

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

**РАСПОРЯЖЕНИЕ
ОТ 10 СЕНТЯБРЯ 2014 Г. N 2148Р**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ДОПУСКА ЛОКОМОТИВОВ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ
ОАО "РЖД", НА ПУТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ПОЛНОГО
СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

В целях обеспечения единого порядка допуска локомотивов на пути общего пользования в соответствии с нормами и правилами, установленными руководящими документами МПС России, Минтранса России и ОАО "РЖД", в условиях полного сервисного обслуживания:

1. Утвердить и ввести в действие с 10 сентября 2014 г. прилагаемый "Порядок допуска локомотивов, принадлежащих ОАО "РЖД" на пути общего пользования в условиях полного сервисного обслуживания".
2. Руководителям Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО "Желдорремаш" и сервисных организаций:

обеспечить ознакомление работников с Порядком, утвержденным настоящим распоряжением;

внести в нормативную документацию филиалов и сервисных организаций соответствующие изменения, при необходимости разработать новые внутренние документы и регламенты по взаимодействию.

3. Начальнику Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Акулову А.П., первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А., генеральному директору ООО "ТМХ-Сервис" Гриненко В.И. (по согласованию), генеральному директору ООО "СТМ-Сервис" Измайлову А.Р. (по согласованию), ОАО "Желдорремаш" Дьяченкову С.А. (по согласованию) организовать изучение с причастными работниками настоящего Порядка с последующей проверкой знаний.

4. Контроль за выполнением требований настоящего распоряжения возлагаю на заместителя начальника Дирекции тяги Маралова Е.С.

Вице-президент ОАО "РЖД"
А.В.ВОРОТИЛКИН

Утвержден
распоряжением ОАО "РЖД"
от 10 сентября 2014 г. N 2148р

**ПОРЯДОК
ДОПУСКА ЛОКОМОТИВОВ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ОАО "РЖД" НА ПУТИ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ПОЛНОГО СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

I. Общие положения

- 1.1. Порядок допуска локомотивов, принадлежащих ОАО "РЖД" на пути общего пользования в условиях полного сервисного обслуживания (далее - Порядок) разработан с целью обеспечения единого требования к допуску локомотивов на пути

общего пользования.

1.2. Единые требования к допуску локомотивов на пути общего пользования должны соответствовать нормам и правилам, установленными Федеральным законом от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 26 "Об утверждении правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования", приказом Минтранса РФ от 15 февраля 2008 г. N 28 "О внесении изменений в Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 26".

1.3. Действие настоящего Порядка распространяется на локомотивы, вновь построенные и прошедшие ремонт и техническое обслуживание в депо сервисного обслуживания и на локомотиворемонтных заводах.

1.4. Настоящий Порядок предусматривает исполнение процедуры выхода локомотивов на железнодорожные пути общего пользования железнодорожных станций с железнодорожных путей необщего пользования, включая допуск локомотивов, к следованию в поездах по железнодорожным путям общего пользования, и выхода вышеназванного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования с железнодорожных путей общего пользования (далее - подача локомотивов) в соответствии с требованиями Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", Федерального закона от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации", иными нормативными правовыми актами, определяющими требования к обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также в соответствии с Порядком подачи (выхода) локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования, установленных Приказом Минтранса РФ от 15 февраля 2008 г. N 28 "О внесении изменений в Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 26".

1.5. Порядок назначения ответственных работников эксплуатационного локомотивного депо, локомотиворемонтных, локомотивостроительных заводов и депо сервисного обслуживания, и ремонтного локомотивного депо, заверяющих акт технического состояния локомотива, устанавливается приказами по данным структурным подразделениям.

1.6. Ответственность за техническое состояние локомотива несут эксплуатационное локомотивное депо, ремонтное локомотивное депо (в части ремонта устройств безопасности) и депо сервисного обслуживания. Порядок учета нарушений безопасности движения, допущенных по причине неисправности локомотива, производится в соответствии с распоряжением ОАО "РЖД" от 12 декабря 2013 г. N 2744р.

1.7. В Регламенте используются следующие сокращения, наименования, определения и понятия:

ТЧЭ - эксплуатационное локомотивное депо;

рекламационные документы - документы, подтверждающие неисправность и причину ее возникновения, вследствие которой допущен отказ локомотива;

гарантийный срок - период времени, в течение которого согласно норм

гарантируется исправная работа локомотива при соблюдении правил его эксплуатации и технического содержания;

нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе - транспортные происшествия и иные, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, события в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2006 г. N 163 "Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий";

оперативное отнесение ответственности за отказ в работе технического средства - формирование информации о службе, структурном подразделении функционального филиала, причастных к отказу, на основании данных о движении поездов, а также по докладам участников перевозочного процесса, путем внесения отметки на график исполненного движения ГИД "Урал-ВНИИЖТ", график исполненной работы (ГИР) АСУ Станции, на основании данных автоматизированных систем, систем мониторинга технических средств или в режиме ручного ввода оповещения в систему КАС АНТ, до проведения расследования по установлению причин отказа в работе технического средства;

