



INSTRUKCJA MKT – 13

INSTRUKCJA O WARUNKACH TECHNICZNYCH EKSPLOATACJI I UTRZYMANIA POJAZDÓW KOLEJOWYCH

**Regulacja wewnętrzna przedsiębiorstwa Majkoltrans Sp. z o.o.
przewidziana do stosowania
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego**

Opracował	Zespół pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	<i>grudzień 2017</i>	
Zatwierdził	Prezes Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.	25 stycznia 2018	

Wrocław 2018

Zmiany i uzupełnienia

[illegible]

WYKAZ
stanowisk w Majkoltrans Sp. z o.o. na których wymagane jest
posiadanie Instrukcji MKT-13 do użytku służbowego

1. Dyrektor ds. eksploatacyjnych
2. Dyrektor ds. technicznych
3. Zastępca Dyrektora ds. utrzymania taboru,
4. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

ZARZĄDZENIE ZARZĄDU MAJKOLTRANS SP. Z O.O.

z dnia 25 stycznia 2018 r.

**w sprawie ustalenia „Instrukcji o warunkach technicznych, eksploatacji i utrzymania
pojazdów kolejowych” pod nazwą MKT - 13**

Na podstawie:

1. Ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami, tekst jednolity Dz. U. z 2017, poz.2117 z dnia 16 listopada 2017r. z późniejszymi zmianami,
2. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 listopada 2007 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2007 r. Nr 212, poz. 1567, tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 226),
3. W nawiązaniu do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-WSBP.442.226.2017.KG z dnia 2018-01-12 o wygaszeniu decyzji akceptującej instrukcję MKT-13 zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustala się do użytku wewnętrznego „Instrukcję o warunkach technicznych, eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych” pod nazwą MKT-13, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

Za realizację niniejszego zarządzenia czynię odpowiedzialnych pion instruktorski MAJKOLTRANS Sp. z o.o.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 26 – 01 – 2018r.

Prezes Zarządu

/-/

Ryszard Antolak

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
§ 1. Przedmiot i zakres instrukcji	6
§ 2. Podstawowe pojęcia	6
§ 3. Pojęcia z zakresu budowy i konstrukcji pojazdów kolejowych	8
§ 4. Eksploatacja i utrzymanie pojazdów kolejowych	9
ROZDZIAŁ II WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW KOLEJOWYCH	12
§ 5 Rejestracja i znakowanie pojazdów kolejowych	12
§ 6. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji/Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	13
§ 7. Świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych	14
§ 8. Zasady dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji	15
§ 9. Zasady wyłączania pojazdów kolejowych z eksploatacji	16
ROZDZIAŁ III ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW KOLEJOWYCH	17
§ 10. Postanowienia ogólne	17
§ 11. Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów kolejowych	18
§ 12. Planowanie i wykonywanie przeglądów	19
§ 13. Planowanie i wykonywanie napraw okresowych	19
§ 14. Gwarancja jakości napraw	21
§ 15. Kwalifikacja pojazdów kolejowych do naprawy bieżącej - Wykonanie naprawy bieżącej	21
§ 16. Kwalifikacja pojazdów kolejowych do naprawy awaryjnej - Wykonanie naprawy awaryjnej	22
§ 17. Przesyłanie pojazdów kolejowych do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej	23
§ 18. Kontrola stanu technicznego pojazdów kolejowych w trakcie eksploatacji	24
§ 19. Zasady postępowania z pojazdami kolejowymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji	24
§ 20. Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych	26
§ 21. Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych oraz ewidencja uszkodzeń i awarii	27
ROZDZIAŁ V KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH	28
§ 22. Kontrola i odbiór pojazdów kolejowych po przeglądach, naprawach bieżących i naprawach awaryjnych wykonywanych w Przedsiębiorstwie	28
§ 23. Kontrola i odbiór pojazdów kolejowych po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze	29
ROZDZIAŁ VI WPROWADZANIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW	29
§ 24. Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach kolejowych nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów	29
§ 25. Eksploatacja próbna	30
ROZDZIAŁ VII SKREŚLENIE POJAZDU KOLEJOWEGO Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	31
§26. Kwalifikacja pojazdu kolejowego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa	31
§ 27. Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu kolejowego	31
ZAŁĄCZNIKI	
Nr 1 - ORZECZENIE TECHNICZNE w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym	32
Nr 2 – Książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem	33

Podstawa prawna opracowania Instrukcji MKT-13

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024r, poz.697) z późniejszymi zmianami. 3
2. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016, poz.1834) z późniejszymi zmianami.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. (Dz. U. z 2016r. poz. 369).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101) z późniejszymi zmianami, 2
5. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 listopada 2016 roku zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z roku 2016 poz. 1849), z późniejszymi zmianami. 2
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, (Dz. U. z 2022 poz. 1892) z późniejszymi zmianami. 3
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. z 2016r pozycja 226) z późniejszymi zmianami. 2
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz. 1923) z późniejszymi zmianami.
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005r. nr 37 poz. 330) z późniejszymi zmianami.
10. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007r. nr 9 poz. 63) z późniejszymi zmianami.
11. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz.U. 2019 poz. 918) z późniejszymi zmianami.
12. ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 2

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Przedmiot i zakres instrukcji

1. Instrukcja o warunkach technicznych eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych zwana dalej instrukcją, określa warunki techniczne, podstawowe pojęcia oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych będących w dyspozycji Majkoltrans Sp. z o.o., zwanej dalej Przedsiębiorstwem.
2. Instrukcja definiuje i omawia wzory dokumentów stosowanych w procesie eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych.
3. Instrukcja nie dotyczy pojazdów kolejowych pomocniczych i specjalnych oraz wąskotorowych.
4. Instrukcja obowiązuje komórki organizacyjne Przedsiębiorstwa i winna być stosowana przez podmioty gospodarcze, które w zakresie zawartych umów naprawiają pojazdy kolejowe oraz ich zespoły, podzespoły i elementy.
5. Instrukcja powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze i instytucje opracowujące dokumentację techniczną wykorzystywaną w procesie utrzymania pojazdów kolejowych będących w dyspozycji Przedsiębiorstwa, w zakresie zawartych umów lub innych przyjętych ustaleń.

§ 2

Podstawowe pojęcia

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia podstawowe oznaczają:

1. **pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
2. **Pojazd trakcyjny**- pojazd kolejowy z własnym napędem - elektryczny, spalinowy, parowy, elektryczno-spalinowy przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów, bądź innych pojazdów kolejowych,
3. **pojazdy trakcyjne Majkoltrans Sp. z o.o.** - pojazdy trakcyjne będące w dyspozycji Majkoltrans Sp. z o.o., dla których Przedsiębiorstwo jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nimi w drodze leasingu, dzierżawy, najmu itp., oraz jest odpowiedzialna za ich utrzymanie.
4. **utrzymanie eksploatacyjne pojazdów kolejowych** - całokształt działań eksploatacyjnych i przedsięwzięć organizacyjno - technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania pojazdów kolejowych w ramach obowiązującej organizacji obsługi przewozów towarowych oraz przyjętego planu utrzymania i poziomów utrzymania.
5. **dokumentacja procesu utrzymania pojazdów kolejowych** - zespół przepisów wewnętrznych i zasad obowiązujących w Przedsiębiorstwie, oraz zbiór dokumentacji związanej z konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych,

6. **dokumentacja techniczna pojazdu kolejowego** - ogół dokumentów zawierających: dane techniczno - ruchowe, warunki techniczne wykonania, odbioru i utrzymania, warunki użytkowania i wyniki badań oraz dane konstrukcyjne pojazdu kolejowego jego zasadniczych zespołów i podzespołów; dokumentacja techniczna powinna zawierać:
 - a. dokumentację techniczno - ruchową,
 - b. dokumentację systemu utrzymania,
 - c. warunki techniczne odbioru, jego zespołów i podzespołów,
 - d. dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania,
7. **plan utrzymania - plan przedsięwzięć i zamierzeń określających:**
 - a. poziomy utrzymania pojazdów kolejowych
 - b. rodzaje i zakres przeglądów i napraw pojazdów kolejowych,
 - c. zakres oraz częstotliwość prac i czynności związanych z utrzymaniem zapobiegawczym w celu ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania pojazdów kolejowych,
 - d. zakres prac i czynności związanych z naprawą po stwierdzeniu niezdolności pojazdu kolejowego lub jego części składowych do korzystania zgodnie z przeznaczeniem,
 - e. wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego pojazdów kolejowych,
 - f. czynności wynikające ze szczególnych warunków utrzymania,
8. **poziomy utrzymania** - zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu kolejowego określonego zakresem tych prac, dla których realizacji wymagany jest określony zakres certyfikacji, kompetencji, uprawnień i wyposażenia technicznego warsztatów,
9. **dokumentacja techniczna systemu utrzymania (DSU)** - zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu pojazdów, obejmująca:
 - a. opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe,
 - b. opis czynności przeglądowych i naprawczych,
 - c. zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy oraz opis metod pomiaru,
 - d. wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu kolejowego,
 - e. wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - f. wykaz testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
 - g. wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
 - h. ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla zespołów, podzespołów lub elementów istotnych dla bezpieczeństwa określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
 - i. wykaz zespołów, podzespołów lub elementów objętych dozorem technicznym,

10. **dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów** - zbiór informacji związanych z procesem utrzymania pojazdów, przygotowywanych i przechowywanych w wersji papierowej lub elektronicznej obejmujący:
- a. rejestr czynności wykonanych przy utrzymaniu i podmiocie, który je wykonał
 - b. dane o usterkach,
 - c. dane o przebiegu i okresie eksploatacji pojazdów i ich podzespołów,
 - d. dane dostawców części.
11. **UTK** - Urząd Transportu Kolejowego, centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach:
- a. regulacji transportu kolejowego,
 - b. licencjonowania transportu kolejowego,
 - c. nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
 - d. bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
12. **TDT** - Transportowy Dozór Techniczny, jednostka państwowa powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w Ustawie z dnia 21.12.2000 r, o dozorze technicznym.
13. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** – Wpisany do Europejskiego Rejestru Pojazdów Kolejowych (EVR), podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego.

