

Mw-1

Instrukcja o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych

Rozdział I Postanowienia ogólne

§ 1

Przedmiot i cel instrukcji

1. Instrukcja o utrzymaniu wagonów osobowych, zwana dalej instrukcją, określa podstawowe pojęcia oraz ogólne wymagania systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych i wózków komunikacji przestawczej w przedsiębiorstwie PKP
2. Instrukcja stanowi część "Dokumentacji technologicznej systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdów szynowych" w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (D. U. Nr 36 z dnia 8 maja 2000 r., poz. 415), w części odpowiadającej wymaganiom § 12 ust. 1 pkt 1), 2), 3) i 4) oraz ust. 2 pkt 1), 2) i 3) tego rozporządzenia
3. Instrukcja określa również podstawowe dokumenty wymagane w procesie technicznego utrzymania wagonów osobowych i wózków komunikacji przestawczej.
4. Wszystkie ustalenia odnoszące się do wagonów osobowych dotyczą również wózków szerokotorowych komunikacji przestawczej 1 520 mm oraz wózków wyposażonych w przesuwczą oś typu SUW-2000, o ile nie postanowiono inaczej.
5. Wymagania niniejszej instrukcji dotyczą wszystkich typów wagonów osobowych.
6. Integralną część niniejszej instrukcji stanowią
 - 1) **Załącznik nr 1** - Struktura przeglądów technicznych i napraw planowych, przebiegi oraz okresy między przeglądowe i między naprawcze dla wagonów osobowych.
 - 2) **Załącznik nr 2** - Zbiorcze zestawienie podstawowych prac i opis czynności przy przeglądach technicznych wag. osobowych.
 - 3) **Załącznik nr 3** - Zbiorcze zestawienie podstawowych prac przy naprawach okresowych wagonów osobowych.
 - 4) **Załącznik nr 4** - Wykaz oraz wzory podstawowych dokumentów
 - 5) **Załącznik nr 5** - Warunki uznania podmiotu ubiegającego się o wykonywanie prac przeglądowo-naprawczych przy wagonach osobowych PKP za podmiot wyspecjalizowany

§ 2

Zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje wszystkie jednostki PKP utrzymujące, eksploatujące i naprawiające wagony osobowe oraz inne jednostki, które naprawiają wagony osobowe, ich zespoły i podzespoły będące własnością PKP.
 - 1) Jednostki organizacyjne PKP zobowiązane są do uwzględnienia postanowień niniejszej instrukcji w umowach na naprawę wagonów osobowych, zawieranych z niekolejowymi wykonawcami napraw.
 2. Uregulowania instrukcji obowiązują również właścicieli wagonów osobowych włączonych do parku wagonów PKP, dla których instrukcja ta stanowi system utrzymania eksploatacyjnego pojazdów szynowych, zgodnie z wymaganiami § 7 pkt 2) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji . pojazdów szynowych (Dz. U. Nr 36 z dnia 8 maja 2000 r., poz. 415).

§ 3

Warunki dopuszczenia wagonów osobowych do eksploatacji

1. Wagony osobowe eksploatowane na liniach kolejowych PKP muszą posiadać

"Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu szynowego" wydane przez Główny Inspektorat Kolejnictwa na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 22 kwietnia 1999 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu szynowego (Dz.U.Nr47 z 1999 r. poz. 475)

2. Wagony osobowe eksploatowane na liniach kolejowych PKP muszą posiadać "Świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego", wystawione na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 18 marca 1999 w sprawie trybu wydawania świadectw sprawności technicznej pojazdów szynowych oraz wzoru tych świadectw (Dz. U. Nr 29 z 1999 r. poz. 278), zgodnie z uregulowaniami zawartymi w Zarządzeniu Nr 86 Zarządu PKP z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie wydawania świadectw sprawności technicznej pojazdów szynowych, uchwalonym Uchwała Nr170 Zarządu PKP z dnia 6 czerwca 2000

3. Wagony osobowe dopuszczone do ruchu winny spełniać również wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (Dz. U. Nr 36 z dnia 8 maja 2000 r., poz. 415)

Rozdział II

Podstawowe pojęcia

§ 4

Rodzaje wagonów osobowych

1. Wagon osobowy - pojazd szynowy bez napędu, przystosowany do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczony do przewozu osób i rzeczy. W zależności od przeznaczenia rozróżnia się:

1) wagony do przewozu podróżnych - do których należą wagony:

a- z miejscami do siedzenia - przedziałowe i bezprzedziałowe 1 klasy, 2 klasy oraz biznes

b- sypialne,

c- z miejscami do leżenia (kuszetki),

2) wagony restauracyjne i barowe,

3) wagony bagażowe,

4) wagony bagażowo-osobowe,

5) wagony pocztowe,

6) wagony specjalnego przeznaczenia, obejmujące wagony:

a- salonowe

b- służbowe

c- socjalne

d- pomiarowe,

e- doświadczałne

f- inne.

§ 5

Podstawowe pojęcia i terminologia przyjęta w instrukcji

1. System utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych - przedsięwzięcia organizacyjne i techniczne mające na celu zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania wagonów osobowych.

2. Utrzymanie eksploatacyjne, zwane dalej utrzymaniem - zespół czynności kontrolnych, konserwacyjnych i naprawczych wykonywanych w trakcie okresowych zabiegów w celu oceny zużycia zespołów, podzespołów i elementów wagonu oraz wykrycia i naprawy usterek powstałych w trakcie eksploatacji wagonu osobowego.

3. Przegląd techniczny kontrolny - ocena stanu zasadniczych zespołów i układów wagonu osobowego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu i bezawaryjną pracę wagonu. Do przeglądów technicznych kontrolnych należą

1) Oględziny techniczne wagonu (OT) - kontrola optyczna i słuchowa stanu

technicznego wagonu oraz wykonanie prób działania elementów, podzespołów, zespołów, układów i obwodów wagonu osobowego.

2) Przegląd międzypociągowy (PM) - czynności określone dokumentacją technologiczną wykonywane cyklicznie po wyznaczonym przebiegu, których celem jest sprawdzenie stanu technicznego wagonów osobowych, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu oraz wykrycie ewentualnych usterek i ich usunięcie

3) Przegląd zerowy (PZ) - czynności związane ze sprawdzeniem zgodności zakresu wykonanej naprawy okresowej ze złożonym zamówieniem.