отказ - событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта (ГОСТ);

сервисные организации - дочерние и зависимые общества ОАО "РЖД", иные юридические лица, предоставляющие услуги по сервисному постгарантийному обслуживанию технических средств (или их элементов), подлежащих учету в соответствии с нормами, установленными ОАО "РЖД";

спорный случай - отказ в работе технического средства, по которому в течение 72 часов (а при внесении информации о необходимости дополнительного расследования - в течение 240 часов) с момента формирования о нем оповещения в системе КАС АНТ не было принято решение об отнесении ответственности за конкретным линейным подразделением, службой или структурным подразделением функционального филиала;

железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;

железнодорожный подвижной состав - локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав;

владелец инфраструктуры - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или ином праве

и оказывающие услуги по ее использованию на основании договора;

безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта - состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

II. Порядок допуска локомотивов, принадлежащих ОАО "РЖД", на пути общего пользования

2.1. Сдачу и приемку локомотива после проведения технического обслуживания (кроме ТО-2), ремонта и модернизации осуществляют мастер (бригадир) соответствующего цеха депо сервисного обслуживания (далее - мастер цеха) и приемщик локомотивов региональной дирекции тяги.

Сдачу и приемку локомотива после проведения технического обслуживания в объеме ТО-2 осуществляют мастер цеха и локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо, работающая при депо.

Проверка работоспособности систем безопасности, пожаротушения и другого оборудования локомотива осуществляется уполномоченными работниками ремонтных локомотивных депо и депо сервисного обслуживания, а также эксплуатационных локомотивных депо.

2.2. После завершения приемки локомотива из ремонта, технического обслуживания и модернизации оформляется Акт формы ТУ-31.

Одновременно мастером цеха производится запись о проведенных цикловых работах и устранении выявленных замечаний в книге формы ТУ-28 и журнале формы ТУ-152.

2.3. Начальным моментом учета локомотива в эксплуатации после ремонта, технического обслуживания (кроме ТО-2) или модернизации является дата и время оформления акт формы ТУ-31.

Акт формы ТУ-31 оформляется совместно представителями ТЧЭ и депо сервисного обслуживания.

Фактическое время окончания работ отмечается:

по ремонту локомотива - в книге формы ТУ-125;

по техническому обслуживанию - в книге формы ТУ-150;

по модернизации - в книге формы ТУ-30 с составлением Акта модернизации формы ТУ-165.

Право внесения записей в журналы формы ТУ-125, ТУ-150, ТУ-30 о постановке в ремонт и выхода из ремонта имеют работники депо сервисного обслуживания, назначенные приказом начальника депо сервисного обслуживания.

2.4. Мастер цеха депо сервисного обслуживания направляет дежурному по эксплуатационному локомотивному депо вместе с журналом формы ТУ-152 талон-отзыв (приложение N 1) о качестве проведенного ремонта (технического обслуживания) локомотива.

По окончании первой поездки после проведения технического обслуживания, ремонта или модернизации машинист локомотива сдает дежурному по эксплуатационному локомотивному депо вместе с маршрутом машиниста талон-отзыв с указанием выявленных замечаний для последующей передачи в депо сервисного обслуживания.

Лицо, ответственное за передачу талона-отзыва от дежурного по эксплуатационному локомотивному депо в технический отдел депо сервисного обслуживания, устанавливается приказом начальника депо сервисного обслуживания.

2.5. В случае выявления при сдаче локомотива из депо сервисного обслуживания в эксплуатацию неисправностей оборудования, систем безопасности и пожаротушения, инвентаря, а также несоответствий его фактической комплектации, указанной в акте формы ТУ-162, данный локомотив в эксплуатацию не принимается до устранения этих несоответствий. Время простоя на ремонте в данном случае увеличивается на время устранения замечаний.