§ 3

Pojęcia z zakresu budowy i konstrukcji pojazdów kolejowych

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia z zakresu budowy pojazdów kolejowych oznaczają:

1. **Pojazd kolejowy** składa się z:
 - a. zespołów,
 - b. podzespołów,
 - c. elementów (części), które mogą być łączone w układy lub obwody.
2. **Zespół** - dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość np. wózek,
3. **Podzespół** - grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość np. zestaw kołowy.
4. **Element** - niepodzielny detal wchodzący w skład podzespołu i zespołu, np. oś zestawu, koło bosc, sworzeń itp.
5. **Układ** - zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie, lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu np. układ hamulcowy.
6. **Obwód** - szereg połączonych ze sobą zespołów, podzespołów i elementów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu.
7. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu /Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji/ Zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych** - dokument wydany przez Głównego Inspektora Kolejnictwa lub Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego/ Agencję Kolejową Unii Europejskiej uprawniający do użytkowania danego typu/danego pojazdu w przewozach kolejowych.

8. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu / przywrócenie do eksploatacji** - dokument wydany przez upoważnionego przedstawiciela przewoźnika kolejowego lub podmiot odpowiedzialny za utrzymanie potwierdzający, że dany pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.

2

§ 4

Eksplatacja i utrzymanie pojazdów kolejowych

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia z zakresu utrzymania pojazdów kolejowych oznaczają:

13. **Poziom utrzymania pojazdu kolejowego** - zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu kolejowego określone zakresem tych prac. Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają regulacje prawne w zakresie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz.226), z późniejszymi zmianami,
- a) **Poziom P1 (przegląd kontrolny)** – czynności określone dokumentacją technologiczną, wykonywane cyklicznie i mające na celu sprawdzenie stanu technicznego pojazdu kolejowego, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu oraz wykrycie ewentualnych usterek i ich usunięcie.
 - b) **Poziom P2, P2/1, P2/2, P2/3, P2/4 i P3 (przegląd okresowy)** - czynności określone dokumentacją technologiczną, wykonywane cyklicznie i mające na celu utrzymanie pojazdu kolejowego we właściwym stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo ruchu oraz zapobiegające awariom.
 - c) **Poziom P4 (naprawa rewizyjna)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym przegląd, naprawę lub wymianę podzespołów i zespołów połączony z częściowym ich demontażem z pojazdu kolejowego oraz naprawę lub wymianę elementów zużytych bądź uszkodzonych.
 - d) **Poziom P5 (naprawa główna)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym pełny demontaż podzespołów i zespołów z pojazdu kolejowego w celu ich szczegółowego sprawdzenia oraz naprawy lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych dla uzyskania pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych i użytkowych.
- 1. **Naprawa pojazdu kolejowego** - doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego pojazdu kolejowego, jego zespołu, podzespołu, elementu, obwodu lub układu do wymaganego przepisami technicznymi stanu.
 - 2. **Zakres naprawy lub przeglądu** - czynności przewidziane do wykonania w trakcie naprawy lub przeglądu pojazdu kolejowego.
 - 3. **Naprawiający** - podmiot gospodarczy posiadający odpowiednie zasoby, dostawców usług i części, warunki i wiedzę gwarantujące prawidłowe wykonanie prac związanych z naprawą pojazdów kolejowych, ich zespołów podzespołów i elementów, określonych w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania, adekwatnych dla danego poziomu utrzymania.
 - 4. **Wymiana** - zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu, nowym lub zregenerowanym.

3

5. **Oględziny** - czynności kontrolne mające na celu określenie wzrokowe lub słuchów stanu technicznego pojazdu kolejowego, jego zespołu, podzespołu, elementu.
6. **Pomiar** /zmierzenie/ - czynności kontrolne mające na celu określenie za pomoc przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości mierzonych parametrów.
7. **Próba działania** - czynności kontrolne mające na celu stwierdzenie prawidłowości działania zespołów, podzespołów, układów i obwodów zabudowanych w pojeździ trakcyjnym.
8. **Sprawdzenie** - ustalenie stanu technicznego pojazdu kolejowego, jego zespołów podzespołów, elementów, układu lub obwodu poprzez oględziny, pomiar, prób działania.
9. **Wymagania techniczne** - warunki oraz kryteria jakie musi spełniać pojazd trakcyjna jego zespół, podzespół, element, układ, obwód dopuszczony do eksploatacji.
10. **Odbiór techniczny** - całokształt działań, które należy wykonać w celu stwierdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych eksploatacyjnych oraz napisów i oznaczeń pojazdu kolejowego z parametrami cechami i oznaczeniami określonymi w dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
11. **Uszkodzenie** - utrata właściwości użytkowych pojazdu kolejowego, jego zespołu podzespołu lub elementu uniemożliwiająca lub ograniczająca użytkowanie tego pojazdu.
12. **Awaria** - poważne uszkodzenie pojazdu kolejowego będące wynikiem:
 - a. działania siły wyższej,
 - b. kradzieży lub dewastacji elementów konstrukcji,
 - c. wykolejeń, zderzeń, najechań, w tym połamanie pantografu z winy sieci trakcyjnej,
 - d. zamrożenia układu chłodzenia,
 - e. zatarcia części ruchomych wymagających ciągłego smarowania w trakcie eksploatacji, spowodowanych brakiem czynników smarnych,
 - f. zmian konstrukcyjnych wprowadzonych bez dokumentacji zatwierdzonej zgodni z przepisami wewnętrznymi Przedsiębiorstwa.

Jako okoliczność siły wyższej rozumie się nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia w szczególności: wojna, niepokoje i rewolucje, spory pracownicze, strajki, zamknięcia zakładów itp., katastrofy, wypadki komunikacyjne działania siły przyrody: pożar, powódź, trzęsienie ziemi, epidemia oraz inny kataklizmy i ograniczenia nałożone na mocy czynności prawnych rządu lub innych władz. Mianem uszkodzeń awaryjnych nie można określać nadmiernych zużyć eksploatacyjnych, ani uszkodzeń powstałych z innych niż wymienione powyżej przyczyny.
13. **Zużycie** - utrata własności fizycznych /geometrycznych, mechanicznych/ przez zespół, podzespół lub element w wyniku eksploatacji lub oddziaływania środowiska naturalnego.
14. **Parametr** - wielkość charakterystyczna dla danego materiału, procesu, elementu podzespołu lub zespołu /wymiar, ciężar, wiek, itd./, istotna z punktu widzenia jego przydatności.
15. **Wymiar konstrukcyjny** - wartość parametru zgodna z dokumentacją konstrukcyjną.
16. **Wymiar naprawczy** - wartość parametru uwzględniająca zużycie, przy której element może być zamontowany do naprawianego pojazdu kolejowego.

17. **Wymiar kresowy** - wartość parametru, której przekroczenie kwalifikuje dany element do kasacji, do naprawy lub regeneracji; wymiar kresowy w eksploatacji nie może być przekroczony.
18. **Wymiar rzeczywisty** - wartość parametru określona w wyniku wykonanych pomiarów.
19. **Odchyłka konstrukcyjna** - dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym określona w dokumentacji konstrukcyjnej dla nowego wyrobu.
20. **Odchyłka naprawcza** - dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym (konstrukcyjnym) uwzględniająca zużycie eksploatacyjne elementu, z którym może on być zamontowany do pojazdu kolejowego w czasie naprawy okresowej.
21. **Braki w pojeździe kolejowym** - zespoły, podzespoły, elementy konstrukcyjne elementy wyposażenia, których brakuje w pojeździe kolejowym w porównaniu do rozwiązań zawartych w dokumentacji konstrukcyjnej danego typu pojazdu. Nie uważa się za braki, braku śrub (z wyj. śrub zawieszenia silnika kolejowego), podkładek nakrętek, wkrętów, sworzni, zawleczek, tulejek, uszczelki i innych podobnych elementów, w tym normaliów,
22. **Zmiany konstrukcyjne** - działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w pierwotnej dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu kolejowego.
23. **Cykl przeglądowo-naprawczy** - szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub czasie, czynności ujętych w zakres poziomów utrzymania.
24. **Przebieg** - ilość kilometrów przejechanych przez pojazd kolejowy wg wskazań rejestratora w tym pojeździe lub rejestru Dyspozytury,
25. **Przebieg między przeglądowy / między naprawczy** - ilość kilometrów przejechanych przez pojazd kolejowy w okresie między dwoma kolejno po sobie następującym planowymi przeglądami lub naprawami okresowymi.
26. **Okres między przeglądowy / między naprawczy** - czas pomiędzy dwoma kolejnym przeglądami / naprawami okresowymi wagonu wyrażony w miesiącach lub latach.
27. **Przegląd kontrolny P1** - czynności określone dokumentacją systemu utrzymania, wykonywane cyklicznie w określonych odstępach czasu i mające na celu: sprawdzenie stanu technicznego pojazdu, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu, wykrycie ewentualnych usterek i ich usunięcie oraz uzupełnienie materiałów eksploatacyjnych.
28. **Przegląd okresowy P2, P2/1, P2/2, P2/3, P2/4, P3** — planowe, okresowe sprawdzenie stanu technicznego pojazdu kolejowego połączone z usunięciem stwierdzonych usterek uszkodzeń oraz z wykonaniem zabiegów konserwacji zespołów, podzespołów elementów i układów, dokonywane w określonych odstępach czasu lub po określonym przebiegu w zakresie zdefiniowanym w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania.
29. **Przegląd sezonowy (PS)** - przegląd okresowy rozszerzony o czynności określone dokumentacją technologiczną systemu utrzymania, mające na celu przygotowanie pojazdu kolejowego do pracy w okresie jesienno-zimowym lub wiosenno-letnim.
30. **Naprawa okresowa** - planowe, cyklicznie wykonywane czynności przeglądowo - naprawcze o zakresie określonym w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania, mające na celu poprawę stanu technicznego i walorów użytkowych pojazdu kolejowego, zmienionych w wyniku jego eksploatacji:

- a) **Naprawa rewizyjna R – poziom P4** - naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym przegląd, naprawę lub wymianę podzespołów i zespołów połączony z częściowym ich demontażem oraz naprawę lub wymianę elementów zużytych bądź uszkodzonych.
 - b) **Naprawa główna G – poziom P5** - naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym pełny demontaż podzespołów i zespołów pojazdu kolejowego w celu szczegółowego sprawdzenia oraz naprawy lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych dla uzyskania konstrukcyjnych parametrów techniczno - eksploatacyjnych użytkowych.
- 31. **Naprawa bieżąca pojazdu kolejowego** - nieplanowa naprawa, związana z usunięciem uszkodzenia powodującego utratę własności użytkowych pojazdu kolejowego, połączona z usunięciem wszystkich stwierdzonych w trakcie oględzin usterek oraz wykonaniem niezbędnych prób, konserwacji i regulacji..
 - 32. **Naprawa awaryjna** - naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego pojazdu kolejowego, utraconego w wyniku awarii.
 - 33. **Reklamacja** - zwrócenie się do dostawcy, producenta, wykonawcy naprawy w sprawie ujawnionych wad, uszkodzeń i braków występujących w pojeździe kolejowym lub jego zespołach, podzespołach oraz elementach z żądaniem usunięcia wad, uszkodzeń, braków.
 - 34. **Gwarancja** - odpowiedzialność naprawiającego lub dostawcy wobec Majkoltrans Sp. z o.o. za bezawaryjną pracę i dobry stan pojazdu kolejowego przez określony czas polegająca na zobowiązaniu się dostawcy, naprawiającego do bezpłatnej napraw pojazdu kolejowego, w tym poprzez wymianę uszkodzonego zespołu, podzespołu lub elementu.
 - 35. **Uszkodzenie gwarancyjne** - każdy stwierdzony w okresie gwarancyjnym przypadek uszkodzenia lub nieprawidłowego działania pojazdu kolejowego, jego zespołu podzespołu, elementu, układu lub obwodu, którego przyczyna nie leży w eksploatacji niezgodnej z przepisami.

ROZDZIAŁ II

WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW KOLEJOWYCH

§ 5

Rejestracja i znakowanie pojazdów kolejowych

- 1. Pojazdy kolejowe podlegają ewidencjonowaniu w rejestrze pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa, który może być prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego.
- 2. Ewidencję pojazdów kolejowych, prowadzą komórki organizacyjne Przedsiębiorstwa właściwe: do spraw eksploatacji pojazdów kolejowych oraz do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.
- 3. Zmiana układu lub treści istniejących napisów, numerów i oznaczeń naniesionych na pojazd kolejowy, z zastrzeżeniem ust. 4, może być dokonana po uzyskaniu potwierdzenia zmiany danych pojazdu przez właściwy Urząd dla kraju rejestracji pojazdu.
- 4. Nie wymagają odrębnej zgody zmiany napisów i oznaczeń dotyczące aktualizacji:
 - a. daty naprawy okresowej,

- b. nazwy wykonawcy ostatniej naprawy okresowej,
- 5. Jeżeli znaki i napisy na pojeździe kolejowym będącym w eksploatacji są nieczytelne, to należy je bezzwłocznie odnowić. Za stan znaków i napisów na pojeździe kolejowym odpowiada komórka organizacyjna Przedsiębiorstwa właściwa do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.

§ 6

Świadectwa na dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych/Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji/ Zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych

1. Każdy typ pojazdu eksploatowany przez Przedsiębiorstwo musi posiadać ważne świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a w przypadku pojazdów posiadających EVN zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub Agencję Kolejową Unii Europejskiej. 2
2. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, zwane dalej świadectwem typu, było wydawane na podstawie obowiązujących regulacji prawnych - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. (Dz. U. z 2005 nr 212, poz. 1772).
3. Jednostka organizacyjna ds. eksploatacji Majkoltrans Sp. z o.o. jest zobowiązana do posiadania kopii świadectw typu lub zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wszystkich typów pojazdów znajdujących się na ilostanie inwentarzowym danego zakładu Kopie świadectw typu należy przechowywać w dziale właściwym do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.
4. Świadectwo typu może być przez Prezesa UTK cofnięte w przypadku stwierdzenia zagrożenia:
 - a. bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - b. bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych,
 - c. ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska.
5. Świadectwo typu/Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane na czas określony traci ważność po upływie terminu ważności.
6. Kierownik komórki organizacyjnej Przedsiębiorstwa właściwy do spraw eksploatacji, po otrzymaniu decyzji administracyjnej Prezesa UTK, o cofnięciu świadectwa typu/ Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, jest zobowiązany bezzwłocznie powiadomić o tym fakcie inne zainteresowane komórki organizacyjne Przedsiębiorstwa.
7. Wszystkie pojazdy trakcyjne typu, dla którego świadectwo/ Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji/ zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych zostało cofnięte przez Prezesa UTK lub Agencję Kolejową UE lub utraciło ważność, należy, natychmiast wyłączyć z eksploatacji, z uwagi na jednoczesną, z mocy prawa, utratę ważności świadectw sprawności technicznej każdego z tych pojazdów. 2
8. Procedura ponownego włączenia pojazdów kolejowych danego typu do eksploatacji może nastąpić po wydaniu nowego świadectwa typu/ zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych lub anulowaniu decyzji o cofnięciu dotychczasowego. Do tego czasu eksploatacja tych pojazdów kolejowych jest zabroniona. 2
9. Zakres czynności naprawczych, modernizacyjnych i innych o charakterze technicznym lub formalnym, niezbędnych do wykonania, w celu przywrócenia dla danego typu pojazdu

kolejowego świadectwa typu/zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wynika z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK o cofnięciu świadectwa typu.

10. Nadzór nad realizacją czynności, o których mowa w ust. 9, sprawuje kierownik komórki organizacyjnej Przedsiębiorstwa właściwej do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.

§ 7

Świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych/ Przywrócenia do eksploatacji

1. Każdy włączony do eksploatacji pojazd kolejowy eksploatowany przez Przedsiębiorstwo musi posiadać ważne świadectwo sprawności technicznej lub przywrócenie do eksploatacji.
2. Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego, zwane dalej świadectwem sprawności, jest wydawane przez upoważnioną jednostkę organizacyjną Majkoltrans Sp. z o.o. na podstawie obowiązujących regulacji prawnych oraz regulacji wewnętrznych.
3. Przywrócenie do eksploatacji jest wydawane przez ECM właściwy dla danego pojazdu kolejowego na podstawie obowiązujących przepisów.
4. Szczegółowe zasady organizacyjne w zakresie wydawania, unieważniania oraz przechowywania świadectw sprawności, określają wewnętrzne przepisy Przedsiębiorstwa.
5. Egzemplarze świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych / przywróceń do eksploatacji należy przechowywać w dziale właściwym do spraw utrzymania pojazdów kolejowych, którego kierownik jest odpowiedzialny za dystrybucję w Przedsiębiorstwie, gromadzenie, rejestrację w systemie informatycznym, archiwizację i fizyczną likwidację świadectw.
6. Za umieszczanie egzemplarzy świadectw sprawności w kabinie maszynisty oraz ich usuwanie odpowiada kierownik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.
7. Wydanie świadectwa sprawności, w celu umożliwienia przejazdu czynnego pojazdu kolejowego do miejsca wykonania: naprawy okresowej, naprawy awaryjnej, modernizacji, przebudowy lub prób i badań, powinno zostać poprzedzone wykonaniem przeglądu kontrolnego, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych, a w razie potrzeby także innych, dodatkowych czynności gwarantujących bezpieczny przejazd.
8. Wydanie świadectwa sprawności:
 - a. w celu umożliwienia wykonania jazd próbnych w ramach naprawy okresowej, naprawy awaryjnej lub przebudowy powinno zostać poprzedzone dokonaniem, z wynikiem pozytywnym, odbiorów technicznych statycznych,
 - b. przed ponownym włączeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, jeżeli uprzednio został on wyłączony w drodze decyzji Prezesa UTK lub, jeżeli zostało cofnięte świadectwo typu/zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, może nastąpić, po dokonaniu czynności naprawczych, modernizacyjnych, i innych o charakterze technicznym lub formalnym, wynikających z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK,
9. W przypadku, gdy jazdy próbne, o których mowa w ust. 8 pkt a, odbywają się w celu uzyskania przez pojazd trakcyjny świadectwa typu/zezwolenia na dopuszczenie do

eksploatacji/ zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego, świadectw sprawności nie wydaje się, a przejazdy, z udziałem komisarza odbiorczego, mogą być realizowane, po uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury, pod warunkiem:

- a. pozytywnych wyników odbiorów technicznych statycznych,
 - b. pozytywnej rekomendacji jednostki badawczej upoważnionej do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji (świadectw typu), zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi.
 - c. uwzględnienia przepisów formalnych, w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją.
10. Decyzję w sprawie możliwości dokonania jazdy próbnej, po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 9, podejmuje producent lub wykonawca modernizacji bądź przebudowy.
 11. W przypadku, gdy pojazd kolejowy posiada status „oczekującego naprawy rewizyjnej - „OR” lub „oczekującego naprawy głównej - „OG”, i w tym czasie została przez Prezesa UTK zatwierdzona zmiana do DSU przedłużająca przebieg lub czasokres do następnej naprawy okresowej, komisarz wydaje nowe świadectwo sprawności na podstawie dokumentów potwierdzających wykonanie przeglądu okresowego dużego o poszerzonym zakresie – P3.
 12. W przypadku uszkodzenia pojazdu kolejowego w następstwie awarii, decyzję o jego niezdatności do eksploatacji, powodującą równocześnie utratę ważności świadectwa sprawności, podejmuje w kierownik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.
 13. Pojazd kolejowy, którego świadectwo sprawności/dopuszczenie do użytkowania utraciło ważność należy wyłączyć z eksploatacji. Ponowne dopuszczenie tego pojazdu do eksploatacji może nastąpić po spełnieniu pozostałych wymagań, o których mowa w § 8 i wydaniu świadectwa sprawności.
 14. Nieważne świadectwa sprawności/przywrócenia do eksploatacji należy przechowywać przez 3 lata od dnia utraty ważności a następnie zniszczyć.

§ 8

Zasady dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji

1. Dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji oznacza, że pojazd spełnia wymagania formalne i techniczne określone: przepisami prawa powszechnie obowiązującego, odpowiednimi regulacjami wewnętrznymi Przedsiębiorstwa, DSU, dokumentacją techniczną i technologiczną, przez co może być przeznaczony do wykonywania pracy pociągowej lub pozapociągowej.
2. Do dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji są upoważnieni pracownicy Przedsiębiorstwa, aktualnie wykonujący czynności związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych, zatrudnieni na stanowiskach: kierownika właściwego do spraw utrzymania pojazdów kolejowych, specjalisty ds. utrzymania, rewidenta, zwani dalej dopuszczającymi.
3. Aktualny wykaz pracowników upoważnionych do dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji znajduje się w innych wewnętrznych regulacjach Przedsiębiorstwa.

4. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, są zobowiązani dopilnować, aby pojazd kolejowy dopuszczany przez nich do eksploatacji spełniał wymagania, o których mowa w ust. 6.
5. Bezpośrednio po ukończonej naprawie okresowej, awaryjnej, przebudowie lub modernizacji dopuszczającym pojazd kolejowy do eksploatacji jest komisarz odbiorczy poprzez wystawienie świadectwa sprawności technicznej lub ECM poprzez dopuszczenie do użytkowania.
6. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, który został uprzednio wyłączony z eksploatacji, może nastąpić, jeżeli:
 - a. pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej/przywrócenie do eksploatacji wydane zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego oraz z uwzględnieniem zasad organizacyjnych zawartych w regulacjach wewnętrznych Przedsiębiorstwa w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych,
 - b. pojazd posiada ważny przegląd, naprawę okresową oraz nie zachodzi realna możliwość przekroczenia dopuszczalnego czasokresu lub przebiegu do następnego przeglądu lub naprawy okresowej - przy czym bezpośrednio po wykonanym przeglądzie okresowym nie jest wymagany przegląd kontrolny,
 - c. została wykonana naprawa bieżąca, awaryjna, bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości - o ile zachodziła taka potrzeba,
 - d. w książce pokładowej pojazdu trakcyjnego z napędem pracownik zakładu taboru zamieścił adnotację o wykonanych: naprawie bieżącej, awaryjnej lub okresowej (jeśli były wykonywane w zakładzie taboru); pomiarach, badaniach lub ukończonym przeglądzie - zależnie od okoliczności,
 - e. znaki i napisy na pojeździe kolejowym są czytelne oraz zgodne z obowiązującymi przepisami,
 - f. na ścianie w jednej kabinie maszynisty, w widocznym miejscu, w oprawie, jest umieszczone świadectwo sprawności technicznej (dotyczy pojazdów bez EVN),
 - g. pobieżne, zewnętrzne oględziny pojazdu kolejowego nie wykazują uszkodzeń lub innych widocznych, istotnych nieprawidłowości..
7. Pojazd kolejowy dopuszczony do eksploatacji może być przeznaczony do wykonywania pracy pociągowej lub pozapociągowej.

§ 9

Zasady wyłączania pojazdów kolejowych z eksploatacji

1. Wyłączenie pojazdu kolejowego z eksploatacji oznacza, że pojazd nie spełnia wymagań formalnych lub technicznych określonych przepisami prawa powszechnie obowiązującego oraz odpowiednimi regulacjami wewnętrznymi Przedsiębiorstwa, przez co nie może być przeznaczony do wykonywania pracy pociągowej lub pozapociągowej, z wyjątkiem przejazdu na miejsce wykonania naprawy, modernizacji lub jazdy próbnych i doświadczalnych.
2. Pojazd kolejowy należy wyłączyć z eksploatacji, jeżeli:
 - a. jego świadectwo sprawności technicznej/przywrócenie do eksploatacji utraciło ważność,
 - b. wymaga wykonania przeglądu kontrolnego lub okresowego,

- c. w razie dalszej eksploatacji zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo przekroczenia dopuszczalnego czasokresu bądź przebiegu do następnego przeglądu lub naprawy okresowej,
 - d. wymaga wykonania naprawy okresowej, awaryjnej, bądź usunięcia usterek i innych nieprawidłowości - w szczególności, gdy uczestniczył w wypadku komunikacyjnym lub pożarze, bądź w książce pokładowej pojazdu z napędem znajdują się adnotacje o istotnych dla bezpieczeństwa nieprawidłowościach w jego pracy,
 - e. znaki i napisy na pojeździe kolejowym są nieczytelne lub niezgodne z obowiązującymi przepisami, pobieżne, zewnętrzne oględziny pojazdu kolejowego lub działanie zespołów, podzespołów i elementów mogą wskazywać na uszkodzenia lub inne, istotne nieprawidłowości,
 - f. wynika to z wewnętrznych poleceń kierownictwa Przedsiębiorstwa lub polecenia jednostek organizacyjnych Przedsiębiorstwa właściwych do spraw utrzymania lub eksploatacji pojazdów kolejowych.
3. Pracownik Przedsiębiorstwa, który stwierdzi, że stan techniczny pojazdu kolejowego włączonego do eksploatacji zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, zależnie od sytuacji i możliwości, jest zobowiązany przy użyciu wszelkich dostępnych środków doprowadzić do natychmiastowego zaprzestania eksploatacji pojazdu; w szczególności korzystając z takich możliwości jak:
- a. zatrzymanie pojazdu przy użyciu sygnałów określonych w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
 - b. powiadomienie drużyny trakcyjnej obsługującej pojazd lub drużyny konduktorskiej pociągu przez ten pojazd prowadzonego,
 - c. powiadomienie najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytora Przedsiębiorstwa,
4. Pracownicy uprawnieni, zgodnie z postanowieniami § 8 ust. 2, do dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji, posiadają także uprawnienia do wyłączania pojazdów kolejowych z eksploatacji.
5. Nie jest wymagane tworzenie odrębnego wykazu pracowników upoważnionych do wyłączania pojazdów kolejowych z eksploatacji.

ROZDZIAŁ III

ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW KOLEJOWYCH

§ 10

Postanowienia ogólne

1. Proces utrzymania pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa powinien być realizowany z uwzględnieniem postanowień przepisów prawa powszechnie obowiązującego, a także z uwzględnieniem postanowień niniejszej instrukcji oraz innych regulacji wewnętrznych

Przedsiębiorstwa obejmujących zagadnienia związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych.

2. Czynności utrzymania zapobiegawczego i utrzymania naprawczego pojazdów kolejowych może być realizowane przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) zawarte w wykazie wykonawców.
3. Wykaz wykonawców podlega aktualizacji przez jednostkę organizacyjną Majkoltrans Sp. z o.o. właściwą do spraw utrzymania pojazdów kolejowych, na wniosek zainteresowanej jednostki lub podmiotu.
4. Zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące naprawy okresowe, awaryjne, przebudowy i modernizacje pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz wykwalifikowane kadry.
5. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania pojazdów kolejowych w Przedsiębiorstwie należy do obowiązków właściwej jednostki organizacyjnej Przedsiębiorstwa, według właściwych regulacji wewnętrznych.
6. Pojazdy trakcyjne, które z uwagi na brak zapotrzebowania na pracę nie są przewidziane do eksploatacji, mogą być wyłączone z eksploatacji. Wykonywanie czynności utrzymaniowych (przeglądów oraz napraw) dla tych pojazdów, z chwilą wyłączenia z eksploatacji, zostaje zawieszane do odwołania.

§ 11

Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów kolejowych

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów kolejowych obejmuje:
 - a. Dokumentację techniczną systemu utrzymania (DSU),
 - b. dokumentację techniczną,
 - c. plan utrzymania,
2. Dokumentację techniczną pojazdów kolejowych stanowią:
 - a. dokumentacja techniczno-ruchowa pojazdu kolejowego oraz jego zespołów i podzespołów (DTR),
 - b. warunki techniczne odbioru pojazdu kolejowego oraz jego zespołów i podzespołów (WTO),
 - c. dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW), w zakresie określonym w umowie na dostawę pojazdu kolejowego
 - d. dokumentacja techniczna systemu utrzymania (DSU).
3. W dokumentację techniczną, o której mowa, powinny być wyposażone jednostka organizacyjna Przedsiębiorstwa właściwa do spraw utrzymania oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące utrzymanie naprawcze, adekwatnie do realizowanego poziomu utrzymania.
4. Dokumentacja techniczna systemu utrzymania (DSU) stanowi podstawowy dokument w oparciu, o który jest realizowany proces utrzymania danej serii pojazdu kolejowego.
5. DTR jest wymagana dla wszystkich nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach kolejowych.