4. Przegląd techniczny okresowy - czynności wykonywane zgodnie z cyklem przeglądowym, mające na celu sprawdzenie stanu technicznego całego wagonu osobowego i usunięcie stwierdzonych uszkodzeń i usterek wraz z wykonaniem smarowania i konserwacji części, zespołów i układów przewidzianych w dokumentacji technologicznej przeglądu.

1) Przegląd okresowy P01 - przegląd techniczny wykonywany zgodnie z ustaleniami **§ 3 ust. 1 pkt 1.1. załącznika nr 1** do instrukcji, na podstawie dokumentacji technologicznej przeglądów technicznych okresowych,

2) Przegląd okresowy rozszerzony P02 -przegląd techniczny wykonywany zgodnie z ustaleniami **§ 3 ust.1 pkt1.2.załącznika nr1** do instrukcji, na podstawie dokumentacji technologicznej przeglądów technicznych okresowych,

3) Przegląd roczny PR - przegląd techniczny wykonywany zgodnie z ustaleniami **§ 3 ust.1 pkt 1.3. załącznika nr1** do instrukcji, na podstawie dokumentacji technologicznej przeglądów technicznych okresowych.

5. Przebieg międzyprzeglądowy - przebieg wagonu osobowego pomiędzy dwoma kolejnymi przeglądami wyrażony w kilometrach

6. Okres międzyprzeglądowy - okres między dwoma kolejnymi przeglądami wag. osobowego wyrażony w dn. kalendarzowych lub miesiącach

7. Cykl przeglądowy - szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonych przebiegach lub po określonym czasie, przeglądów okresowych zawartych między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi.

8. Struktura cyklu (przeglądowego, naprawczego) - kolejność występowania po sobie poszczególnych rodzajów przeglądów lub napraw okresowych.

9. Naprawa - doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego wagonu osobowego, zespołu, podzespołu, elementu, obwodu lub układu do stanu technicznego gwarantującego jego poprawne funkcjonowanie.

1) Naprawa pozaplanowa - naprawa nie przewidziana w cyklu przeglądowo-naprawczym, obejmująca usunięcie usterek lub uszkodzeń powstałych z innych przyczyn, niż eksploatacyjne. Do napraw pozaplanowych należą:

a- Naprawa bieżąca bez wyłączenia ze składu pociągu (BB) - naprawa mająca na celu usunięcie usterek o małej pracochłonności, powstałych w czasie eksploatacji wagonu - nie wymagających zastosowania specjalistycznego oprzyrządowania i wyłączenia wagonu ze składu pociągu.

b- Naprawa bieżąca z wyłączeniem ze składu pociągu (BW) - naprawa mająca na celu usunięcie usterek o większym zakresie uszkodzeń, wymagająca wyłączenia wagonu ze składu pociągu.

c- Naprawa reklamacyjna (RK) - naprawa wykonywanej przez producenta lub naprawiającego po zgłoszeniu przez jednostkę macierzystą wystąpienia usterki (uszkodzenia) wagonu w okresie gwarancyjnym lub rękojmi.

d- Naprawa poawaryjna (A) - naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu osobowego, utraconego w sposób losowy, w przypadkach określonych w ust. 31.

2) Naprawa okresowa - naprawa rewizyjna lub główna, wykonywana zgodnie z cyklem naprawczym na podstawie dokumentacji technologicznej, mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu osobowego.

a- Naprawa rewizyjna (R) - naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym przegląd podzespołów i zespołów połączony z częściowym ich demontażem z

wagonu osobowego celem sprawdzenia, pomiaru oraz naprawą lub wymianą elementów zużytych bądź uszkodzonych

b- Naprawa główna (G) - naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym pełny demontaż podzespołów i zespołów wagonu osobowego w celu szczegółowego sprawdzenia, naprawy lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych dla uzyskania pierwotnych parametrów techniczno eksploatacyjnych i użytkowych.

Naprawa główna połączona jest zwykle z modernizacją wagonu.

10. Cykl naprawczy - szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonych przebiegach lub po określonym czasie, napraw okresowych zawartych między dwiema kolejnymi naprawami głównymi.

11. Przebieg międzynaprawczy - przebieg wag. osobowego pomiędzy 2 kolejnymi naprawami okresowymi wyrażony w kilometrach

12. Okres międzynaprawczy - okres pomiędzy dwiema kolejnymi naprawami okresowymi wagonu osobowego wyrażony w miesiącach lub latach

13. Modernizacja wagonu - modyfikacja wybranych cech techniczno-eksploatacyjnych lub użytkowych wagonu wprowadzona w trakcie naprawy okresowej poprzez zmiany konstrukcyjne

14. Naprawiający - jednostka organizacyjna dokonująca naprawy wagonów osobowych, ich zespołów i podzespołów

15. Użytkownik - jednostka organizacyjna eksploatująca wagony osobowe.

16. Jednostka macierzysta - jednostka organizacyjna, w której ewidencji środków trwałych znajdują się eksploatowane wag. osob.

17. Wymiana - zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu na spełniający parametry zgodne z warunkami technicznymi odbioru (WTO).

18. Pomiar (zmierzenie) - określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wielkości parametrów.

19. Próby działania - czynności w celu stwierdzenia prawidłowości działania wagonu osobowego, zespołu lub podzespołu

20. Sprawdzenie - ustalenie stanu technicznego wagonu osobowego, zespołu, podzespołu, elementu poprzez dokonanie oględzin, pomiaru, próby działania. **1)**

Sprawdzenie kontrolne - porównanie na stanowisku kontrolnym z przyrządem wzorcowym; podlegają mu między innymi: manometry, woltomierze, amperomierze.

21. Regulacja - doprowadzenie do stanu zgodnego z wartościami parametrów podanymi w wymaganiach technicznych.

22. Wymagania techniczne - warunki jakie musi spełniać wagon osobowy, zespół, podzespół, element - niezbędne do dopuszczenia go do eksploatacji

23. Odbiór techniczny - zespół czynności kontrolnych wykonywanych przez upoważnionego przedstawiciela przewoźnika w celu stwierdzenia czy spełnione są określone wymagania techniczne.

