

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. Скляр

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, а также ремонт, выполняемый для обеспечения эксплуатации путем восстановления или замены отдельных элементов конструкции подвижного состава.

Сноска. Пункт 2 с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 27.05.2025 № 166 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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 и его 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. Исключен приказом Министра транспорта РК от 27.05.2025 № 166 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

19. Техническое и сервисное обслуживание включают в себя осмотр подвижного состава, плановое и внеплановое обслуживание с обязательным соблюдением периодичности проведения с использованием необходимых материальных,

интеллектуальных, научных средств для содержания подвижного состава в технически исправном состоянии соответствующем требованиям ПТЭ РК.

Сноска. Пункт 19 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 27.05.2025 № 166 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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 подразделении 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.