6. WTO są wymagane dla tych nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach kolejowych, które wymagają dokonania odbioru technicznego, zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki w sprawie odbiorów technicznych pojazdów kolejowych i wyrobów.
7. Opis zarządzania dokumentacją systemu utrzymania oraz pozostałą dokumentacją związaną z procesem utrzymania, określają wewnętrzne przepisy Przedsiębiorstwa.

§ 12

Planowanie i wykonywanie przeglądów

1. Pojazdy trakcyjne, będące w dyspozycji Przedsiębiorstwa, są poddawane różnym rodzajom przeglądów zgodnie z DSU.
2. Planowania przeglądów okresowych pojazdów kolejowych dokonuje dział utrzymania i napraw taboru kolejowego Przedsiębiorstwa, poprzez opracowanie planu przeglądów.
3. Za terminowe kierowanie pojazdów kolejowych na przeglądy okresowe odpowiada kierownik działu właściwego do spraw dyspozycji trakcyjnej w Przedsiębiorstwie.
4. Dyspozytor Przedsiębiorstwa podejmujący decyzję o przeznaczeniu pojazdu kolejowego jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd nie wymaga wykonania przeglądu kontrolnego lub okresowego oraz czy jest dopuszczony do eksploatacji, zgodnie z §8.
5. W terminie do 90 dni pracy po ukończeniu naprawy okresowej, każdy pojazd kolejowy należy poddać przeglądowi najmniej o zakresie przeglądu P2 lub P2/1.
6. Przeglądy sezonowe należy wykonywać w terminach: od 15 września do 30 października (przegląd sezonowy przed zimą) oraz od 1 kwietnia do 15 maja (przegląd sezonowy przed latem) danego roku kalendarzowego, w ramach przypadających przeglądów okresowych.
7. Do wykonywania przeglądów pojazdów kolejowych upoważnieni są pracownicy Przedsiębiorstwa zatrudnieni w komórce utrzymania oraz rewidenci i maszyniści.
8. Przeglądy należy wykonywać w oparciu o DSU lub opracowane na podstawie DSU dla potrzeb warsztatowych, dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych serii pojazdów kolejowych, bądź inne opracowania o charakterze pomocniczym. Zakres przeglądu określony w DSU musi zostać zrealizowany.
9. Przed rozpoczęciem czynności, pracownicy wykonujący przegląd są zobowiązani zapoznać się z wpisami w książce pokładowej pojazdu z napędem od ostatniego przeglądu okresowego.
10. Po wykonaniu przeglądu, pracownik wskazany w § 21 ust. 2 i 3, dokonuje w książce pokładowej pojazdu z napędem, wpisu potwierdzającego wykonanie przeglądu.
11. Jeżeli pojazd kolejowy spełnia wymagania, o których mowa w § 8, może zostać dopuszczony do eksploatacji po wykonanym przeglądzie.

§ 13

Planowanie i wykonywanie napraw okresowych

1. Pojazdy trakcyjne, będące w dyspozycji Przedsiębiorstwa, zgodnie z DSU poszczególnych serii, poddawane naprawom okresowym.

2. Naprawy okresowe pojazdów kolejowych mogą być wykonywane przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze), na podstawie umów zawartych pomiędzy Przedsiębiorstwem a tymi podmiotami - tzw. system zlecony.
3. Planowania napraw okresowych pojazdów kolejowych dokonuje jednostka organizacyjna Przedsiębiorstwa właściwa do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.
4. Planowanie napraw okresowych, o którym mowa w ust. 3, powinno uwzględniać następujące zasady:
 - a. zgodność z potrzebami eksploatacyjnymi oraz ze strukturą cykli napraw okresowych określoną w DSU,
 - b. zgodność z planem rzeczowo - finansowym działalności Przedsiębiorstwa,
 - c. podstawą do określenia przebiegu pojazdu kolejowego są dane z urządzenia rejestrującego zamontowanego w tym pojeździe,
 - d. skierowanie pojazdu kolejowego do naprawy głównej może nastąpić po wykonaniu pełnego przebiegu międzynaprawczego od ostatniej naprawy rewizyjnej,
 - e. w przypadkach uzasadnionych technicznie lub ekonomicznie dopuszcza się kierowanie pojazdów kolejowych do napraw okresowych po osiągnięciu 85% wymaganego przebiegu lub czasokresu międzynaprawczego,
5. Pojazd kolejowy, który osiągnął określony w DSU przebieg lub czasokres do naprawy okresowej podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie - z postanowieniami § 9 i otrzymuje status oczekującego naprawy rewizyjnej „OPU4” lub oczekującego naprawy głównej „OPU5”.
6. Przed skierowaniem pojazdu kolejowego do naprawy należy dokonać oględzin pojazdu kolejowego.
7. Przejazd lub transport pojazdu kolejowego na miejsce wykonania naprawy okresowej powinien odbywać się na zasadach określonych w § 17.
8. Wraz z pojazdem kolejowym kierowanym do naprawy okresowej, macierzysty zakład taboru jest zobowiązany wysłać następujące dokumenty:
 - a. książkę pojazdu trakcyjnego wraz z kompletem kart podzespołów i dokumentacją rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - b. inne dokumenty, w razie potrzeby np: zamówienie na prace dodatkowe, zamówienie na modernizację, itp.
9. Dyspozytor Przedsiębiorstwa podejmujący decyzję o zatrudnieniu pojazdu kolejowego jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd nie wymaga wykonania naprawy okresowej oraz czy jest dopuszczony do eksploatacji, zgodnie z § 8.
10. Za terminowe kierowanie pojazdów kolejowych do napraw okresowych odpowiada kierownik działu właściwego do spraw eksploatacji pojazdów kolejowych.
11. Przekazanie pojazdu kolejowego do naprawy okresowej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się na terenie tego podmiotu w obecności przedstawiciela Przedsiębiorstwa.
12. Przekazanie pojazdu kolejowego do naprawy zostaje potwierdzone protokołem.
13. Zależnie od serii pojazdu, rodzaju naprawy, w stopniu adekwatnym do specyfiki i zakresu ewentualnych zużyć i uszkodzeń, w trakcie wykonywania naprawy okresowej należy stosować:
 - 1) niniejszą instrukcję oraz inne instrukcje związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych,

- 2) dokumentację techniczno-ruchową pojazdu kolejowego,
 - 3) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
 - 4) dokumentacje techniczne (instrukcje technologiczne, warunki techniczne, itp.) przyjęte do stosowania w Przedsiębiorstwie,
 - 5) normy (polskie, europejskie, zakładowe, będące jeszcze w użyciu branżowe) i inne dokumenty normalizacyjne,
 - 6) inne opracowania pomocne przy wykonywaniu naprawy.
14. Po ukończeniu naprawy okresowej pojazdu trakcyjnego, po odbiorze technicznym, uprawniony pracownik wydaje świadectwo sprawności technicznej, które stanowi podstawę do dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji.
 15. Po ukończeniu naprawy okresowej wagonu po odbiorze technicznym, uprawniony pracownik zakładu naprawczego wydaje dopuszczenie do użytkowania, które stanowi podstawę do dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji.
 16. Na podstawie dopuszczenia do użytkowania, o którym mowa § 13 pkt. 15 właściwy ECM² wydaje przywrócenie do eksploatacji.
 17. Postanowienia § 13 stosuje się odpowiednio w przypadku modernizacji i przebudowy pojazdu kolejowego.

§ 14

Gwarancja jakości napraw

1. W przypadku napraw okresowych wykonywanych w zewnętrznych podmiotach gospodarczych (zakładach naprawczych) zasady dotyczące reklamacji i roszczeń gwarancyjnych są określone w umowach na wykonywanie tych napraw.
2. Każdorazowo, w przypadku reklamacji, należy dokonać komisyjnej oceny stanu technicznego pojazdu kolejowego oraz ustalić dalszy tryb postępowania. W skład komisji wchodzi przedstawiciele użytkownika pojazdu kolejowego oraz przedstawiciele wykonawcy naprawy okresowej.
3. Postanowienia ustępów poprzednich mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do napraw awaryjnych oraz przebudowy lub modernizacji pojazdów kolejowych.

§ 15

Kwalifikacja pojazdów kolejowych do naprawy bieżącej - Wykonanie naprawy bieżącej

1. Przesłanie uszkodzonego w trakcie eksploatacji pojazdu kolejowego do punktu utrzymania, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień § 17 i 19.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu pojazdu kolejowego, jego pracownicy utrzymania przystępują do oceny stanu technicznego pojazdu uwzględniając:
 - a. treść wpisów do książki pokładowej pojazdu z napędem,
 - b. ustną informację przekazaną przez drużynę trakcyjną lub inne kompetentne osoby,
 - c. wynik oględzin, pomiarów, badań, i innych czynności niezbędnych do ustalenia rodzaju i przyczyny uszkodzenia, zużycia oraz sposobu wykonania naprawy.

3. Na podstawie wyników działań, o których mowa w ust. 2, pracownik punktu utrzymania upoważniony do dopuszczania / wyłączania pojazdów kolejowych z eksploatacji po dokonaniu - w razie potrzeby – konsultacji ze zwierzchnikiem służbowym, podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu pojazdu kolejowego do naprawy bieżącej
4. Do wykonywania napraw bieżących pojazdów kolejowych upoważnieni są pracownicy Przedsiębiorstwa komórki utrzymania oraz pracownicy firm zewnętrznych posiadający odpowiednie kwalifikacje.
5. W stopniu zależnym od specyfiki i zakresu uszkodzenia lub zużycia, w trakcie wykonywania naprawy bieżącej należy odpowiednio stosować dokumentację techniczną, o której mowa w § 11.
6. Po zakończeniu naprawy bieżącej, pracownik odpowiedzialny za jej wykonanie, w przyjęty w Przedsiębiorstwie sposób, powiadamia dyspozytora Przedsiębiorstwa o gotowości pojazdu do pracy.
7. Po zakończeniu naprawy bieżącej pojazdu kolejowego z eksploatacji należy:
 - a. wpisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz książki przeglądów okresowych i napraw bieżących adnotację na temat rodzaju i zakresu, daty, miejsca i nazwiska wykonawcy naprawy bieżącej,
 - b. powiadomić dyspozytora Przedsiębiorstwa o gotowości pojazdu do eksploatacji.

§ 16

Kwalifikacja pojazdów kolejowych do naprawy awaryjnej - Wykonanie naprawy awaryjnej

1. Przesłanie do punktu utrzymania pojazdu kolejowego uszkodzonego w następstwie awarii, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień § 17 i 19.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu pojazdu kolejowego do punktu utrzymania, pojazd należy wyłączyć z eksploatacji i zakwalifikować do naprawy awaryjnej.
3. Jeżeli uszkodzenia pojazdu kolejowego są spowodowane udziałem w wypadku (np. wypadku komunikacyjnym, pożarze) powodującym znaczące uszkodzenia uniemożliwiające dalszą jego bezpieczną eksploatację (np. poważne uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej - w szczególności uszkodzenia: ostoi, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, czopów skrzytu) lub braki zagrażające dalszej bezpiecznej eksploatacji tego pojazdu unieważnienia się świadectwo sprawności technicznej.
4. Przekazanie pojazdu kolejowego do naprawy awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzną podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się na terenie tego podmiotu w obecności przedstawiciela Przedsiębiorstwa.
5. Przekazanie pojazdu kolejowego do naprawy zostaje potwierdzone protokołem.
6. Przejazd lub transport pojazdu kolejowego na miejsce wykonania naprawy awaryjnej powinien odbywać się na zasadach określonych w § 17.
7. Do wykonywania napraw bieżących pojazdów kolejowych upoważnieni są pracownicy Przedsiębiorstwa komórki utrzymania oraz pracownicy firm zewnętrznych posiadający odpowiednie kwalifikacje.

8. W stopniu zależnym od specyfiki i zakresu uszkodzenia lub zużycia, w trakcie wykonywania naprawy awaryjnej należy stosować dokumentację techniczną, o której mowa w § 11.
9. Po zakończeniu naprawy awaryjnej pojazdu kolejowego wyłączzonego z eksploatacji należy:
 - a. przeprowadzić odbiór pojazdu, jeżeli jest wymagany,
 - b. wydać świadectwo sprawności technicznej/dopuszczenie do użytkowania, a następnie przekazać informację do ECM cele wystawienia przywrócenia do eksploatacji, jeżeli zachodzi taka potrzeba,
 - c. wpisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz do książki pojazdu trakcyjnego adnotację na temat rodzaju i zakresu, daty, miejsca i wykonawcy naprawy awaryjnej,
 - d. dokonać dopuszczenia pojazd do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §8.
 - e. powiadomić dyspozytora Przedsiębiorstwa o gotowości pojazdu do eksploatacji.

§ 17

Przesyłanie pojazdów kolejowych do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej

1. Przesyłanie pojazdu kolejowego do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej, zwanej dalej naprawą, może odbywać się w stanie czynnym (przejazd) lub nieczynnym w składzie pociągu (transport).
2. W przypadku przesyłania pojazdów kolejowych do napraw okresowych:
 - a. podstawowym sposobem przesyłania elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie czynnym, przy czym w miarę możliwości, zaleca się przesyłanie razem więcej niż jednego pojazdu,
 - b. w okresie temperatur ujemnych, podstawowym sposobem przesyłania spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie nieczynnym,
3. Przed przesłaniem do naprawy pojazdu kolejowego w stanie nieczynnym, należy dokonać oceny stanu technicznego, w celu ustalenia, czy jego przejazd nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W szczególności należy zwrócić uwagę na:
 - a. skrajnię pojazdu, która nie może być przekroczona,
 - b. stan zespołów pociągowo - zderznych, które muszą być sprawne i kompletne,
 - c. stan zespołów hamulcowych, które muszą umożliwiać przynajmniej zachowanie ciągłości przewodu głównego w składzie pociągu, jeżeli hamulec pojazdu kolejowego miałby być wyłączony,
 - d. kompletność wyposażenia części biegowych (niedopuszczalne są: np. wystające, niedokręcone, brakujące istotne elementy),
 - e. stan zestawów kołowych w widocznych miejscach (niedopuszczalne są: np. poluzowana lub pęknięta obręcz, przekroczone parametry geometryczne),
 - f. dostępne części ostoi (niedopuszczalne są: np. nadmierne: odkształcenia, pęknięcia, ogniska korozji, itp., osłabiające znacząco zdolność przenoszenia siły),
4. Oceny stanu technicznego oraz dopuszczenia do transportu w stanie nieczynnym dokonuje pracownik Przedsiębiorstwa upoważniony do dopuszczania pojazdów do eksploatacji lub komisarz odbiorczy na podstawie orzeczenia stanowiącego załącznik nr 1

5. Orzeczenie należy sporządzić w dwóch egzemplarzach: jeden dla wydającego orzeczenie techniczne, natomiast drugi należy dołączyć do dokumentów pociągu w składzie, którego pojazd będzie przesyłany.
6. Postanowienia § 17 mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przesyłania pojazdów kolejowych do przebudowy, modernizacji lub w innych okolicznościach.

§ 18

Kontrola stanu technicznego pojazdów kolejowych w trakcie eksploatacji

1. Kontrola stanu technicznego pojazdów kolejowych w trakcie eksploatacji ma na celu wykrycie ewentualnych uszkodzeń lub usterek w okresie pomiędzy kolejnymi przeglądami.
2. Kontrolę stanu technicznego pojazdów kolejowych w trakcie eksploatacji realizuje drużyna trakcyjna, w szczególności poprzez oględziny techniczne, wzrokowe i słuchowe sprawdzenie pracy pojazdu, sprawdzenie w książce pokładowej pojazdu z napędem ważności przeglądu oraz potwierdzenia usunięcia ewentualnych usterek.
3. Szczegółowe wytyczne obejmujące kontrolę stanu technicznego pojazdów kolejowych przez drużynę trakcyjną w trakcie eksploatacji, są określone w regulacjach wewnętrznych Przedsiębiorstwa:
 - MKT-4 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego
 - MKT-5 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego i spalinowego
 - MKT-7 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego
 - MKT-9 Instrukcja pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych

§ 19

Zasady postępowania z pojazdami kolejowymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji

1. Pod pojęciem pojazdu kolejowego uszkodzonego w trakcie eksploatacji, należy rozumieć pojazd wykonujący pracę pociągową lub pozapociągową, który uległ uszkodzeniu lub awarii.
2. W przypadku uszkodzenia, decyzję o dalszym trybie postępowania z pojazdem kolejowym podejmuje maszynista/rewident, w zależności od rodzaju uszkodzenia, wybierając jeden z poniższych wariantów:
 - a. naprawa pojazdu kolejowego we własnym zakresie i kontynuowanie jazdy,
 - b. kontynuowanie jazdy w trybie awaryjnym zgodnie z dokumentacją techniczno - ruchową pojazdu trakcyjnego do stacji docelowej lub, zależnie od rodzaju uszkodzenia, do najbliższej stacji,
 - c. żądanie pojazdu trakcyjnego zastępczego z uwagi na brak możliwości kontynuowania jazdy
 - d. w przypadku wagonów postępowanie zgodnie z MKT-7 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego.

3. W przypadku awarii, o niewielkim zakresie - w szczególności będącej skutkiem zderzenia, niewielkiego pożaru lub najechania na przeszkodę - decyzję o trybie dalszego postępowania z pojazdem kolejowym podejmuje maszynista/rewident, po wykonaniu oględzin pojazdu, uwzględniając następujące warunki:
 - a. jeżeli pojazd trakcyjny nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia są typu lekkiego (np. uszkodzenie zgarniaczy, gniazda lub wtyku WN, węży pneumatycznych, stopni wejściowych, itp.) i powstały skutek potrącenia: człowieka, zwierzęcia, lekkiego pojazdu drogowego (np. rower, motocykl, itp.); kontynuowanie jazdy jest możliwe bez ograniczeń technicznych, o ile uszkodzenia nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - b. jeżeli pojazd trakcyjny nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia (np. poluzowanie opaski resora, zarysowanie powierzchni tocznej zestawów kołowych, rozbita szyba w kabinie maszynisty, rozbita skrzynia akumulatorów, niewielki ugaszony pożar, itp.) nie pozwalają na kontynuowanie jazdy bez ograniczeń; dalsza jazda jest możliwa tylko do najbliższej stacji z prędkością nie przekraczającą 30 km/h; pojazd kolejowy powinien pozostać w stacji do czasu dokonania oględzin technicznych przez pracowników działu utrzymania pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa, którzy są zobowiązani określić możliwość naprawy na miejscu lub warunki przejazdu pojazdu kolejowego do punktu utrzymania.
 - c. W przypadku wagonów postępowanie zgodnie z MKT-7 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego
4. W wypadku w trakcie, którego mogło potencjalnie dojść do poważnego uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej - w szczególności uszkodzenia: ostoji, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, czopów skreślenia - a będącego skutkiem wykolejenia, zderzenia lub pożaru o dużych rozmiarach, decyzję o trybie dalszego postępowania z pojazdem kolejowym podejmuje, po wykonaniu sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, uprawniony przedstawiciel Przedsiębiorstwa będący członkiem komisji kolejowej lub zespołu kierującego akcją usuwania skutków wypadków.
5. Przedstawiciel Przedsiębiorstwa, o którym mowa w ust. 4, ustala w szczególności sposób przejazdu lub transportu pojazdu kolejowego z miejsca zdarzenia do uzgodnionego punktu utrzymania uwzględniając, zależnie od stanu technicznego pojazdu możliwość przejazdu lub transportu:
 - a. w stanie czynnym,
 - b. w stanie nieczynnym na własnych kołach,
 - c. w stanie nieczynnym na własnych kołach z udziałem pociągu ratunkowego,
 - d. w stanie nieczynnym na własnych kołach na specjalistycznych wózkach technologicznych,
 - e. w częściach, przy użyciu transportu kolejowego lub samochodowego.
6. Zasady działania komisji i zespołu, o których mowa w ust. 4, są określone w obowiązujących regulacjach prawnych oraz w regulacjach wewnętrznych Przedsiębiorstwa MKT-10 – Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów kolejowych. Członkowie Komisji dążąc do ustalenia przyczyn zdarzenia powinni uwzględniać jego negatywny wpływ na wyniki

pomiarów i oględzin oraz w razie wątpliwości, korzystać z dostępnych opracowań naukowo - badawczych.

7. We wszystkich przypadkach, o których mowa w ust. od 2 do 4, maszynista jest zobowiązany dokonać w książce pokładowej pojazdu z napędem opisu uszkodzenia lub awarii oraz zgłosić za numerem porządkowym usterkę/awarię dyspozytorowi Przedsiębiorstwa.
8. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w ust. 3 pkt 1, maszynista w porozumieniu z dyspozytorem Przedsiębiorstwa przekazuje pojazd kolejowy do uzgodnionego punktu utrzymania, celem dokonania oceny stanu technicznego i naprawy.
9. Szczegółowe wytyczne obejmujące tryb postępowania w sytuacjach szczególnych, w tym podczas wykolejeń, uszkodzeń i awarii pojazdu kolejowego w trakcie eksploatacji, są określone w obowiązujących regulacjach prawnych oraz regulacjach wewnętrznych Przedsiębiorstwa: MKT-10 – Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów kolejowych.

§ 20

Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych

1. Do dokumentów związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych należą:
 - a. książka pojazdu trakcyjnego,
 - b. książka pokładowa pojazdu z napędem,
 - c. karty podzespołów pojazdu trakcyjnego,
 - d. dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza,
2. Książkę pojazdu trakcyjnego:
 - a. należy prowadzić odrębnie dla każdego pojazdu kolejowego,
 - b. zakłada jednostka organizacyjna Przedsiębiorstwa, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd kolejowy się znajduje (dot. książki dla pojazdu wprowadzanego do eksploatacji po raz pierwszy lub przypadku zniszczenia książki).
3. Za przechowywanie oraz właściwe prowadzenie książek pojazdów kolejowych odpowiada kierownik działu do spraw utrzymania pojazdów kolejowych.
4. Książki pojazdów trakcyjnych skreślonych z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa, należy przechowywać w archiwum zakładowym przez okres 5 lat a następnie zniszczyć.
5. Książka pokładowa pojazdu z napędem:
 - a. powinna znajdować się w każdym czynnym pojeździe trakcyjnym,
 - b. w przypadku wysyłania pojazdu kolejowego do naprawy, powinna zostać przekazana razem z pojazdem do zakładu naprawiającego.
6. Za wyposażenie pojazdu kolejowego w książkę pokładową pojazdu z napędem odpowiada pracownik dopuszczający pojazd do eksploatacji.
7. Książki pokładowe pojazdu z napędem, w których wyczerpało się miejsce na wpisy i zostały w pojeździe wymienione na nowe, należy przechowywać w dziale utrzymania pojazdów kolejowych przez okres 1 roku a następnie zniszczyć.
8. Kartę zespołów pojazdu trakcyjnego (z wyjątkiem zestawów kołowych) należy prowadzić dla następujących podzespołów:

- a. maszyny elektryczne, w tym przetwornice statyczne i transformatory o mocy znamionowej powyżej 3 kW,
 - b. silnik spalinowy,
 - c. sprężarka powietrza,
 - d. rama wózka,
 - e. zestaw kołowy,
 - f. prędkościomierz,
 - g. aparat czuwaka,
 - h. generator SHP,
 - i. turbosprężarka,
9. Kartę dla nowego podzespołu wprowadzanego do eksploatacji zakłada dział utrzymania i napraw pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa. W przypadku montażu nowego podzespołu podczas naprawy pojazdu, kartę podzespołu zakłada naprawiający. Zapisów w karcie podzespołu dotyczących badań, naprawy, demontażu i montażu w pojazdach dokonuje pracownik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa lub pracownik zakładu naprawiającego.
10. Kartę podzespołu, z chwilą jego fizycznej likwidacji, należy zniszczyć.
11. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza podlegają zasadom określonym w przepisach prawa o dozorze technicznym oraz zasadom ogłoszonym przez organy TDT.
12. W procesie utrzymania obowiązują następujące zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych:
- a. karty podzespołów i dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza przechowuje się razem z książką pojazdu kolejowego,
 - b. w przypadku wymiany podzespołu w pojeździe należy dokonać również wymiany dokumentu ewidencyjnego podzespołu,
 - c. w przypadku wysyłania pojazdu kolejowego do zakładu naprawiającego należy przekazywać książkę pojazdu kolejowego wraz z kartami podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - d. w przypadku wysyłania podzespołu do zakładu naprawiającego, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę, kartę zbiorników powietrza i dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,

§ 21

Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych oraz ewidencja uszkodzeń i awarii

1. Rejestracji czynności związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych, zależnie od rodzaju czynności, dokonuje się w:
 - a. książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - b. w wersji elektronicznej,
2. Wykonanie przeglądu, naprawy bieżącej lub awaryjnej potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów do eksploatacji

lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór. Potwierdzenie musi zawierać datę i miejsce wykonania przeglądu oraz nazwisko osoby potwierdzającej.

3. Wykonanie naprawy awaryjnej lub okresowej w zewnętrznym podmiocie gospodarczym (zakładzie naprawczym) potwierdza w książce pojazdu kolejowego upoważniony pracownik wykonawcy naprawy. Potwierdzenie powinno zawierać także zakres ewentualnych, dodatkowych czynności naprawczych.
4. Postanowienia ustępów poprzednich mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przebudów lub modernizacji pojazdów kolejowych.
5. W razie potrzeby, rejestracja czynności związanych z procesem utrzymania może obejmować także inne, dodatkowe dane.
6. W celu umożliwienia formułowania prawidłowych wniosków w zakresie oceny procesu utrzymania, dział utrzymania i napraw pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa jest zobowiązany do prowadzenia ewidencji uszkodzeń i awarii w pojazdach kolejowych.

ROZDZIAŁ V

KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH

§ 22

Kontrola i odbiór pojazdów kolejowych po przeglądach, naprawach bieżących i naprawach awaryjnych wykonywanych w Przedsiębiorstwie

1. W trakcie wykonywania wszystkich rodzajów przeglądów i napraw, mistrzowie, brygadziści i inni pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad czynnościami utrzymaniowymi, są zobowiązani prowadzić doraźną kontrolę jakości wykonywanych prac.
2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, polega na wyrywkowym sprawdzaniu zgodność zespołów, podzespołów i elementów pojazdu z postanowieniami odpowiednie dokumentacji technicznej oraz na sprawdzaniu jakości wykonywanych prac. W szczególności, kontroli podlegają dokumenty potwierdzające wykonanie wymaganych badań, pomiarów, prób, itp. oraz zespoły, podzespoły i elementy pojazdu:
 - a. związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 - b. mające istotny wpływ na niezawodność techniczną pojazdu kolejowego,
 - c. mające istotny wpływ na warunki pracy drużyny trakcyjnej,
3. W ramach prowadzonego nadzoru i monitoringu, dział utrzymania i napraw pojazdów kolejowych, wykonuje doraźne kontrole jakości utrzymania pojazdów kolejowych w Przedsiębiorstwie.

§ 23

Kontrola i odbiór pojazdów kolejowych po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze

1. Proces naprawy okresowej lub awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) podlega kontroli i odbiorowi przez komisarza odbiorczego Przedsiębiorstwa.

2. Kontrola procesu naprawy okresowej lub awaryjnej polega w szczególności na:
 - a. sprawdzaniu zgodności rzeczywistych parametrów i cech konstrukcyjnych, technologicznych i eksploatacyjnych pojazdu kolejowego lub wyrobu z wymaganiami podanymi w warunkach technicznych odbioru (WTO), DSU i innych dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego,
 - b. sprawdzenia prawidłowości dokonywanych pomiarów, analiz, obliczeń, itp. oraz poprawności rejestracji otrzymanych wyników a w razie potrzeby również do notowania (na własny użytek) uzyskanych wyników,
 - c. nadzorowaniu przebiegu naprawy poprzez wrywkową kontrolę jej zgodności z WTO, DSU i innymi dokumentami stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego.
3. Po zakończeniu naprawy komisarz odbiorczy Przedsiębiorstwa przeprowadza odbiór techniczny pojazdu kolejowego pod kątem zgodności wykonania naprawy z WTO, DSU i innymi dokumentami stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego, a następnie - w przypadku pozytywnego wyniku - podpisuje protokół potwierdzający wykonanie odbioru technicznego i tym samym ukończenie naprawy pojazdu kolejowego.
4. Po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego (i tym samym ukończenie naprawy), komisarz odbiorczy wystawia świadectwo sprawności technicznej.
5. Ukończenie naprawy pojazdu kolejowego komisarz odbiorczy zgłasza do Przedsiębiorstwa w umownie przyjęty sposób (telefonicznie lub faksem) bezzwłocznie po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego.