24. Uszkodzenie - utrata własności użytkowych przez wagon osobowy, zespół, podzespół lub element, w sposób nagły.

25. Zużycie - utrata własności fizycznych (geometrycznych, mechanicznych, elektrycznych, dielektrycznych, itp.) przez zespół, podzespół lub element, w wyniku eksploatacji i oddziaływania środowiska naturalnego.

26. Parametr - wielkość fizyczna i eksploatacyjna charakterystyczna dla danego materiału, procesu, elementu, podzespołu, zespołu lub wagonu osobowego (wymiary, ciężar, wiek, itd.).

27. Wielkość konstrukcyjna parametru - wartość podana w dokumentacji konstrukcyjnej

28. Wielkość rzeczywista parametru - wartość wynikająca z pomiarów.

29. Wielkość naprawcza parametru - wartość określona w warunkach technicznych odbioru po naprawie.

30. Wielkość kresowa parametru - wartość graniczna, która ze względu na bezpieczeństwo i prawidłowość pracy zespołu, podzespołu lub elementu nie może

być przekroczone.

31. Awaria - uszkodzenie wagonu osobowego i jego zespołów, będące wynikiem

a- zderzeń,

b- wykolejeń,

c- spaleń,

d- zamrożenia układów wodnych,

e- zatarć części ruchomych wymagających ciągłego smarowania, spowodowanych brakiem czynników smarnych,

f- zmian konstrukcyjnych wprowadzonych przez użytkownika bez dokumentacji zatwierdzonej zgodnie z obowiązującymi w przedsiębiorstwie PKP przepisami i instrukcjami służbowymi,

g- klęsk żywiołowych. Mianem uszkodzeń awaryjnych nie można określać nadmiernych zużyć eksploatacyjnych ani uszkodzeń powstałych z innych przyczyn niż wyżej wymienione.

32. Braki w wagonie osobowym - brakujące wg dokumentacji konstrukcyjnej danej serii (typu) wagonu osobowego zespoły, podzespoły i elementy

33. Zmiana konstrukcyjna - działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych, niż określone w obowiązującej dokumentacji konstrukcyjnej wagonu osobowego

34. Zmiana technologiczna - działania polegające na zastosowaniu w procesie utrzymaniowym wagonów osobowych rozwiązań technologicznych innych, niż określone w obowiązującej dokumentacji technologicznej wagonów osobowych.

35. Karta utrzymania wagonu osobowego - zestawienie charakterystycznych parametrów techniczno - eksploatacyjnych normalnotorowego wagonu osobowego.

36. Warunki techniczne prób, badań i odbioru po naprawie (WTO) - jest to zbiór wymagań technicznych, jakim muszą odpowiadać elementy, zespoły, podzespoły oraz wagon jako całość po naprawie.

37. Warunki techniczne wykonania i odbioru (WTWO) - dokumentacja określająca techniczne warunki wykonania, prób, badań i odbioru nowo wyprodukowanego wagonu osobowego, jego zespołów, podzespołów i elementów.

38. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych - zbiór wymagań techniczno-technologicznych, określających sposób i zakres wykonania naprawy lub przeglądu okresowego oraz warunki techniczne prób, badań i odbioru po naprawie

39. Dokumentacja konstrukcyjna - szczegółowa dokumentacja techniczna przedstawiająca konstrukcję poszczególnych elementów, zespołów i podzespołów wagonu osobowego

40. Dokumentacja Techniczno-Ruchowa (DTR) - dokumentacja określająca techniczne warunki współpracy poszczególnych elementów, zespołów i podzespołów wagonu osobowego.

41. Wagon kolejowy - wagon należący do przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe.

42. Wagon niekolejowy - wagon własności innego niż PKP przedsiębiorstwa (podmiotu gospodarczego lub osoby fizycznej), włączony do parku wagonów osobowych PKP

43. Wagon obcy - wagon należący do innego zarządu kolejowego

44. Wagon osobowy składa się z:

1) zespołów,

2) podzespołów,

3) elementów, które mogą być łączone w układy i obwody.

a- Zespół - dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość, np. wózek, przetwornica.

b- Podzespół - grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość, np. zderzak, stycznik, zestaw kołowy, itp.

c- Element - niepodzielna część składowa wchodząca w skład podzespołu,

zespołu, układu, obwodu - np. oś zestawu kołowego, sprężyna, itp

d- Układ - zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu

e- Obwód - szereg połączonych ze sobą zespołów, podzespołów i elementów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu.

Rozdział III

Utrzymanie eksploatacyjne wagonów osobowych

§ 6

System utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych

1. System utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych polega na stałym wykonywaniu czynności organizacyjno-technicznych zapewniających bezpieczną eksploatację wagonów osobowych wg zasad i zakresów określonych w niniejszej instrukcji.

1) Podstawowymi elementami systemu eksploatacyjnego wagonów osobowych są:

a- stałe sprawdzanie stanu technicznego wagonów osobowych w pociągach

kończących i rozpoczynających bieg,

b- kontrola przebiegów wagonów oraz

c wykonywanie czynności przeglądowych i naprawczych zgodnie z cyklami przeglądowymi i naprawczymi, określonymi w niniejszej instrukcji.