2.6. Подтверждение технической готовности локомотивов по техническому состоянию, в том числе подтверждение наличия и исправности устройств безопасности, радиосвязи, систем пожаротушения, иного оборудования, осуществляется единым актом технического состояния и допуска к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования локомотива, моторвагонного подвижного состава после изготовления, модернизации, ремонта (далее - Акт), составленным по форме, приведенной в приложении N 2 к настоящему Порядку. Акт составляется уполномоченным работником депо сервисного обслуживания не реже одного раза в месяц для локомотива, допускаемого к следованию в поездах по железнодорожным путям общего пользования, и не реже одного раза в 6 месяцев - для локомотивов, выходящих с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования железнодорожных станций и с железнодорожных путей общего пользования железнодорожных станций на железнодорожные пути необщего пользования вне зависимости от принадлежности. Акт составляется в двух экземплярах, заверяется подписью уполномоченного работника эксплуатационного локомотивного депо и печатью эксплуатационного локомотивного депо, а также подписью и печатью уполномоченного работника депо сервисного обслуживания, производящего техническое обслуживание или ремонт локомотива. Заверенный Акт вклеивается мастером (бригадиром) депо сервисного обслуживания, производящего техническое обслуживание или ремонт локомотивов, на первую страницу бортового журнала формы ТУ-152, при этом предыдущий акт из журнала удаляется. Второй экземпляр хранится в архиве технического отдела эксплуатационного локомотивного депо на протяжении трех лет с момента заполнения. В качестве уполномоченных начальниками эксплуатационного и сервисного локомотивных депо могут назначаться инженерно-технические работники или другие работники, имеющие необходимые компетенции. Контроль за сроками подтверждения технического состояния локомотива возлагается на мастера (бригадира) депо сервисного обслуживания. Сервисное локомотивное депо несет ответственность за подтверждение технического состояния локомотива в установленные сроки. Эксплуатационное локомотивное депо несет ответственность за выдачу локомотива с путей необщего пользования на пути общего пользования. Производственные участки региональных дирекций по ремонту тягового подвижного состава обязаны предоставлять информацию в сервисные локомотивные депо, в соответствии с пунктом 6 и 8 Акта.

При отсутствии акта установленной формы в журнале ф. ТУ-152 или истекшем сроке его действия приемка локомотивов локомотивными бригадами запрещается.

2.7. С целью исключения выдачи локомотивов, принадлежащих ОАО "РЖД", на пути общего пользования в эксплуатационном локомотивном депо, депо сервисного обслуживания, локомотиворемонтных заводах издаются приказы, в которых обеспечивается:

2.7.1. порядок передачи информации о дате заполнения Акта дежурному по эксплуатационному локомотивному депо;

2.7.2. назначение лиц, уполномоченных подписывать Акт технического состояния локомотивов;

2.7.3. возложение контроля за допуск локомотивов, принадлежащих ОАО "РЖД", на пути общего пользования в условиях полного сервисного обслуживания:

при выходе с ремонта на мастера цеха депо сервисного обслуживания и уполномоченного работника эксплуатационного локомотивного депо;

при выходе с ТО-2 на мастера (бригадира) ПТОЛ и уполномоченного работника эксплуатационного локомотивного депо;

в эксплуатации на машинистов-инструкторов при проведении целевых проверок или контрольно-инструкторских поездок;

дежурным по эксплуатационному локомотивному депо при выполнении отметки в маршруте машиниста.

2.8. Подтверждением допуска или отказа в допуске локомотивов к предстоящей работе на путях общего пользования является отметка в разделе 6 маршрута машиниста о дате составления Акта, выполненная дежурным по эксплуатационному локомотивному депо.

2.9. При выдаче локомотива с путей локомотиворемонтного, локомотивостроительного завода для пересылки локомотива в депо балансодержателя и при отправлении локомотива на заводы составляется акт формы ТУ-25 в соответствии с требованиями Положения о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО "РЖД", утвержденного распоряжением ОАО "РЖД" от 26 августа 2011 г. N 1873р и распоряжением ОАО "РЖД" от 16 января 2013 г. N 51р "О введении технологии пересылки локомотивов на заводские виды ремонта и обратно на дороги приписки в горячем состоянии".

III. Подготовка и отправка локомотивов и линейного оборудования на ремонт и модернизацию в локомотиворемонтные заводы

3.1. Постановка локомотивов в депо сервисного обслуживания для подготовки к отправке в ремонт или на модернизацию в локомотиворемонтные заводы осуществляется эксплуатационным локомотивным депо в соответствии с графиком постановки, разработанным в региональной дирекции тяги.

3.2. Подготовка локомотива к отправке и отправка в заводской ремонт производится в соответствии с требованием договоров на сервисное обслуживание локомотивов.

Депо сервисного обслуживания обеспечивает доукомплектование локомотива, составляет соответствующий акт комплектности, сдает приемщику локомотива и лично работнику эксплуатационного локомотивного депо, который сопровождает

локомотив в локомотиворемонтный завод. После сдачи локомотива депо сервисного обслуживания для отправки и подписания соответствующего акта, ответственность за его комплектность возлагается на эксплуатационное локомотивное депо.

3.3. Отправка и сопровождение локомотивов в (из) ремонт(а) на локомотиворемонтные заводы осуществляется эксплуатационными локомотивными депо приписки локомотива.

3.4. Сдача локомотивов на локомотиворемонтных заводах для проведения ремонта или модернизации осуществляется представителем эксплуатационного локомотивного депо согласно условиям типового Договора между ОАО "РЖД" и ОАО "Желдорремаш" на выполнение работ по ремонту и модернизации ТПС. Указанный работник несет персональную ответственность за комплектность сдаваемого локомотива, согласно подписанному акту приемки из депо сервисного обслуживания.