ROZDZIAŁ VI

WPROWADZANIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW

§ 24

Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach kolejowych nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów

1. Mając na względzie postęp techniczny, rachunek ekonomiczny, zmiany asortymentu produkcji dostawców, wnioski z analiz niezawodności taboru kolejowego, zwiększenie konkurencyjności na rynku, oraz inne istotne czynniki, dotychczas stosowane rozwiązania konstrukcyjne oraz materiały mogą być zastępowane innymi - nowymi lub używanymi, lecz nie stosowanymi w pojazdach kolejowych Przedsiębiorstwa.
2. Dla zespołów, podzespołów i elementów mających istotny związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, niezawodnością techniczną pojazdu kolejowego oraz interoperacyjnością kolei, montowanych po wejściu w życie niniejszej instrukcji, jest wymagane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typowego elementu, pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa UTK na podstawie obowiązujących regulacji prawnych.

§ 25

Eksploatacja próbna

1. Wprowadzenie do powszechnego stosowania nowych lub dotychczas nie stosowanych rozwiązań konstrukcyjnych (podzespołów, zespołów, elementów) i materiałów, wymaga przeprowadzenia eksploatacji próbnej.
2. Eksploatacja próbna wymaga szczególnej uwagi ze strony eksploatującego pojazd kolejowy.
3. Przebieg eksploatacji próbnej nie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów obsługi pojazdów kolejowych, przewozu podróżnych oraz nie może zakłócać współpracy pojazdu z urządzeniami infrastruktury kolejowej i innymi pojazdami kolejowymi.

Rozdział VII

SKREŚLENIE POJAZDU KOLEJOWEGO Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

§26

Kwalifikacja pojazdu kolejowego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa

1. Pojazd kolejowy może zostać zakwalifikowany do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa, w szczególności, jeżeli:
 - a. posiada znaczne, zużycie ości, części biegowych i innych elementów konstrukcji o charakterze istotnym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - b. posiada poważne uszkodzenia wynikłe z wydarzeń losowych (pożar, powódź, wykolejenie, zderzenie, itp.) lub z innych przyczyn,
 - c. jest zbędny z przyczyn eksploatacyjnych (brak zapotrzebowania na pracę pojazdu),
 - d. przywrócenie sprawności pojazdu jest nieuzasadnione lub niemożliwe z technicznego lub ekonomicznego punktu widzenia,
 - e. jest zamiar jego zbycia przez Przedsiębiorstwo.
2. Decyzję w sprawie skreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa oraz dalszego postępowania ze skreślonym pojazdem kolejowym, zależnie od wartości księgowej netto pojazdu , podejmuje Zarząd Majkoltrans Sp. z o.o.
3. Tryb postępowania z pojazdem przewidzianym do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa z powodu zamiaru zbycia tego pojazdu przez Przedsiębiorstwo, jest ustalany indywidualnie przez Zarząd Majkoltrans Sp. z o.o.

§ 27

Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu kolejowego

1. Sprawne zespoły, podzespoły lub elementy pojazdu kolejowego skreślonego z rejestru pojazdów kolejowych Przedsiębiorstwa mogą zostać użyte w innych, eksploatowanych pojazdach kolejowych.
2. Przed zamontowaniem odzyskanych zespołów, podzespołów, elementów należy dokonać dokładnego sprawdzenia i w razie potrzeby przywrócenia ich stanu technicznego do wymagań, jak po przeglądzie okresowym. Kierownik właściwej sekcji utrzymania pojazdów kolejowych wydaje stosowne polecenia w tym zakresie.

.....
(pieczęć zakładu)

Załącznik nr 1

.....dnia.....

(miejscowość)

Nr

ORZECZENIE TECHNICZNE

w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym

Dane identyfikacyjne pojazdu trakcyjnego:

1. Seria (typ) i nr pojazdu kolejowego

2. Nazwa właściciela:

.....
.....

Trasa przejazdu:

3. stacja nadania stacja przeznaczenia

Ograniczenia dotyczą:

4. wymiarów skrajni

5. masy własnej

6. szybkości maksymalnej

7. stanu technicznego:

.....
.....
.....

8. zagadnień innych niż podane w pkt. od 4. do 7. tj:

.....
.....
.....

**Wyżej wymieniony pojazd kolejowy /dopuszcza się / nie dopuszcza się/* do przewozu
/bez ograniczeń / z ograniczeniami/*.**

*niepotrzebne skreślić

Pieczęć i podpis dopuszczającego

.....



KSIĄŻKA POKŁADOWA
POJAZDU Z NAPĘDEM

seria	numer

numer EVN											
											-

Rozpoczęto dnia:..... Zakończono dnia:.....

I. Dane pojazdu kolejowego.

Wposażenie pojazdu kolejowego

LP.	RODZAJ	IŁOŚĆ	UWAGI
1	klucze od lokomotywy		
2	sygnały końca pociągu (sztuk)		
3	świadcetwo sprawności techn.		
4	płozy hamulcowe		
5	bloczek rozkazów pisemnych "O"		
6	bloczek rozkazów pisemnych "N"		
7	bloczek rozkazów pisemnych "S"		
8	teczka na dokumenty		
9	młotek rewidencki		
10	manometr rewidencki		
11	trąbka		
12	chorągiewka		
13	kask ochronny		
14	apteczka		
15	zestaw uciezkowy		
16			
17			
18			
19			
20			

Prędkościomierz

Prędkościomierz	Numer	Stan początkowy licznika [km]	Przebieg [km]	Łączny przebieg [km]	Dokonujący wymiany		
					Imię i nazwisko	Data	Podpis
zainstalowany		—			—	—	—
wymieniony							

Dane o pojeździe kolejowym z napędem

Rodzaj pojazdu kolejowego	
Typ	
Numer fabryczny	
Świadcetwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (numer, data wydania)	
Wpisany do rejestru (numer, data wpisu)	

Prawdziwość powyższych danych potwierdzam:

..... Miejscowość	dnia	r. Data	 Imię i nazwisko dokonującego wpisu
----------------------	------------	-----------------	--

Prowadzenie zapisów w książce pokładowej pojazdu z napędem.

Książkę pokładową pojazdu z napędem prowadzi się obowiązkowo i niezależnie od stosowanych w nim samoczynnych rejestratorów rejestrujących pracę pojazdu lub jego zespołów i podzespołów dla każdego samodzielnego pojazdu kolejowego z napędem.

Wymiana zestawów kołowych i siników trakcyjnych pojazdu trakcyjnego elektrycznego

[illegible]

Korekty nastaw prędkościomierza

[illegible]

II. Praca pojazdu kolejowego.

Przyjęcie	Czynność	Zdanie
data	Sprawdzono: Strona mechaniczna – sprawna / niesprawna*. Strona elektryczna– sprawna / niesprawna*. SHP, CA, RT, Radio-Stop – sprawne / niesprawne*. Płyny eksploatacyjne w normie / brak* Wyposażenie lok. zgodne / niezgodne* ze spisem Zestawy kołowe bez uszkodzeń / płaskie miejsca* UWAGI:	data
stacja		stacja
stan licznika		stan licznika
km		km
stan paliwa		stan paliwa
litrów	czytelny podpis maszynisty	litrów
data	Sprawdzono: Strona mechaniczna – sprawna / niesprawna*. Strona elektryczna– sprawna / niesprawna*. SHP, CA, RT, Radio-Stop – sprawne / niesprawne*. Płyny eksploatacyjne w normie / brak* Wyposażenie lok. zgodne / niezgodne* ze spisem Zestawy kołowe bez uszkodzeń / płaskie miejsca* UWAGI:	data
stacja		stacja
stan licznika		stan licznika
km		km
stan paliwa		stan paliwa
litrów	czytelny podpis maszynisty	litrów
data	Sprawdzono: Strona mechaniczna – sprawna / niesprawna*. Strona elektryczna– sprawna / niesprawna*. SHP, CA, RT, Radio-Stop – sprawne / niesprawne*. Płyny eksploatacyjne w normie / brak* Wyposażenie lok. zgodne / niezgodne* ze spisem Zestawy kołowe bez uszkodzeń / płaskie miejsca* UWAGI:	data
stacja		stacja
stan licznika		stan licznika
km		km
stan paliwa		stan paliwa
litrów	czytelny podpis maszynisty	litrów
data	Sprawdzono: Strona mechaniczna – sprawna / niesprawna*. Strona elektryczna– sprawna / niesprawna*. SHP, CA, RT, Radio-Stop – sprawne / niesprawne*. Płyny eksploatacyjne w normie / brak* Wyposażenie lok. zgodne / niezgodne* ze spisem Zestawy kołowe bez uszkodzeń / płaskie miejsca* UWAGI:	data
stacja		stacja
stan licznika		stan licznika
km		km
stan paliwa		stan paliwa
litrów	czytelny podpis maszynisty	litrów
data	Sprawdzono: Strona mechaniczna – sprawna / niesprawna*. Strona elektryczna– sprawna / niesprawna*. SHP, CA, RT, Radio-Stop – sprawne / niesprawne*. Płyny eksploatacyjne w normie / brak* Wyposażenie lok. zgodne / niezgodne* ze spisem Zestawy kołowe bez uszkodzeń / płaskie miejsca* UWAGI:	data
stacja		stacja
stan licznika		stan licznika
km		km
stan paliwa		stan paliwa
litrów	czytelny podpis maszynisty	litrów

*) - niepotrzebne skreślić

III. Naprawy i przeglądy pojazdu z napędem.

Ostatnia naprawa okresowa (P5, P4) - km
(data) (stan licznika)

Ostatni przegląd P3 - km
(data) (stan licznika)

Ostatni przegląd P2 - km
(data) (stan licznika)

Okres międzyprzeglądowy (P1) Okres międzyprzeglądowy (P2)

Przebieg międzyprzeglądowy (P1)..... km Przebieg międzyprzeglądowy (P2)..... km

[illegible]