2) Obowiązki rewidentów wagonów w zakresie diagnozowania i oceny stanu technicznego wagonów osobowych określone są w odrębnych przepisach

2. System utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych obejmuje

1) przeglądy techniczne kontrolne

a- oględziny techniczne - **OT**,

b- przeglądy między pociągowe - **PM**,

c- przeglądy zerowe - **PZ,2)** przeglądy techniczne okresowe:

a- przegląd okresowy -**P01**

b- przegląd okresowy rozszerzony- **P02**

c- przegląd roczny- **PR 3)** naprawy okresowe

a- rewizyjne- **R**

b- główne – **G**

4) naprawy pozaplanowe

a- bieżące bez wyłączenia ze składu pociągu

- **BB**, z wyłączeniem ze składu pociągu

- **BW**, poawaryjne

- **A**, reklamacyjne

Graficzne przedstawienie struktury systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych przedstawione jest na **rys. 1**. Strukturę cykli przeglądowych i naprawczych oraz przebiegi, okresy międzyprzeglądowe i międzynaprawcze wagonów osobowych zawiera **załącznik nr 1** do instrukcji. Prace z zakresu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych mogą być wykonywane wyłącznie przez wyspecjalizowane podmioty, zgodnie z postanowieniami § 17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.04.2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (Dz. U. Nr 36, poz. 415). Warunki, jakie winien spełnić podmiot ubiegający się o wykonywanie prac przeglądowo-naprawczych, aby z punktu widzenia PKP mógł być uznany za podmiot wyspecjalizowany do wykonywania przeglądów oraz napraw wagonów osobowych, zostały określone w **załączniku nr 5** do instrukcji Mw-1. **rys. 1**

§ 7

Planowanie przeglądów i napraw okresowych

1. Planowaniu podlega wykonywanie przeglądów technicznych kontrolnych i napraw okresowych

2. Planem przeglądów technicznych kontrolnych OT i PM jest harmonogram obrządzania składów pociągów pasażerskich na torach postojowych, sporządzany

przez właściwy dla danej stacji zakład przewozów pasażerskich.

- 1) Plany przeglądów zerowych opracowywane są przez jednostkę macierzystą na podstawie planu napraw okresowych.
3. Planowania przeglądów technicznych okresowych wagonów osobowych dokonuje użytkownik na podstawie przewidywanych przebiegów wagonów z uwzględnieniem ustalonych okresów międzyprzeglądowych.
4. Planowania napraw okresowych wagonów osobowych dokonuje, uprawniona na podstawie regulaminu organizacyjnego, komórka (jednostka) organizacyjna właściciela wagonu. Tryb i zasady planowania napraw okresowych ustala właściciel wagonu z uwzględnieniem ustalonych w instrukcji przebiegów (okresów) i cykli międzynaprawczych.

§ 8

Kwalifikowanie i kierowanie wagonów osobowych do napraw pozaplanowych

1. Kwalifikowanie i kierowanie wagonu do odpowiedniego rodzaju naprawy bieżącej przeprowadza rewident taboru na podstawie oceny zakresu uszkodzeń, dokonanej w trakcie oględzin technicznych wagonu, wystawiając zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych - druk Mw 579.
2. W zależności od stwierdzonego zakresu uszkodzeń, wagon może być naprawiony na torach postojowych bez wyłączenia ze składu pociągu lub skierowany do zakładu naprawiającego.
 - 1) Naprawy bieżące wagonu osobowego bez wyłączenia ze składu pociągu wykonują pracownicy zespołów rewizji technicznej użytkownika.
 - 2) Naprawy bieżące wagonu osobowego wyłączonego ze składu pociągu wykonują pracownicy zakładu posiadającego świadectwo zgodności wydane zgodnie z zasadami podanymi w załączniku nr 5 do instrukcji.
3. Kwalifikowania wagonu osobowego do naprawy poawaryjnej dokonuje komisja w składzie wyznaczonym przez właściciela wagonu osobowego w drodze decyzji.
 - 1) Komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego wagonu osobowego kwalifikowanego do naprawy poawaryjnej
 - 2) Protokół oceny stanu technicznego wagonu osobowego kwalifikowanego do naprawy poawaryjnej należy przekazać właścicielowi wagonu celem podjęcia ostatecznej decyzji.
4. Zasady kwalifikowania wagonu osobowego do naprawy reklamacyjnej ustala właściciel wagonu w oparciu o postanowienia umowy naprawczej bądź umowy zakupu
5. Oprócz prac wykonanych podczas napraw pozaplanowych należy każdorazowo sprawdzić stan techniczny wagonu, a w szczególności:
 - 1) stan układu biegowego,
 - 2) działanie hamulca
 - 3) oraz oczyścić i nasmarować sprzęgi śrubowe i części trące.

§ 9

Kwalifikowanie i kierowanie wagonu osobowego do przeglądu okresowego i naprawy okresowej

1. Wagon osobowy, który osiągnął w eksploatacji wyznaczony przebieg lub okres międzyprzeglądowy albo międzynaprawczy należy skierować do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej
 - 1) Odpowiedzialność za przestrzeganie obowiązujących cykli przeglądowych i naprawczych wagonów osobowych ponosi kierownik jednostki użytkującej wagon (użytkownik).
 2. Wyboru niekolejowych wykonawców przeglądów i napraw okresowych dokonuje się zgodnie z procedurą przetargową określoną w ustawie o zamówieniach

publicznych z dnia 10 czerwca 1994 r. (tekst ujednolicony - Dz. U. Nr 119 z 1998 r. poz. 773 ze zmianami: Dz. U. Nr 45 z 1999 r. poz. 437 i Dz. U. Nr 12 z 2000 r. poz. 136).

- 1) Ustalenia ust. 2 dotyczą jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz podmiotów określonych w art. 4 ust. 1 cytowanej wyżej ustawy
3. Wagon osobowy kierowany do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej powinien być:
 - 1) w stanie kompletnym i zapewniającym bezpieczny transport do miejsca wykonania przeglądu lub naprawy,
 - 2) czyszczony zgodnie z instrukcją o czyszczeniu wagonów osobowych
 - 3) zbiorniki fekalii w wagonie wyposażonym w zamknięty układ WC winny być opróżnione
4. Przed skierowaniem do przeglądu lub naprawy okresowej wagon osobowy należy poddać komisyjnym oględzinom. Oględzin wagonu osobowego kierowanego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej dokonuje komisja złożona z wyznaczonych pracowników jednostki macierzystej (lub użytkownika).
5. Wzór protokołu komisyjnych oględzin wagonu osobowego jest określony w załączniku nr 4 do instrukcji
6. Wraz z wag. osobowym kierowanym do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej należy wysłać następujące dokumenty:
 - 1) kartę utrzymania wagonu wraz z kompletem kart podzespołów,
 - 2) dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza
 - 3) zamówienie na przegląd lub naprawę z określeniem jego rodzaju,
 - 4) protokół komisyjnych oględzin wagonu osobowego,
 - 5) zamówienie na modernizację, o ile jest przewidziana dla danego wagonu osobowego. Powyższe postanowienia stosuje się odpowiednio do wózków szerokotorowych komunikacji przestawczej i wózków wyposażonych w przesuwną oś typu SUW-2000
7. Wzór karty utrzymania wagonu osobowego oraz wzory kart podzespołów, o których mowa w ust. 6 pkt 6.1 określone są w **załączniku nr 4** do instrukcji.
8. Zasady wyłączania wagonów z pociągów oraz kierowania ich do przeglądów i napraw, jak i zwracania do użytkowników po przeglądach i naprawach, określone są w odrębnych instrukcjach służbowych

