого ремонта.

Предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления об их готовности, а также осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет ПТО вагона, устанавливается технологическим процессом и технико-распределительным актом станций, утверждаемый Национальным оператором инфраструктуры.

8. Ремонт подвижного состава осуществляется на договорной основе вспомогательными службами железнодорожного транспорта или Национальным оператором инфраструктуры.

9. Грузовым вагонам производится ТР и ремонтов в объеме КР вагона и ДР.

10. Ремонт подвижного состава, все его процессы, включая входной контроль, разборку, дефектацию (диагностирование), восстановление технического состояния, сборку и испытания, осуществляет в полном соответствии с требованиями руководства по ремонту на конкретный тип подвижного состава и технологическими процессами, утвержденными производителем ремонта в соответствии с требованиями, установленными международными соглашениями (договорами) принятыми в рамках Организации сотрудничества железных дорог и Совета по железнодорожному транспорту стран-участниц Содружества независимых государств (далее - СНГ), Грузии, Республики Латвия, Республики Литва и Эстонской Республики и иными международными соглашениями (договорами), участником которых является Республика Казахстан. Работы, не предусмотренные типовой технологией ремонта, выполняются по технологической и конструкторской документации завода изготовителя.

11. Ответственными за исправное техническое состояние, ТО, ремонт и обеспечение установленных сроков службы подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава, Национальной оператор инфраструктуры, перевозчик и вспомогательные службы железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.

12. При производстве ремонта подвижного состава обеспечивается:

1) полное выполнение требований пункта 10 настоящих Правил;

2) использование в процессе ремонта разрешенных технологической документацией технических средств, материалов и составных частей подвижного состава;

3) контроль качества выполняемых работ (операций), комплексный осмотр отремонтированного подвижного состава, контроль устранения выявленных недостатков технического состояния объектов ремонта.

13. Отремонтированный подвижной состав их составные части подлежат проверке на соответствие требованиям нормативных технических документов указанных в пункте 10 настоящих Правил.

14. Производитель ремонта предъявляет к сдаче отремонтированный подвижной состав, укомплектованный в соответствии с приемо-сдаточным актом, дефектным актом, при необходимости испытанный в порядке установленным нормативными техническими документами, признанный годным к эксплуатации, с оформленной отчетно- и учетной документацией.

15. В случае необходимости данные о выполненном ремонте, и дальнейшей годности к эксплуатации, межремонтном и гарантийном ресурсе, сроке службы, дате следующего ремонта производитель ремонта вносит в информационную базу оператора инфраструктуры либо технический паспорт подвижного состава.

16. При изменении технических характеристик, ремонтная организация вносит соответствующие изменения в технический паспорт подвижного состава с нанесением советующих трафаретов на кузов подвижного состава место нанесения которых предусмотрено нормативной технической документацией.

17. Данные по замерам, о замене и модернизации основных сборочных единиц записываются в техническом паспорте (формуляре сборочной единицы) локомотива.

18. Под техническим обслуживанием локомотивов (далее – ТО локомотива) и сервисным обслуживанием локомотивов (далее – СО локомотива) понимается комплекс организационно-технических мероприятий, направленных на поддержание локомотива в работоспособном и технически исправном состоянии или восстановление локомотива до работоспособного состояния.

19. Техническое и сервисное обслуживания включают в себя осмотр локомотивов, плановое и внеплановое обслуживание с обязательным соблюдением периодичности

проведения с использованием необходимых материальных, интеллектуальных, научных средств для содержания локомотивов в технически исправном состоянии соответствующем требованиям ПТЭ РК.

20. ТО-1 локомотива выполняется локомотивными бригадами при приемке, в пути следования и сдаче локомотива в соответствии с перечнем работ, согласно требованиям руководства по эксплуатации завода изготовителя.

21. ТО-2 локомотива выполняется высококвалифицированными слесарями в пунктах технического обслуживания локомотивов (далее – ПТО локомотива) или локомотиворемонтного предприятия, крытых, оснащенных необходимым оборудованием, приспособлениями и инструментом, обеспеченных технологическим запасом деталей, приборов и материалов.

22. ТО-3, ТО-4, ТО-6, ТО-7, ТО-8, ТО усиленного объема - 8 (далее – ТОУ-8), СО-1, СО-2, СО-3, СО-4, СО-5, СО-6, СО-7 локомотивов и капитальный ремонт локомотива (далее – КР локомотива) выполняются в ремонтных предприятиях.

23. Периодичность проведения технического и сервисного обслуживания и капитального ремонта локомотивов осуществляется согласно руководству по эксплуатации завода изготовителя.

24. Постановка локомотива на ТО, СО и КР локомотивов производится в соответствии с руководством по эксплуатации завода изготовителя.

25. Окончательный объем работ по каждому локомотиву определяется с учетом перечня дополнительных работ, составленного мастером, осмотревшим локомотив, совместно с приемщиком локомотивов, замечаний прибывшей локомотивной бригады, записей в журнале технического состояния локомотива.

26. ТО-3, ТО-6, СО-1, СО-2 и СО-3 локомотивов выполняется ремонтными организациями или ПТО локомотива.

27. ТО-4 локомотива выполняется с целью поддержания параметров бандажей колесных пар в пределах, установленных ПТЭ РК. При ТО-4 локомотива выполняется обточка бандажей колесных пар без выкатки из-под локомотива.

28. ТО-7, ТО-8, СО-4 и СО-5 локомотивов предназначены для поддержания локомотивов в работоспособном состоянии и выполняются ремонтными предприятиями для обеспечения или восстановления работоспособности локомотива, путем проведения проверки, регулировки, диагностики, ревизии, разборки, очистки, восстановления, сборки, смазки и испытаний агрегатов, узлов, деталей и сборочных единиц.

29. ТО-8, СО-5 и СО-6 локомотивов выполняются ремонтными предприятиями и предназначены для восстановления основных эксплуатационных характеристик и исправности локомотива путем ремонта или замены изношенных или поврежденных деталей и агрегатов с обязательной проверкой состояния остальных составных частей и устранением обнаруженных неисправностей.

30. ТОУ-8 и СО-7 локомотивов - ремонт, выполняемый для восстановления эксплуатационных характеристик, исправности и полного ресурса (срока службы) локомотива путем замены, ремонта изношенных и поврежденных агрегатов, узлов, деталей и частичной заменой силовой и низковольтной электропроводки на новую.

31. КР локомотива выполняется для восстановления эксплуатационных характеристик, исправности локомотива и полного или близкого к полному восстановлению его ресурса, с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые.

32. Локомотивы подвергаются испытаниям согласно руководству по эксплуатации завода изготовителя, перед выпуском из ТО и СО локомотивов.

33. Перед выпуском локомотива из ТО, СО и КР локомотивов оформляется технический паспорт (формуляр) локомотива.

34. Локомотиворемонтные предприятия выполняющие ТО и О локомотивов имеют ремонтные и эксплуатационные документы, технологические процессы на ремонтируемые типы локомотивов и их составные части.

35. Для проведения ТО и СО локомотивов локомотиворемонтные предприятия имеют подготовленный персонал, допущенный к выполнению регламентных работ и оснащены соответствующим технологическим оборудованием и оснасткой, средствами контроля и диагностики согласно требованиям нормативной технической документации, материалам и запасным частям для ремонта.

36. Организация рекламационной работы по причине выявленных неисправностей грузовых вагонов, не выдержавших гарантийный срок после постройки, произведенных ремонтов, также ремонта с продлением срока службы проводится в следующем порядке:

1) при выявлении неисправных узлов и деталей вспомогательными службами железнодорожного транспорта и Национальным оператором инфраструктуры, грузовым вагонам не выдержавшим гарантийный срок после постройки, а также плановых видов ремонта производится:

оформление уведомления на ремонт вагона формы ВУ-23, с передачей соответствующих данных в информационную систему оператора инфраструктуры о перечислении вагона в неисправный парк;

проверка соответствия данных о фактической комплектации вагона данным, указанным в информационной системе Национального оператора инфраструктуры;

оформляется первичный акт (в произвольной форме) о техническом состоянии вагона, его узлов и деталей;

вызов телеграммой в течение 3 рабочих дней от даты отцепки вагона представителей причастных сторон - собственника вагона, вагоноремонтное предприятие, вагоностроительный завод, в которой указывается место проведения служебного расследования, а в случае если неисправные узлы, детали были заменены

после планового вида ремонта в ТР - представителей организации, ранее проводившего ТР с заменой узла, детали грузового вагона;

2) при назначении даты служебного расследования следует учитывать время нахождения в пути представителей причастных сторон: время, необходимое для проезда в пассажирском поезде к месту проведения служебного расследования и дополнительные 2 рабочих дня, считая со дня подачи телеграммы о вызове представителей причастных сторон;

3) комиссией под председательством структурных подразделения Национальной железнодорожной компании в составе представителей причастных сторон (далее – Комиссия) составляется акт-рекламация формы ВУ-41. В случае неявки представителей причастных сторон в срок, указанный в телеграмме, и отсутствия сообщения о выезде представителей или переносе даты расследования с указанием причин переноса Комиссия составляет акт-рекламацию формы ВУ-41 без представителей отсутствующих сторон.

Акт-рекламация формы ВУ-41 составляется не позднее 4 суток после прибытия представителей причастных сторон. При несогласии с содержанием акта-рекламации формы ВУ-41 представитель причастной стороны подписывает акт рекламацию формы ВУ-41, но при этом на оборотной стороне акта-рекламации излагает особое мнение.

Представитель причастной стороны имеет при себе доверенность с указанием полномочий на право подписания акта-рекламации формы ВУ-41;

4) в целях установления причины возникновения неисправности узлов и деталей вагонов, не выдержавших гарантийный срок, Комиссией проводится служебное расследование, по итогам которого оформляется акт произвольной формы и подписывается в шести экземплярах присутствующими членами Комиссии. К акту прикладываются результаты дефектоскопирования или другие документы, подтверждающие неисправность;

5) неисправности узлов и деталей вагона, устранение которых возможно в условиях пункта ТР, устраняются в соответствии с установленным технологическим процессом ТР;

6) на вагон, прошедший ТР, работниками организации проводившим ТР составляется уведомление о выпуске вагона из ремонта формы ВУ-36. К уведомлению формы ВУ-36 прикладывается листок учета комплектации грузового вагона, отражающий сведения о деталях, фактически находящихся на вагоне;

7) работниками организации проводившими ТР в информационную систему Национального оператора инфраструктуры производится ввод сведений о комплектации деталей вагона, после ввода которых передается в информационную систему оператора инфраструктуры сообщение "О выводе вагона из ремонта" и в течение 5 рабочих дней со дня подписания уведомления формы ВУ-36 предъявляет собственнику вагона следующие документы:

уведомление на ремонт вагона формы ВУ-23;
первичный акт технического состояния вагона;
копия телеграммы о вызове представителей причастных сторон;
комиссионный акт расследования;
план расследования в случае неисправности колесных пар и буксового узла;
акт-рекламация формы ВУ-41, фотография или эскиз неисправной детали или узла вагона;

справка из информационной системы оператора инфраструктуры "Сведения об остаточном ресурсе вагона", с данными, полученными до и после проведения ТР;

комиссионный акт (в случае несоответствия фактической комплектации деталей или узла данным информационной системы оператора инфраструктуры);

дефектная ведомость формы ВУ-22;

акт выполненных работ;

уведомление формы ВУ-36;

калькуляция на фактически выполненную работу, счет-фактура и акт работ, выполненных на ТР;

8) в случае невозможности устранения неисправности в условиях пункта ТР работники эксплуатационного вагонного депо информируют (телефонограммой) собственника вагона, которым принимаются меры по организации ремонта в условиях вагоноремонтного предприятия;

9) в случае принадлежности вагона инвентарному парку другой железнодорожной администрации работниками железной дороги осуществляется отправка вагона в страну-собственнику при условии обеспечения безопасности движения поездов.