IV. Организация контроля качества ремонта и модернизации локомотивов, устранения неисправностей узлов и оборудования локомотивов в период гарантийного пробега локомотивов

4.1. Приемщиками локомотивов региональной дирекции тяги осуществляется контроль за качеством ремонта и технического обслуживания локомотивов, как в процессе их выполнения, так и при предъявлении после их завершения.

4.2. Кроме этого, при поступлении в эксплуатационное локомотивное депо после ремонта в условиях завода, локомотив передается в депо сервисного обслуживания для проведения технического обслуживания в объеме ТО-5В, согласно утвержденному в приказе по эксплуатационного локомотивного депо и депо сервисного обслуживания перечню работ и норм простоя по каждой серии ТПС.

4.3. Входной контроль состояния линейного оборудования после ремонта на локомотиворемонтных заводах осуществляется работниками депо сервисного обслуживания при его поступлении.

4.4. Если установлено, что неисправность локомотива произошла из-за дефекта узлов и деталей локомотива, в пределах гарантийного срока ремонта (технического обслуживания) локомотиворемонтных, локомотивостроительных заводов, то рекламационно-претензионную работу проводит эксплуатационное локомотивное депо.

4.5. Эксплуатационное локомотивное депо организует проведение рекламационной и претензионной работы в соответствии с действующими инструкциями и нормативной документацией, договорными отношениями:

абзац исключен. - Распоряжение ОАО "РЖД" от 11.03.2015 N 593р;

- по новым локомотивам, находящимся на гарантии завода-изготовителя, согласно Регламенту проведения рекламационной работы в период гарантийной эксплуатации новых локомотивов, договоров поставок;

- по локомотивам и оборудованию, находящимся на гарантии локомотиворемонтных заводов, согласно Договору на выполнение работ по ремонту и модернизации тягового подвижного состава, основным условиям ремонта и модернизации тягового подвижного состава, узлов и агрегатов на ремонтных заводах.

Возмещение затрат Дирекции тяги на смену и ремонт гарантийного оборудования

производится Заводом.

4.6. Эксплуатационное локомотивное депо:

4.6.1. обеспечивает заполнение модуля рекламационной работы в системе АСУТ-Т и проведение анализа рекламационно-претензионной работы.

4.6.2. направляет отчет о результатах рекламационно-претензионной работы в сервисное ремонтное депо.

4.7. Для организации проведения рекламационной работы депо сервисного обслуживания представляет в эксплуатационное локомотивное депо (по запросу) объяснения причастных лиц, материалы разбора случая неисправности локомотива, мероприятия по недопущению подобных случаев и другие документы, указанные в договорах на сервисное обслуживание локомотивов.

4.9. При проведении рекламационной работы эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотива организует комиссию по осмотру локомотива и выявлению причин неисправности с представителем Завода, подписанию акта-рекламации (Приложение N 3), подготовке пояснения на особое мнение (при необходимости).

V. Служебное расследование случаев нарушений безопасности движения поездов, возгораний локомотивов

5.1. Первичное отнесение ответственности за допущенное событие, связанное с нарушением безопасности движения, и отказ технических средств учитывается за эксплуатационным локомотивным депо приписки локомотивной бригады.

5.2. Начальник эксплуатационного локомотивного депо, локомотивная бригада которого допустила событие, связанное с нарушением безопасности движения поездов, отказ технических средств, сбой графика движения поездов (далее - случаи нарушения безопасности движения) из-за неисправности локомотива, находящегося в эксплуатации, обязан немедленно сообщить об этом в причастную региональную дирекцию тяги, в ремонтное локомотивное депо (при неисправности устройств безопасности) и депо сервисного обслуживания, проводившее ремонт (дата, время, станция или перегон, номер локомотива и депо приписки, номер, вес и состав поезда, фамилии машиниста и помощника машиниста, приписка локомотивной бригады, стаж работы и класс квалификации, пробеги локомотива, обстоятельства, последствия, предполагаемая или известная причина).

5.3. Первоначальный осмотр локомотива, выявление предварительных причин допущенного случая нарушения безопасности движения, составление акта осмотра локомотива возлагается на начальника эксплуатационного локомотивного депо при участии представителя депо сервисного обслуживания, территориально расположенного вблизи допущенного случая, ремонтного локомотивного депо (при неисправности устройств безопасности).

Расследование случаев нарушений безопасности движения и unplanned ремонтов локомотивов производится в эксплуатационном локомотивном депо, куда первоначально поступил локомотив после произошедшего случая, с участием руководителей депо сервисного обслуживания, территориально находящихся вблизи места отцепки локомотива от поезда, ремонтного локомотивного депо (при неисправности устройств безопасности).

В случае возникновения нарушения безопасности движения в границах одной дороги,

расследование производить в эксплуатационном локомотивном депо приписки локомотивной бригады.

Если случай нарушения безопасности движения допущен по вине локомотивной бригады, эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады не позднее 48 часов составляет акт служебного расследования события, связанного с безопасностью движения, или грубого нарушения Правил технической эксплуатации формы РБУ-3 (далее - акт формы РБУ-3) и технический акт о повреждении и неисправности локомотива формы ТЭУ-21 (далее - акт формы ТЭУ-21).

В случае нарушения безопасности движения по причине технической неисправности локомотива по вине ремонтного персонала, работниками депо сервисного обслуживания, ремонтного локомотивного депо (при неисправности устройств безопасности) не позднее 48-ми часов составляется акт формы ТЭУ-21, эксплуатационным локомотивным депо приписки локомотивной бригады - акт формы РБУ-3.

5.4. При выявлении неисправностей на локомотиве, устранение которых возможно в процессе эксплуатации, локомотивная бригада обязана устранить их самостоятельно в соответствии с Рекомендациями локомотивной бригаде по обнаружению и устранению неисправностей на локомотивах в пути следования, утвержденными распоряжением ОАО "РЖД" от 31 марта 2010 г. N 671р, без захода в депо сервисного обслуживания. Локомотивная бригада в этом случае обязана произвести запись о неисправности в журнале формы ТУ-152 и рапортом доложить начальнику эксплуатационного локомотивного депо. Начальник эксплуатационного локомотивного депо направляет докладную записку начальнику депо сервисного обслуживания с приложением копии рапорта машиниста для проведения разбора и принятия мер.

5.4.1. В целях исключения случаев необоснованной отцепки локомотивов от транзитных поездов и занятия ремонтных позиций, устранение неисправностей локомотивов допускается производить силами специально выделенных ремонтных бригад депо сервисного обслуживания в соответствии с перечнем неисправностей локомотивов, допускаемых к устранению в парках прибытия и отправления поездов, утвержденным распоряжением вице-президента ОАО "РЖД" Воротилкина А.В. от 17 ноября 2011 г. N 2472р.

Об устранении соответствующей неисправности и израсходованных запасных частях уполномоченный представитель депо сервисного обслуживания делает запись в журнале ТУ-152 о выполненных работах с росписью ответственного исполнителя.

5.5. По окончании работ по восстановлению работоспособности локомотива депо сервисного обслуживания, в котором производился ремонт, вносит изменения в электронный паспорт локомотива с указанием замененного оборудования.

5.6. Для служебного расследования случаев нарушений безопасности движения эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады обобщает материалы расследования эксплуатационного локомотивного депо, ремонтного локомотивного депо (при неисправности устройств безопасности) и депо сервисного обслуживания для проведения совместного разбора допущенного нарушения.

5.7. Служебное расследование причин возгораний локомотивов, находящихся в эксплуатации, возглавляет начальник эксплуатационного локомотивного депо приписки локомотивной бригады; расследование причин возгораний локомотивов, находящихся на ремонте, техническом обслуживании или модернизации, возглавляет

начальник депо сервисного обслуживания.

Техническое заключение о причинах возгораний на локомотивах, находящихся в эксплуатации, составляет комиссия:

- от эксплуатационного локомотивного депо приписки локомотивной бригады в составе: начальника депо, главного инженера депо, заместителя начальника депо по планированию, контролю и качества ремонта, машиниста-инструктора локомотивных бригад;

- от депо сервисного обслуживания (ближайшего), а при необходимости - в котором производился последний ремонт, техническое обслуживание или модернизация, в составе: начальника депо, заместителя начальника депо, технолога.

5.8. Техническое заключение о причинах возгораний на локомотивах, находящихся на ремонте, техническом обслуживании или модернизации, составляет комиссия в составе начальника депо сервисного обслуживания, заместителя начальника депо по ремонту, главного технолога (технолога) депо сервисного обслуживания, где произошел данный случай, представитель депо сервисного обслуживания, где локомотив проходил последний ремонт, техническое обслуживание или модернизацию, представитель эксплуатационного локомотивного депо приписки локомотива.

5.9. В случае нарушения безопасности движения поездов, произошедшего из-за неисправности или отказа технических средств локомотива, находящегося на гарантии локомотивостроительного или локомотиворемонтного завода, комиссия под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо приписки локомотивной бригады или начальника эксплуатационного локомотивного депо по месту отказа осуществляет первичное служебное расследование с составлением акта проведения предварительного расследования отказа локомотива (Приложение N 4).

5.10. При наличии оснований отнесения случая нарушения безопасности движения за Заводом (результат ненадлежащего качества изготовления локомотива или ремонта в условиях Завода, его узлов, деталей или агрегатов) в ТЧЭ приписки локомотива отделом организации и сервисного обслуживания локомотивов организовывается проведение рекламационной работы.

5.11. Лица, ответственные за проведение рекламационной работы, устанавливаются согласно приказу начальника эксплуатационного локомотивного депо.

5.12. Для проведения рекламационной работы депо сервисного обслуживания представляет необходимые материалы в эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотива.

Акту проведения предварительного расследования отказа локомотива присваивается порядковый номер, который фиксируется в журнале учета рекламаций эксплуатационного локомотивного депо и депо сервисного обслуживания с указанием уникального идентификационного номера отказа в АСУТ, присвоенного автоматически по факту постановки на "Неплановый ремонт по рекламации".

5.13. В случае причастности работников смежных хозяйств к нарушениям безопасности движения поездов, отказам технических средств, срывам графика движения поездов служебное расследование проводится в соответствии с требованиями нормативных документов ОАО "РЖД" и Министерства транспорта Российской Федерации.

Представители структурных подразделений смежных хозяйств вызываются телеграфным указанием на совместное расследование эксплуатационным локомотивным депо, по результатам которого материальный ущерб предъявляется виновному структурному подразделению. Возмещение экономических потерь производится через механизм взаимной ответственности структурных подразделений в части фонда оплаты труда и материальных ресурсов.

5.14. Структурное подразделение, виновное в допущенном случае нарушения безопасности движения, вносит в информационные системы результаты расследования.

5.15. В случае возникновения разногласий между работниками эксплуатационного локомотивного депо и депо сервисного обслуживания в отнесении ответственности за неисправность локомотива разногласия решаются в соответствии с договорами на сервисное обслуживание локомотивов.

5.16. В случае неисправности локомотива в эксплуатации по вине ремонтного персонала расходы на приведение его в технически исправное состояние относятся на депо сервисного обслуживания.

В случае неисправности локомотива по вине локомотивной бригады или несвоевременной постановки локомотива на плановый ремонт или техническое обслуживание, что явилось причиной возникновения неисправности локомотива, депо сервисного обслуживания определяет сумму затрат на проведение непланового ремонта и выставляет калькуляцию затрат эксплуатационному локомотивному депо для последующей корректировки расходов между сервисной компанией и Дирекцией тяги.

5.17. После проведения служебного расследования сумма причиненного материального ущерба взыскивается с виновников согласно трудовому законодательству.

VI. Организация выполнения служебного расследования случаев непланового ремонта локомотивов

6.1. Диспетчер депо сервисного обслуживания (далее - диспетчер) после получения информации от дежурного эксплуатационного локомотивного депо о неисправности локомотива, находящегося в эксплуатации, и необходимости следования его на неплановый ремонт незамедлительно передает данные сведения (в том числе время прибытия локомотива, характер неисправности) заместителю начальника депо сервисного обслуживания и мастеру соответствующего ремонтного цеха, производственного участка или пункта технического обслуживания (далее - мастер).

6.2. Организация выполнения служебного расследования случаев непланового ремонта локомотивов" осуществляется в соответствии с требованием Порядка отнесения ответственности за неплановые ремонты локомотивов, утвержденного распоряжением ОАО "РЖД" от 29 августа 2014 года N 2030р.

6.3 - 6.14. Исключены. - Распоряжение ОАО "РЖД" от 11.03.2015 N 593р.

Приложение N 1

Депо сервисного обслуживания _____

ТАЛОН-ОТЗЫВ N _____

о качестве проведенного _____ дата _____
(вид ремонта, технического обслуживания)

Локомотив _____ N _____ депо приписки локомотива
(серия)

Смена _____
Замечания

Машинист локомотива _____
(Ф.И.О.) (подпись)

Принятые меры

ТЧМ _____
(подпись, Ф.И.О.)

ТЧТИ _____
(подпись, Ф.И.О.)

Депо сервисного обслуживания _____
(подпись, Ф.И.О.)

Ремонтное локомотивное депо _____
(подпись, Ф.И.О.)

Приложение N 2

Акт технического состояния и допуска к эксплуатации
на железнодорожных путях общего пользования локомотива,
моторвагонного подвижного состава после изготовления,
модернизации, ремонта

(место составления)

(дата)

Настоящий акт составлен по результатам проверки технического состояния
железнодорожного подвижного состава на соответствие требованиям Правил
технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных
приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286, вновь
изготовленного/модернизированного/прошедшего ремонт на

(наименование предприятия, условный номер клеймения)
_____ серия (модель) _____ заводской номер _____
(вид железнодорожного
подвижного состава)

номер железнодорожного подвижного состава _____
(по данным пономерного учета)

по окончании _____,
(вид ремонта, изготовление, модернизация)

проведенного по _____,
(вид и реквизиты документа, по которому выполнены работы)

признан _____ и _____

(технически исправным/технически неисправным) (допускается/не
допускается)
на железнодорожные пути общего пользования.
Причины отказа в допуске на инфраструктуру _____

Перечень несоответствий, выявленных в ходе осмотра
железнодорожного подвижного состава

Наименование несоответствия(ий), выявленного(ых) при осмотре железнодорожного подвижного состава, с указанием пункта Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286	Метод контроля (визуальный/ инструментальный обмер/ по данным отчетно-учетной документации)
--	--

1. Габарит, длина по осям автосцепок, конструкционная скорость,
скорость в недействующем (транспортном) состоянии, нагрузка на ось,
минимальный радиус проходимых кривых, количество секций, единиц в сцепе

2. Полное наименование и реквизиты предприятия владельца транспортного
средства _____

3. Колесные пары соответствуют требованиям ПТЭ утвержденных приказом
Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286, геометрические параметры
колесных пар составляют:

Порядковый номер колесной пары от кабины управления N 1 или в ином порядке, установленном техническими условиями	Толщина бандажа (обода), мм (правая, левая стороны)	Толщина гребня, мм (правая, левая стороны)	Крутизна гребня, мм (правая, левая стороны)	Прокат, мм (правая, левая стороны)
---	--	--	---	---

1 и т.д.

4. Автосцепное устройство соответствует требованиям ПТЭ ЦРБ
утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286

Серийный номер или восьмизначный номер	Номер (литера) секции	Автосцепка передняя дата реvisions высота оси над уровнем головки рельса, мм	Автосцепка задняя дата реvisions высота оси над уровнем головки рельса, мм
--	-----------------------------	---	---

5. Устройства контроля параметров движения.

Наименование Заводской номер или номера блоков	Год выпуска	Дата, место последнего ремонта, ревизии	Гос. поверка, дата
--	----------------	--	--------------------------

6. Локомотивные устройства безопасности:

Наименование системы безопасности	Наименование блока	Номер блока	Дата, месяц, год следующего ПРР	Дата, месяц, год следующей поверки (при наличии)	Место проведения ПРР/поверки
-----------------------------------	--------------------	-------------	---------------------------------	--	------------------------------

7. Тормозное оборудование (дата и место последнего ремонта и ревизии кранов машиниста).

Плотность тормозной магистрали, с	Плотность питательной магистрали, с	Плотность тормозных цилиндров, с	Производительность компрессора, с	Проходимость блокировки, с
-----------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------

8. Устройства поездной радиосвязи (дата последней технической проверки, сведения об исправности).

9. Устройства пожаротушения. (Тип, вид, количество, дата зарядки, перезарядки, сведения об исправности сигнализации и установки автоматического пожаротушения.)

10. Сведения об инвентаре транспортного средства (N тормозных башмаков, сигнальные принадлежности, инструмент и т.д.).

11. Для электроподвижного состава (характеристики токоприемников).

12. Последние проведенные ремонты и технические обслуживания:

ТО-3 _____
(дата и место проведения пробег от ТО-3)

ТР-1 _____
(дата и место проведения пробег от ТР-1)

ТР-2 _____
(дата и место проведения пробег от ТР-2)

ТР-3 _____
(дата и место проведения пробег от ТР-3)

СР _____
(дата и место проведения)

КР _____
(дата и место проведения)

Транспортное средство соответствует Федеральному закону от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286, государственным стандартам, техническим условиям завода-изготовителя.

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры

_____/_____/_____
(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Уполномоченное лицо владельца локомотива, моторвагонного подвижного состава

_____/_____/_____
(наименование должности) (подпись) (Ф.И.О.)

Уполномоченное лицо предприятия, производившего техническое обслуживание или ремонт локомотива, моторвагонного подвижного состава

_____ (наименование должности)

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

М.П.

Приложение N 3

ФОРМА РЕКЛАМАЦИОННОГО АКТА

УТВЕРЖДАЮ

(должность, организация
(предприятие) получателя)

М.П. _____
(подпись, инициалы, фамилия)

"__" _____ 20__ г.

РЕКЛАМАЦИОННЫЙ АКТ N _____
от "__" _____ 20__ г.

1. Наименование получателя и его почтовый адрес _____

2. Наименование Т (изделия), ПО, услуг, заводской номер _____

3. Поставщик ТС, услуг _____

4. Номера договора поставки (наряда), счета-фактуры, транспортной накладной _____

5. Предприятие-изготовитель _____

6. Дата изготовления ТС (изделия) _____

7. Дата ремонта, проверки ТС (изделия) _____

8. Дата ввода в эксплуатацию ТС (изделия), ПО _____

9. Дата обнаружения дефекта (несоответствия качества) _____

10. Наименование вышедшей из строя сборочной единицы, детали ТС (изделия) _____ заводской номер _____

11. Описание обнаруженного дефекта (несоответствия качества) _____

12. Условия хранения продукции на складе (для ТС) _____

13. Состояние тары, упаковки в момент осмотра продукции, состояние наружной маркировки тары, состояние пломб _____

14. Нарботка на момент обнаружения дефекта (несоответствия качества) _____

15. Обстоятельства, при которых возник отказ ТС _____

16. Последствия, понесенные убытки _____

17. Номер ГОСТа, ТУ чертежей, тип измерительного оборудования, номер технологической карты, примененные при проверке ТС (изделия) для _____

выявления дефекта (несоответствия качества)

18. Уведомление о вызове представителя поставщика выслано
" " _____ 20__ г. за N _____

19. Необходимость замены или ремонта _____

(перечисляют детали, приборы, сборочные единицы ТС, версии ПО)

20. Причины, вызвавшие составление одностороннего рекламационного акта

21. Сведения об устранении обнаруженного дефекта (заполняют, если качество ТС, ПО, услуг или работ восстановлено до окончания составления рекламационного акта) _____

(ТС, ПО, качество услуг или работ восстановлены и проверены получателем

или поставщиком, соответствуют требованиям нормативной (эксплуатационной, ремонтной) документации; указывают использованный ЗИП для восстановления)

22. Дополнительные данные _____

23. Заключение _____
(характер дефекта, несоответствия, решение

о восстановлении или замене изделия, версии ПО,

место восстановления, затраченные ресурсы (средства),

необходимость дополнительных исследований,

сведения об устранении дефекта, несоответствия)

24. Приложения: _____
(эскизы, материалы результатов исследований,

фотоснимки, акты отбора проб, результаты анализов и др.)

Составлен комиссией:

Председатель _____
(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Члены комиссии:

_____ (должность, место работы) _____ (подпись) _____ (инициалы, фамилия)

_____ (дата и номер удостоверения)

_____ (должность, место работы) _____ (подпись) _____ (инициалы, фамилия)

_____ (дата и номер удостоверения)

_____ (должность, место работы) _____ (подпись) _____ (инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

(должность, место работы) (подпись) (инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

(должность, место работы) (подпись) (инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

(должность, место работы) (подпись) (инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

Примечания

- 1 Заполнение всех пунктов рекламационного акта для ТС обязательно.
- 2 Допускается использование форм рекламационного акта, утвержденных в установленном порядке для применения в отдельных хозяйствах ОАО "РЖД".

Приложение N 4

АКТ N ____
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ
ОТКАЗА ЛОКОМОТИВА, НАХОДЯЩЕГОСЯ НА ГАРАНТИИ
ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНОГО/ЛОКОМОТИВОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА <1>

(Рекомендуемая форма акта)

1. Место составления акта (дорога, депо) _____
2. Дата составления акта " __ " _____ 20__ г.
3. Дорога, эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотива _____
4. Идентификационный номер отказа АСУТ _____
5. Категория отказа _____
6. Классификация нарушения безопасности движения (в т.ч. без нарушения) _____
7. Последствия отказа _____
8. Объект:
 - 8.1. Серия и N локомотива, секций _____
 - 8.2. Наименование, тип и N узла, агрегата _____
9. Наименование вышедшего из строя детали, узла, агрегата, заводской номер _____
10. Гарантия <2> _____
11. Локомотивостроительный/локомотиворемонтный завод _____
12. Дата изготовления/ремонта (вид ремонта) на заводе _____
13. Дата поступления в депо приписки из завода/ремонта _____
14. Дата ввода в эксплуатацию после изготовления/ремонта _____
15. Дата обнаружения дефекта _____
16. Пробег после изготовления/ремонта (среднего/капитального) или наработка в часах _____
17. Дата, вид последнего технического обслуживания или ремонта в депо и пробег (наработка) после него _____
18. Замечания о нарушении в эксплуатации _____

19. Характер дефекта и обстоятельства, при которых он произошел _____

20. Причина возникновения дефекта и виновная сторона по заключению комиссии _____

21. Необходимо заменить или отремонтировать _____

Особые отметки _____

Перечень приложенных документов _____

Составлен в _____ экземплярах

Экз. N _____

адресат _____

Члены комиссии предупреждены об ответственности за подписание акта, содержащего данные, не соответствующие действительности.

Начальник (заместитель)
эксплуатационного локомотивного депо _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Начальник (заместитель)
Депо сервисного обслуживания _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Члены комиссии

(подпись) (инициалы, фамилия)

(подпись) (инициалы, фамилия)

(подпись) (инициалы, фамилия)

<1> Акт предварительного расследования отказа локомотива является документом строгой отчетности и в обязательном порядке должен быть зарегистрирован в АСУТ с присвоением уникального идентификационного номера отказа.

<2> В данной строке для заполнения указывается Завод, на гарантии которого состоит локомотив, узел, агрегат.