§ 10

Przekazywanie wagonu osobowego do przeglądu okresowego lub naprawy

1. Przekazanie wagonu osobowego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej odbywa się na ustalonym punkcie zdawczo-odbiorczym na terenie zakładu wykonującego przegląd okresowy lub naprawę.
2. Przyjęcie wagonu osobowego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej przez przedstawiciela wykonawcy winno być potwierdzone protokołem zdawczo-odbiorczym. Wzory protokołów zdawczo-odbiorczych zawiera **załącznik nr 4** do instrukcji
3. Protokół zdawczo-odbiorczy podpisują
 - 1) przedstawiciel wykonawcy przeglądu okresowego lub naprawy,
 - 2) przedstawiciel właściciela wagonu osobowego
 - 3) komisarz odbiorczy (do naprawy okresowej). Podczas przekazywania wagonu osobowego do naprawiającego, nie będącego kolejową jednostką organizacyjną-właściciela wagonu kolejowego reprezentuje komisarz odbiorczy.

§ 11

Postępowanie podczas wykonywania przeglądu okresowego lub naprawy okresowej wagonu osobowego.

1. Przeglądy okresowe i naprawy okresowe wagonów osobowych winny być

wykonywane zgodnie z ustaleniami niniejszej instrukcji i na podstawie dokumentacji procesu technologicznego napraw okresowych wagonów osobowych, sporządzonej zgodnie z § 13 ust. 5 instrukcji.

2. Wszystkie rodzaje przeglądów i napraw wagonów osobowych mogą być wykonywane wyłącznie przez wyspecjalizowane podmioty, na zasadach określonych w **załączniku nr 5** do instrukcji, zgodnie z wymaganiami § 17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, z dnia 10.04.2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (Dz. U. Nr 36, poz. 415).

3. W trakcie wykonywania napraw wagonów osobowych interesy właściciela wagonu reprezentują komisarze odbiorczy.

4. Komisarze odbiorczy mają prawo do kontroli wszystkich operacji procesu naprawczego. Szczegółowe prawa i obowiązki komisarzy odbiorczych regulują odrębne przepisy.

5. Przeglądy okresowe obejmują:

1) stały zakres PO - obejmujący wykonanie czynności wynikających z zestawienia zawartego w **załączniku nr 2** do instrukcji - odpowiednio dla każdego rodzaju przeglądu,

2) prace dodatkowe - wykraczające poza zakres ujęty w **załączniku nr 2** do instrukcji.

6. Naprawy okresowe wagonów osobowych obejmują:

1) stały zakres naprawy - wynikający z zakresu prac wymienionych w **załączniku nr 3** do instrukcji,

2) prace dodatkowe - o zakresie wykraczającym poza zbiorcze zestawienie zawarte w **załączniku nr 3** do instrukcji

7. Prace dodatkowe, których konieczność wykonania ujawniła się w trakcie naprawy okresowej, wymagają potwierdzenia przez komisarza odbiorczego

8. W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania naprawy znacznego stopnia zużycia lub uszkodzenia wagonu, uniemożliwiającego prawidłowe wykonanie naprawy lub uzasadniającego jej nieopłacalność - właściciel wagonu uruchamia procedurę skreślenia wagonu z ewidencji zgodnie z ustaleniami odrębnych przepisów.

§ 12

Odbiór wagonu osobowego po przeglądzie okresowym i naprawie

1. Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym lub naprawie okresowej odbywa się na podstawie obowiązujących warunków technicznych odbioru po naprawie (WTO).

1) Odbioru wagon. osobowych po wykonanych przeglądach okresowych P01 i P02 dokonują uprawnieni pracownicy użytkownika.

2) Odbioru wagonów osobowych po wykonanych naprawach okresowych, poawaryjnych (jeżeli ich zakres obejmował wymianę wózka (-ów) lub naprawę układu biegowego o zakresie mającym wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji wagonu) oraz przeglądach rocznych PR, dokonują komisarze odbiorczy.

2. Po każdej naprawie okresowej, przeglądzie rocznym oraz naprawie poawaryjnej wagonu osobowego (jeżeli jej zakres obejmował wymianę wózka (-ów) lub naprawę układu biegowego o zakresie mającym wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji wagonu), wagon osobowy powinien odbyć próbną jazdę na odległość nie mniejszą niż 100 km licząc przebieg w obu kierunkach, przy czym na stacji zwrotnej należy przewidzieć postój około 1 godziny w celu przeprowadzenia oględzin wagonu

1) Prędkość jazdy w czasie próby powinna być nie mniejsza, niż prędkość do jakiej wagon jest dostosowany (prędkość opisana na ostoji wagonu). Minimalny odcinek jazdy z prędkością maksymalną winien wynosić co najmniej 40 km (2 x 20 km w każdym kierunku).

a- Dla wagonów osobowych dostosowanych do prędkości większej od 160 km/h, próbna jazda powinna się odbyć z maksymalną prędkością, możliwą do uzyskania

na torach PKP, jednak nie mniejszą niż 160 km/h.

2) W próbnym jeździe biorą udział przedstawiciele zakładu naprawiającego wagon i komisarz odbiorczy. Właściciel wagonu ma prawo uzupełnić skład komisji o swojego przedstawiciela. Niedopuszczalny jest udział pasażerów w próbnym jeździe

3) W czasie próbnej jazdy należy sprawdzić spokojność biegu wagonu oraz prawidłowość działania podstawowych zespołów ze szczególnym zwróceniem uwagi na: części biegowe, zderzaki, urządzenia ciągnowe, hamulec, urządzenia zasilające wagon w energię elektryczną, ogrzewanie, przewietrzanie, klimatyzację i oświetlenie. Z jazdy próbnej należy każdorazowo sporządzić protokół, który stanowi część składową dokumentacji naprawczej. Wzór protokołu jest określony w **załączniku nr 4** do instr.

4) Próbny jazdę należy powtórzyć w przypadku stwierdzenia przez komisarza odbiorczego w czasie próbnej jazdy negatywnego wyniku sprawdzenia i oceny co najmniej jednego z poniższych parametrów: spokojności biegu wagonu, pracy części biegowych, współpracy zderzaków i urządzeń ciągnowych, działania hamulca.

5) Próbne jazdy należy wykonywać zgodnie z regulaminem jezd próbnych, uzgodnionym przez Centralne Biuro Konstrukcyjne PKP, Dyрекcję Infrastruktury Kolejowej i zatwierdzonym przez Wydział Odbiorów Technicznych Dyрекcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO.

6) Zaleca się - w miarę możliwości - wykonywanie próbnych jezd w porze dziennej

7) Wózki szerokotorowe komunikacji przestawczej 1520 mm po naprawie okresowej lub poawaryjnej, obejmującej naprawę układu biegowego o zakresie wpływającym na bezpieczeństwo eksploatacji wagonu, winny odbyć próbną jazdę po zamontowaniu pod przeznaczonym dla nich wagonem osobowym na torze szerokim 1 520 mm z udziałem komisarza odbiorczego. Wózki wyposażone w osie przesuwne typu SUW-2000 -na torze normalnym 1435 mm i torze szerokim 1520mm.

3. Po zakończeniu przeglądu okresowego P01 i P02 odbiór techniczny wagonu osobowego kończy się podpisaniem przez uprawnionego pracownika użytkownika protokołu odbioru wagonu osobo- wego a po zakończeniu naprawy okresowej lub przeglądu rocznego PR - przez komisarza odbiorczego. Protokół taki winien być wcześniej podpisany przez przedstawiciela naprawiającego.

1) Załącznikiem do protokołu odbioru wagonu po wykonaniu przeglądu okresowego jest wypełniona "Podstawowa karta pomiarowa wagonu osobowego". Wzór karty jest określony w **załączniku nr 4** do instrukcji.

2) Karty pomiarowe, będące załącznikami do protokołu odbioru wagonu po naprawie okresowej, określone są w WTO

4. Odbiory komisaryczne wagonów osobowych realizowane są na podstawie Zarządzenia Nr 85 Zarządu PKP z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie organizacji i realizacji odbiorów komisarycznych wyrobów i podzespołów w jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa PKP, ustanowionego Uchwałą Nr 170 Zarządu PKP z dnia 6 czerwca 2000 r.

5. Za datę ukończenia naprawy (oraz przeglądu rocznego) uważa się datę podpisania przez komisarza odbiorczego protokołu odbioru wagonu osobowego, zaś za datę ukończenia przeglądu okresowego - datę podpisania protokołu odbioru po przeglądzie okresowym przez uprawnionego pracownika użytkownika

6. Komisarz odbiorczy zgłasza niezwłocznie pisemnie (faksem, telegraficznie) jednostce macierzystej ukończenie naprawy okresowej wagonu osobowego.

7. Wagon osobowy po powrocie z naprawy okresowej do jednostki macierzystej należy poddać, przed przekazaniem do ruchu, przeglądowi zerowemu (PZ).

8. O wykonaniu naprawy bieżącej wagonu osobowego z wyłączeniem ze składu pociągu, naprawiający informuje użytkownika w formie wzajemnie uzgodnionej.

9. Włączenie wagonu osobowego do ruchu po wykonaniu

- 1) naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (w tym reklamacyjnej),
 - 2) przeglądu okresowego,
 - 3) naprawy okresowej
 - 4) naprawy poawaryjnej, następuje po wystawieniu przez uprawnionego pracownika "Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów" - druk Mw 581.
10. Wykonanie przeglądu okresowego i naprawy okresowej podlega ewidencjonowaniu w systemie EWAG według wytycznych zawartych w "Procedurach użytkownika aplikacji EWIDENCJA WAGONÓW - WAGONY OSOBOWE".
11. Warunki gwarancji i rękojmi określa się w umowach cywilno-prawnych na naprawy wagonów osobowych, zawartych z zakładami naprawiającymi
12. Warunki gwarancji dla wagonu osobowego, którego przeglądy okresowe i naprawy wykonywane są w jednostkach organizacyjnych, podlegających Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO, określają zainteresowane zakłady w dwustronnych porozumieniach, zawartych na podstawie Porozumień Ramowych.

Rozdział IV

Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych

§ 13

Dokumentacje techniczne i technologiczne przeglądów oraz napraw

1. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych obejmuje:

- 1) dokumentację technologiczną przeglądów technicznych, zawierającą:
 - a- strukturę przeglądów technicznych,
 - b- terminy lub przebiegi międzyprzeglądowe,
 - c- zbiorcze zestawienie czynności przeglądowych
 - d- zwięzły opis czynności przeglądowych i wzorcowy harmonogram realizacji prac przeglądowych,
 - e- zestawienie mierzonych w procesie przeglądu okresowego wielkości parametrów i opisy metod pomiarowych,
 - f- wzory kart pomiarowych z wykazem wartości kresowych dla elementów, podzespołów i zespołów wagonów osobowych,
 - g- wykazy narzędzi i urządzeń specjalistycznych,
 - 2) dokumentację technologiczną napraw okresowych, zawierającą
 - a- strukturę napraw okresowych wagonów osobowych, b- terminy lub przebiegi międzynaprawcze
 - c- zestawienie podstawowych prac wraz z wymaganiami i kryteriami dla poszczególnych typów wagonów osobowych, w odniesieniu do kompletnych wagonów osobowych oraz następujących zespołów:

zestawów kołowych i łożysk osiowych, wózków, urządzeń ciąglowych i zderznych, ostoji wagonu, pudła wagonu, hamulców i urządzeń pneumatycznych wraz z instalacją pneumatyczną, maszyn, aparatów i urządzeń elektrycznych wysokiego i niskiego napięcia, instalacji elektrycznej, instalacji grzewczej, instalacji wodnej i sanitarnej wyposażenia pudła
 - d- wzory kart pomiarowych z wykazem wielkości naprawczych i kresowych parametrów dla elementów, podzespołów i zespołów wagonu osobowego,
 - e- warunki techniczne prób, badań i odbioru po naprawie dla poszczególnych typów wagonów osobowych.
2. Część dokumentacji technologicznej systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych, spełniająca wymagania § 12 ust.1 pkt 5) oraz ust.2 pkt

4) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych, która zawiera:

1) warunki techniczne prób, badań i odbioru po naprawie oraz wymagania i kryteria dla poszczególnych typów wagonów osobowych,

2) wzory kart pomiarowych z wykazem wielkości naprawczych i kresowych dla elementów, podzespołów i zespołów wagonów osobowych, opracowywana jest na podstawie następującej dokumentacji technicznej:

3) warunków technicznych wykonania i odbioru wagonów osobowych, ich zespołów i podzespołów (WTWO), zawierających:

a- określenie przedmiotu warunków i zakresu ich stosowania

b- zestawienie zastosowanych określeń, jeżeli nie są one zawarte w Polskich Normach,

c- zestawienie wymagań technicznych, których spełnienie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia żądanego poziomu jakości stawianego wyrobowi w procesie przygotowania produkcji, produkcji i eksploatacji,

d- program, opis i ocenę wyników badań wyrobu oraz karty pomiarowe,

e- zasady postępowania z wyrobami uznanymi za niezgodne z wymaganiami technicznymi odbioru,

f- postanowienia dodatkowe,

4) dokumentacji techniczno-ruchowej wagonów osobowych (DTR), ich podzespołów lub zespołów, zawierającej:

a- określenie przeznaczenia wagonu osobowego oraz jego części składowych,

b- dane techniczne,

c- opis budowy i zasady działania,

d- ogólne wytyczne eksploatacji i bezpieczeństwa obsługi,

e- wytyczne utrzymania i konserwacji oraz karty smarowania,

f- opis metod sprawdzenia stanu technicznego i zestawienie parametrów

g- opis charakterystycznych usterek i metod ich usuwania

h- wykaz części zamiennych,

i- załączniki do DTR, zawierające w szczególności:

rysunki poglądowe,

schematy blokowe,

ideowe, montażowe,

wykresy i inne rysunki,

specyfikacje, algorytmy oprogramowania.

5) niniejszej instrukcji.

3. Dokumentacja, o której mowa w ust. 2, opracowana przez CBK PKP, zatwierdzana jest Decyzją Naczelnego Dyrektora Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO na podstawie § 6 ust. 2 pkt 27) Regulaminu Organizacyjnego Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO (ustanowionego Zarządzeniem Nr 71 Zarządu PKP z dnia 29.06.1999 r. ze zmianami wg Zarządzeń Zarządu PKP Nr93 z 31.08.99 r, Nr124 z 22.11.99 r. i Nr53 z 21.03.00 r.)

4. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych podlega zatwierdzeniu przez Głównego Inspektora Kolejnictwa

5. Wykonawcy przeglądów technicznych i napraw okresowych opracowują - na podstawie dokumentacji technologicznej systemu utrzymania eksploatacyjnego wagonów osobowych, uwzględniając własne warunki techniczne - dokumentacje procesów technologicznych przeglądów technicznych i napraw okresowych wagonów osobowych oraz ich zespołów i podzespołów

1) Dokumentacje procesów technologicznych, o których mowa w ust. 5, podlegają uzgodnieniu przez Centralne Biuro Konstrukcyjne (CBK PKP).

6. Producent wagonów osobowych, zespołów i podzespołów zobowiązany jest do dostarczenia użytkownikowi w języku polskim, zatwierdzonych uprzednio przez PKP:

- 1) dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR) wagonu osobowego, zespołów i podzespołów,
- 2) warunków technicznych wykonania i odbioru (WTWO) wagonu osobowego, zespołów i podzespołów,
- 3) dokumentacji konstrukcyjnej w zakresie określonym umową sprzedaży.

Rozdział V

Wprowadzanie zmian konstrukcyjnych, nowych materiałów eksploatacyjnych, nowych technologii napraw i przeglądów

§ 14

Zasady wprowadzenia nowych rozwiązań konstrukcyjnych w wagonach osobowych

1. Zmiany konstrukcyjne i technologiczne w wagonie osobowym mogą być wprowadzane wyłącznie za zgodą Naczelnego Dyrektora Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO na podstawie § 6 ust. 2 pkt 27) Regulaminu Organizacyjnego Dykcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO (ustanowionego Zarządzeniem Nr 71 Zarządu PKP z dnia 29.06.1999 r. ze zmianami wg Zarządzeń Zarządu PKP Nr93 z 31.08.99 r., Nr124 z 22.11.99 r. i Nr53 z 21.03.00 r.), z uwzględnieniem uregulowań zawartych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 22 kwietnia 1999 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu szynowego (Dz.U. Nr47 z 1999r. poz. 475).
2. Wniosek o wprowadzenie zmian konstrukcyjnych w wagonach osobowych może złożyć każdy zainteresowany podmiot gospodarczy oraz komórka lub pracownik przedsiębiorstwa PKP.
3. Wnioski o wprowadzenie zmian konstrukcyjnych w wagonach osobowych PKP należy składać do Dykcji Przewozów Pasażerskich, która po ich zaopiniowaniu przesyła do rozpatrzenia do Dykcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO.
4. Procedurę rozpatrywania wniosków oraz tryb wprowadzania zmian konstrukcyjnych i technologicznych w taborze kolejowym reguluje Decyzja Naczelnego Dyrektora Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO

§ 15

Zasady eksploatacji obserwowanej

1. Dykcja Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO może zarządzić - na podstawie § 6 ust. 2 pkt 27) Regulaminu Organizacyjnego Dykcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO (ustanowionego Zarządzeniem Nr 71 Zarządu PKP z dnia 29.06.1999 r. ze zmianami wg Zarządzeń Zarządu PKP Nr 93 z 31.08.99 r., Nr 124 z 22.11.99 r. i Nr 53 z 21.03.00 r.) -eksploatację obserwowaną wagonów osobowych, w których zastosowano nowe rozwiązania konstrukcyjne, materiały eksploatacyjne lub zastosowano nowe technologie napraw i przeglądów.
2. Eksploatację obserwowaną prowadzić należy w okresie niezbędnym dla dokonania prawidłowej oceny zastosowanych rozwiązań
3. Eksploatację obserwowaną należy prowadzić w oparciu o kartę eksploatacji obserwowanej. Kartę eksploatacji obserwowanej opracowuje użytkownik w uzgodnieniu z producentem lub podmiotem dokonującym zmian. Kartę eksploatacji obserwowanej zatwierdza Dykcja Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO.
4. Karta eksploatacji obserwowanej powinna zawierać:
 - 1) określenie czasu i miejsca prób,
 - 2) wielkość partii podlegającej eksploatacji obserwowanej,
 - 3) określenie trybu okresowej kontroli przebiegu eksploatacji,
 - 4) zestawienie prac utrzymaniowych w trakcie eksploatacji,
 - 5) określenie zasad ewidencji usterek i nieprawidłowości występujących w trakcie eksploatacji,
 - 6) określenie zasad oceny wyników eksploatacji, która zostanie dokonana po jej zakończeniu,

- 7) określenie obowiązków producenta lub podmiotu dokonującego zmian, w zakresie serwisu w trakcie eksploatacji,
- 8) określenie obowiązków użytkownika w zakresie zapewnienia warunków do realizacji przyjętego programu eksploatacji obserwowanej.
5. Przebieg eksploatacji obserwowanej nie może zagrażać bezpieczeństwu: ruchu kolejowego, przewozu podróżnych oraz nie może zakłócać pracy urządzeń infrastruktury kolejowej.

Rozdział VI

Dokumenty wagonu osobowego i ich obieg

§16

Dokumenty ewidencyjne wagonu osobowego

1. Karta utrzymania wagonu osobowego.
 - 1) Kartę utrzymania wagonu osobowego prowadzi jednostka macierzysta odrębnie dla każdego wagonu osobowego. Wzór karty utrzymania wagonu osobowego podany jest w załączniku nr 4 do instrukcji.
 - 2) Kartę utrzymania dla nowego wagonu osobowego wprowadzonego do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta
2. Karta zespołu i podzespołu wagonu osobowego.
 - 1) Kartę zespołu i podzespołu należy prowadzić dla wymienionych niżej zespołów i podzespołów, wg wzoru podanego w **załączniku nr 4** do instrukcji
 - a- wózek wagonowy, w tym wózek komunikacji przestawczej i wózek typu SUW-2000,
 - b- przetwornica statyczna,
 - c- prądnica wagonowa,
 - d- bateria akumulatorów,
 - e- zestaw kołowy.
 - 2) Kartę dla nowego zespołu lub podzespołu wprowadzanego do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta, której go przydzielono. W przypadku montażu nowego zespołu lub podzespołu podczas naprawy wagonu, kartę zakłada naprawiający
 - 3) Zapisów w karcie zespołu lub podzespołu dotyczących badań, naprawy, demontażu i montażu w wagonie dokonuje upoważniony pracownik użytkownika lub naprawiającego
3. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza.
 - 1) Dokumentacja rejestracyjna zbiornika powinna składać się z paszportu zbiornika wraz z poświadczeniem wykonania badania zbiornika, wystawionego przez wytwórcę.
 - 2) Dokumentację rejestracyjną zbiornika należy prowadzić odrębnie dla każdego zbiornika zamontowanego na wago. osobowym.
 - 3) W przypadku braku dokumentacji fabrycznej należy sporządzić dokumentację zastępczą (na podstawie np. tabliczki fabrycznej) w postaci skróconego paszportu zbiornika, według wzoru ustalonego przez Główny Inspektorat Kolejowego Dozoru Technicznego w „Wytycznych wykonywania dozoru technicznego nad zbiornikami sprężonego powietrza zainstalowanymi w kolejowych pojazdach szynowych.
 - 4) Dozór techniczny zbiorników zainstalowanych w wagonach osobowych jest wykonywany w formie dozoru ograniczonego, obejmującego pełny zakres czynności dozorowych w toku wytwarzania oraz niektóre czynności w toku eksploatacji i napraw zbiorników.
4. Świadectwo sprawności technicznej wagonu osobowego.
 - 1) Świadectwa sprawności technicznej wagonów osobowych wystawiane są zgodnie z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniu Nr 86 Zarządu PKP z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie wydawania świadectw sprawności technicznej pojazdów szynowych, uchwalonym Uchwałą Nr 170 Zarządu PKP z dnia 6 czerwca 2000 r

§ 17

Ewidencja napraw wagonów osobowych

1. Dla rejestracji napraw bieżących dokonanych w wagonie osobowym bez wyłączenia ze składu pociągu użytkownik prowadzi "Książkę wagonów uszkodzonych" - Mw 562.
2. Zakres wykonanej naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu naprawiający rejestruje w "Protokole zdawczo-odbiorczym ..." wg wzoru podanego w **załączniku nr 4** do instrukcji.
3. Rejestrację przeglądów okresowych i napraw okresowych prowadzi jednostka macierzysta w kartach utrzymania wagonów osobowych wg wzoru podanego w **załączniku nr 4** do instrukcji.
4. Wykonanie napraw bieżących wagonów osobowych z wyłączeniem z ruchu, przeglądów okresowych i napraw okresowych należy również rejestrować w systemie EWAG wg wytycznych zawartych w procedurach użytkownika aplikacji EWAG

§ 18

Zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych

1. Karty zespołów i podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza przechowuje się razem z kartą utrzymania wagonu osobowego.
2. W przypadku wymiany zespołu lub podzespołu w wagonie należy dokonać również wymiany dokumentu ewidencyjnego zespołu lub podzespołu.
3. W przypadku wysyłania wagonu osobowego do zakładu naprawiającego należy przekazywać kartę utrzymania wagonu wraz z kartami zespołów i podzespołów oraz dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza.
4. W przypadku wysyłania zespołu lub podzespołu do innego użytkownika lub do zakładu naprawiającego, należy przekazywać jego indywidualną kartę, a dla zbiorników powietrza dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza.