МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДЕПАРТАМЕНТ ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

Утверждаю:
Руководитель Департамента
вагонного хозяйства МПС России
Барбарич
«18» января 1999 г.

Типовой технологический процесс
работы пункта технической передачи вагонов
в составе ПТО станции и контроля
за сохранностью вагонного парка

РД 32 ЦВ 062–99

Согласовано:

Заместитель руководителя
Департамента управления
перевозками
В.В. Ипатов
«15» января 1999 г.

Главный инженер
ПКБ ЦВ МПС
А. И Голышев
«12» января 1999 г.

Заместитель руководителя
Департамента грузовой и
коммерческой работы
«15» января 1999 г.

Заместитель начальника
Управления социального
развития и охраны труда
Н.А. Щербатенко
«15» января 1999 г.

gost.e-ecolog.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

1. Введение ... 3
2. Организация работ по контролю за сохранностью вагонов на предприятиях ... 5
3 Технология работы ПТП ... 9
4. Техническая оснащенность ПТО ... 19
5. Порядок расследования, оформления и учета случаев повреждения вагонов ... 20
6. Контроль за сохранностью вагонов на станциях ... 23
7. Особенности работы выездных осмотрщиков вагонов по сохранности вагонного парка ... 29
8. Общие требования безопасности труда и производственной санитарии ... 31
9. Особенности технологии работы ПТП в условиях функционирования АСУ ... 33

Приложение А Нормативы численности работников на пунктах технической передачи вагонов (ПТП) на подъездные пути промышленных и строительных предприятий, речных и морских портов ... 38

Приложение Б Перечень нормативной документации ... 39

Приложение В Ведомость условных обозначений поврежденных (утерянных) деталей ... 41

Приложение Г Инструмент и принадлежности общего пользования на ПТО ... 44

Приложение Д Инструмент и принадлежности осмотрщика вагонов ... 45

Приложение Е Перечень основных повреждений кузовов порожних вагонов ... 46

Приложение Ж Нормативы численности работников на сортировочных станциях по контролю за сохранностью и предупреждению пересылки неисправных вагонов ... 47

10 Лист регистрации изменений ... 49

Разработали: Г.К. Сендеров, Ю.В. Зыков, А Г. Нетеса (УО ВНИИЖТ)
Е.А. Мазуров, А.Н Францев (ПКБ ЦВ МПС).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сохранность вагонного парка имеет важное значение для обеспечения потребности народного хозяйства в перевозках, предотвращения потерь грузов, обеспечение безопасности движения поездов и сокращения расходов на ремонт вагонов.

1.2 Работники железнодорожного транспорта, промышленных предприятий, комбинатов, заводов, трестов, строительных и других организаций, а также морских и речных портов обязаны, бережно относиться к вагонам при производстве погрузочных и маневровых работ, обеспечивая их сохранность.

1.3 Пункты технической передачи (ПТП) вагонов входят в состав пунктов технического обслуживания вагонов (ПТО). ПТП предназначаются для приема-передачи исправных в техническом отношении и выявления вагонов, поврежденных, со снятыми (похищенными) деталями и другими техническими неисправностями, угрожающими безопасности движения, а также для проведения профилактических мер по предотвращению повреждений вагонов на предприятиях[1] и предъявления в установленном порядке претензий к виновным в повреждении. ПТП осуществляют передачу вагонов с железной дороги на предприятия (пути не общего пользования) и приемку их обратно.

1.4 Подготовка и проведение аттестации ПТП производится одновременно с ПТО согласно Положения об аттестации в сроки, установленные для пунктов технического обслуживания.

1.5 Итоги проведения аттестации ПТП вагонов подводятся одновременно с подведением итогов аттестаций ПТО.

---

[1] Под предприятием следует понимать промышленные, строительные и железнодорожные предприятия, морские и речные порты, комбинаты, заводы, тресты, акционерные коммерческие предприятия и отдельные юридические лица - собственники вагонов.

1.6 АСУ ПТП должна входить в АСУ ПТО, оснащенной средствами ПЭВМ, технологически и информационно связанными с работой станции.

1.7 Перечень основных сооружений, устройств, механизмов, оборудования, примерный перечень материалов и запасных частей определяются местным технологическим процессом.

1.8 Проверки качества работы ПТП, с детальным разбором результатов проверки и принятием мер, должны предусматриваться в планах и нормативах личного участия начальников отделов вагонного хозяйства, заместителей по эксплуатации, начальников вагонных депо , ревизорского аппарата отделения железной дороги начальниками и мастерами ПТО не реже 1-2 раза в месяц.

1.9 Нормативы численности работников на ПТП должны соответствовать «Типовым нормам оперативного времени и нормативам численности работников на пунктах технического обслуживания грузовых вагонов» от 26 сентября 1997 года.

1.10 Для предотвращения повреждений вагонов на станциях железных дорог, выявления и оформления случаев повреждений вагонов, разоборудования, (хищений деталей) организуется система контроля по всему технологическому процессу работы с вагонами на станции.

1.11 Работники железнодорожного транспорта, служебными обязанностями которых предусмотрен контроль за сохранностью вагонов и их технической исправностью, несут ответственность за пропуск поврежденных , разоборудованных, (с похищенными деталями) и не оформление поврежденных вагонов, в соответствии с требованиями настоящего технологического процесса.

1.12 Типовой технологический процесс работы пункта технической передачи вагонов от 03 апреля 1981 г. № ЦВРГ-2/13 считается утратившим силу.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СОХРАННОСТЬЮ ВАГОНОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

2.1 Практической задачей при выборе организации работ по контролю за сохранностью вагонов является обеспечение условий, позволяющих проводить профилактические работы по предупреждению повреждений, выявлять и оформлять каждый случай повреждения вагонов, исключить выход с подъездных путей на пути МПС России и отправление с поездами неоформленных поврежденных , (не приведенных в транспортное положение или разоборудованных) вагонов.

2.2 Порядок контроля за сохранностью вагонов в пределах отделения железной дороги устанавливается приказом начальника отделения железной дороги (НОД). При безотделенческой системе - приказом начальника железной дороги или руководителем представительства железной дороги.

2.3 При вагонообороте станции с предприятиями в сутки 50 и более вагонов для контроля за техническим состоянием вагонов организуются пункты технической передачи вагонов (ПТП) по одному из четырех вариантов

- ПТП организуют на станциях примыкания железной дороги к предприятию или на подъездных путях предприятия и осуществляют работы только по контролю за техническим состоянием вагонов;

- ПТП организуют на станциях примыкания железной дороги к предприятию или на близлежащей станции ПТО (ПКТО и по контролю за техническим состоянием вагонов).

- ПТП организуют непосредственно на производственных участках предприятий выполнения работ, путях общего пользования на станциях, где выполняются погрузочно-разгрузочные и маневровые работы;

- ПТП организуют по одному из первых двух вариантов с дополнительным контролем по третьему варианту.

2.4 При обороте между железной дорогой и предприятием менее 50 вагонов в сутки организация ПТП не предусматривается.

В этом случае , контроль за сохранностью вагонов осуществляется

- работниками вагонного хозяйства при их наличии на станции или выездными осмотрщиками вагонов, предусмотренными для этой цели,

- специально обученными и назначенными приказом НОД работниками других служб - начальниками станций, приемо-сдатчиками груза и багажа, составителями поездов, главными кондукторами, выездными осмотрщиками вагонов и др.

Порядок контроля и ответственные за сохранность вагонов определяются приказом НОД или руководителем представительства железной дороги с тем, чтобы на каждой станции была создана и действовала четкая система контроля за состоянием вагонов, убираемых с мест производства погрузочно-разгрузочных и маневровых работ или приемо-сдаточных путей предприятия и станций

Принятая технология контроля за сохранностью вагонов на предприятии записывается в технологические процессы ПТП и станции.

2.5 Места размещения ПТП, выполнения приемо-сдаточных операций с вагонами (на станциях железной дороги, станциях подъездных путей или непосредственно на производственных участках предприятий) определяются в зависимости от установленного порядка обслуживания локомотивом железной дороги или предприятия, характера производства на предприятии и должны быть указаны в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

Сохранность вагонов (деталей и узлов) непосредственно на приемосдаточных путях производственных участков, указанных в договоре на эксплуатацию подъездного пути или на подачу и уборку вагонов, где осмотрщики вагонов не предусмотрены, проверяет приемосдатчик станции или работник специально назначенный приказом НОД (при безотделенческой системе управле-

ния - приказом начальника железной дороги или руководителем представительства железной дороги).

2.6 По объему работы ПТП классифицируются в зависимости от размера суточного (сменного) оборота вагонов по станции (или отдельному предприятию) на четыре категории:

I - при обороте 501 и более вагонов в смену;

II - то же от 301 до 501;

III - "-"-от 151 до 301;

IV- "-"от 50 до 151.

2.7 На предприятиях с оборотом 50 и более вагонов в смену в местах массовой погрузки и выгрузки, неблагополучных для сохранности вагонов, необходимо устанавливать посты с круглосуточной работой осмотрщиков.

2.8 Техническая передача вагонов на ПТП осуществляется специально назначенными дорогой и владельцем подъездного пути (предприятия) работниками, количество и сменность работы которых устанавливается Технологическим процессом работы ПТП в зависимости от объема работы. Технологический процесс разрабатывается вагонным депо, станцией, владельцем подъездного пути и утверждается начальником отделения железной дороги (НОД) (при безотделенческой системе управления - руководителем представительства железной дороги). Количество работников от железной дороги устанавливается в соответствии с Приложением А.

В случае, если предприятием не предусматривается назначение специальных работников, и выполнение их обязанностей возлагается на работников железной дороги, должно быть отражено в договорах на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей между предприятием, «ВЧД» и «ДС» на эксплуатацию подъездного пути, подачу и уборку вагонов с указанием договорной цены и в Технологическом процессе работы ПТП.

2.9 Продолжительность работ по приему-сдаче вагонов определяется технологическим процессом работы ПТП и исчисляется с момента предъявле-

ния их к техническому обслуживанию на основании записи в книге формы ВУ-14.

2.10 Работой ПТП руководит непосредственно начальник или мастер ПТО, а где эти должности не предусмотрены - старший осмотрщик или освобожденный сменный осмотрщик вагонов по сохранности вагонного парка.[2]

2.11 Контролируют работу ПТП руководители отделов вагонного хозяйства отделений железных дорог, вагонных депо, станций и инспектора по сохранности вагонного парка отделений, управлений железных дорог и Министерства путей сообщения. В их обязанности и обязанности осмотрщиков вагонов входит также проверка непосредственно на предприятиях выполнения требований по обеспечению сохранности при погрузочно-разгрузочных и маневровых работах, по предотвращению повреждений и их разооборудованию.

2.12 Работники ПТП, а также другие работники, на которых приказом НОД или руководителем представительства железной дороги возложен контроль за исправностью вагонов при приемо-сдаточных работах, должны знать технологический процесс работы ПТП и требования по обеспечению сохранности вагонов, изложенные в нормативной документации (Приложение Б).

Указанные работники обязаны сдать экзамены комиссии под председательством НОДВ[3] с участием представителей отделов перевозок грузовой и коммерческой работы, пути и др., назначенных распоряжением НОД и представителя станции примыкания.

---

[2] Имеются ввиду осмотрщики вагонов или осмотрщики-ремонтники вагонов, на которых возложено выполнение работ по сохранности вагонного парка.

[3] При безотделенческой системе управления - под председательством начальника вагонного депо (ВЧД)

3. ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ПТП

3.1 Технологический процесс работы ПТП по конкретной станции разрабатывается ВЧД, на основе типового, исходя из местных условий и в соответствии с указаниями, приведенными в Приложении Б, а также Типового технологического процесса технического обслуживания грузовых вагонов. При этом должны быть определены:

- условия, обеспечивающие обязательную проверку каждого вагона после производства погрузочно-разгрузочных и маневровых работ, в части его технической исправности (сохранности), очистки и приведения в транспортное положение;

- порядок предъявления вагонов к осмотру и сдаче, предусматривающий присутствие представителей предприятия, или (по согласованию с предприятием) только работников дороги;

- порядок передачи информации работниками о выявленных поврежденных вагонах.

3.2 В технологическом процессе работы ПТП должно быть указано, какие предприятия обслуживаются, их краткие характеристики и выписки из договоров на эксплуатацию подъездного пути и подачу и уборку вагонов, о разрешенных к использованию устройствах и технологиях, суточный объем перерабатываемых вагонов, категория, штат ПТП, прилегающие обслуживаемые перегоны, какому ПТО (ВЧД) подчинен, схема станции (выписка из ТРА станции) с размещением устройств на путях, порядок ограждения и другие необходимые данные.

3.3 Передача вагонов должна осуществляться на специально выделенных для этой цели путях промышленных предприятий или станции, оговоренных в договоре с предприятием, в технологических процессах работы ПТП и станции и занесенных в ТРА станции.

3.4 Осмотрщики вагонов ПТП перед началом каждой смены должны быть ознакомлены с вновь поступившими приказами, распоряжениями и указаниями и проинструктированы по вопросам охраны труда.

При вступлении на дежурство осмотрщики вагонов совместно со сдающими смену, проверяют записи в книге натурного осмотра формы ВУ-15, уточняют возникшие вопросы, проверяют наличие запчастей, инструмента и его исправность, производят роспись о приеме и сдаче дежурства, получают информацию о плане работ на смену и ближайший период.

3.5 Все вагоны, передаваемые на подъездные пути предприятий и принимаемые обратно, дежурным по станции или другим работником, которому это вменено в обязанность предъявляются к осмотру с оформлением записи в книге ВУ-14, с указанием времени предъявления, общего количества предъявленных вагонов и пути их нахождения. При передаче группы из 15 и менее вагонов в книге записывают номера каждого предъявленного вагона, а при передаче более 15 вагонов (составом или группой), указываются номера головного и хвостового вагонов

Окончание технического обслуживания с указанием времени также оформляется записью в книгу ВУ-14.

3.6 Техническое обслуживание вагонов производится в полном соответствии с требованиями Типового технологического процесса технического обслуживания грузовых вагонов. Инструкции осмотрщику вагонов и Типового технологического процесса работы ПТП. Техническое состояние груженых вагонов проверяют наружным осмотром, а порожних - снаружи и внутри.

3.7 Осмотр вагонов производится одновременно осмотрщиками вагонов железной дороги (или другими работниками, назначенными начальником отделения железной дороги) и осмотрщиками (представителями) владельца подъездного пути последовательно с каждой стороны или одновременно с обеих сторон вагона. При этом проверяют техническое состояние деталей, узлов и ва-

гона в целом. Осмотру подлежат все предъявленные вагоны, в т.ч. принадлежащие предприятиям или арендованные ими, а также вагоны-собственности

3.8 При передаче вагонов на подъездные пути осмотр вагонов производится с оформлением в книге формы ВУ-15. Запись по каждой передаче производят на отдельной странице с указанием в верхней части страницы даты и времени передачи, количества вагонов.

В графу 1 книги записывают только неисправные вагоны с указанием по каждому вагону его номера, а в графу 2 - наименование и количество отсутствующих (утраченных) или разоборудованных) частей вагонов или съемных приспособлений и неисправностей, отмечая условными обозначениями (приложение В)

3.9 Если предприятие имеет несколько подъездных путей и вагоны могут возвращаться через другие ПТП, то при передаче вагонов на предприятие на вагоны, имеющие неисправности, проставляется мелом условный номер пункта передачи и дата проверки вагона.

3.10 После осмотра осмотрщики вагонов сдающей и принимающей сторон сверяют записи, сделанные ими в книге формы ВУ-15 и подписываются под ними. Эти записи должны быть идентичны. Все исправления подтверждаются подписями осмотрщиков вагонов ПТП и подъездного пути.

3.11 Если по согласованию с предприятием осмотр вагонов производится только работниками железной дороги, то запись в книге оформляется только за их подписью.

При отсутствии (несвоевременной явке) осмотрщика вагонов предприятия работники железной дороги оформляют запись в одностороннем порядке и об этом в книге формы ВУ-15 делается соответствующая отметка

В обоих случаях техническое состояние вагонов определяется по записям, сделанным работником железной дороги.

3.12 При приемке вагонов от предприятий на дорогу их осмотр должен производиться так же, как и при передаче вагонов на предприятие, в полном соответствии с требованиями пунктов 3.3-3.11.

3.13 Техническое состояние принимаемых вагонов сверяется по записям, сделанным в книге ВУ-15 при передаче этих вагонов на подъездные пути.

При возвращении вагонов через другой пункт, если на них выявлены неисправности - делается соответствующая запись в книге формы ВУ-15 и по телефону (радио или другой связи) эти записи сверяются с записями пункта, через который вагон передавался на предприятие.

3.14 При выявлении дополнительных повреждений делается запись в графе 3 книги против соответствующего номера вагона и также заверяется подписями обеих сторон с последующим составлением актов формы ГУ-23 и ВУ-25М.

При отсутствии на возвращаемом вагоне дополнительных неисправностей, в графе 3 книги формы ВУ-15 против каждого номера ранее записанного вагона, делается запись «Д.П. нет» (дополнительных повреждений нет).

Если вагон передавался на предприятие в исправном состоянии, а возвращается поврежденным, то номер вагона заносится в графу 1, а наименование отсутствующих деталей или повреждений в графу 3.

3.15 При приеме вагонов с подъездных путей примыкающих к данным ПТП должны быть тщательно проверены узлы и детали вагонов их комплектность, наиболее часто повреждаемые на предприятиях. Особое внимание необходимо обращать на следующие узлы и детали вагонов: для вагонов всех типов - обшивка кузова, двери, крышки люков и их крепления, стойки и их крепление, пружины тележек, шкворневые балки, наличие следов схода на колесных парах, корпуса автосцепки, механизм автосцепки, маятниковые подвески, башмаки, триангели, подводящие трубки, скользуны, части тормозной магистрали, буксовые узлы. Кроме того, по кузову:

- крытых - пол (доски пола), торцовые и боковые стены, крыша, двери и их подвешивание;

- полувагоны - верхняя обвязка, уширение кузова, створки торцевых дверей, дверные запоры;

- платформы - борт, запоры бортовые, пол, упоры для фитингов;

- цистерны - сливной прибор, исправность запорных устройств верхних крышек люков и для постановки ЗПУ, хомут стяжной, детали крепления котла к раме, крышки люка, котел, заглушка сливного прибора;

- рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы - пол, балки с крючьями, напольные решетки;

- вагоны для цемента - механизмы разгрузочных устройств, остатки затвердевшего груза;

- вагоны для нефтебитума - запорные крюки, крышки бункеров;

- двухъярусные платформы для легковых автомобилей - колесные упоры;

- крытые вагоны для автомобилей - двери торцовые, переходные мостики, стяжки крепления.

При погрузке (выгрузке) транспортеров без сопровождающих бригад контроль осуществляется осмотрщиком по сохранности вагонного парка или старшим инспектором по сохранности вагонного парка отделения дороги, при этом проверяются: катковые опоры, крепления планок скользунов, гидросистемы, электрооборудование, зазоры между скользунами, соединения тормозных соединительных рукавов, установку транспортных тумб в транспортное положение, на закрепление оставшихся транспортных реквизитов, наличие и правильность установки и крепления специальных приспособлений, поперечных переставных балок на транспортерах колодцевого типа, включить из указания МПС по сохранности транспортеров - недопущение предприятия и др.

3.16 Все разногласия, возникающие в процессе осмотра вагонов между осмотрщиками вагонов дороги и предприятия, разрешаются на оперативном совещании при начальнике станции или его заместителе с участием зам. начальника ВЧД и причастных работников.

3.17 Работники дороги, осуществляющие техническую приемку вагонов, должны требовать, а работники подъездных путей, немедленно представлять информацию и наносить меловую разметку на вагонах, имевших сход с рельсов,

для особо тщательного осмотра тележек колесных пар, буксовых узлов в условиях ВЧД и других частей вагона и признания их годными для движения.

3.18 По каждому случаю повреждений (утраты или разоборудование) частей вагонов или съемных приспособлений, схода вагонов и других нарушений работники дороги в присутствии представителя предприятия, по вине которого допущено повреждение вагона, составляют акт формы ГУ-23 и ВУ-25М. Датой составления акта должны быть календарные сутки обнаружения повреждения.

Акты общей формы ГУ-23 составляют для удостоверения случаев

- повреждения (утраты или разоборудование) частей вагонов, повреждения (утраты или разоборудование) предоставленных железной дорогой съемных перевозочных приспособлений;

- неочистки вагонов от остатков груза и мусора после выгрузки средствами грузополучателя;

- неочистки наружной поверхности цистерн, повреждения ЗПУ на крышках цистерн и бункерных полувагонов после налива и слива;

- загрузки вагона грузами для которых он по конструкции не предназначен. Акты формы ВУ-25 М удостоверяют факт повреждения вагона и приводят все данные его характеризующие. Акт является основанием для предъявления предприятию штрафа за повреждение (утраты или разоборудование), виновному в повреждении вагона,(утраты или разоборудование) его частей , возмещение убытков, связанных с его ремонтом. Акт также является первичным документом для составления отчета формы ВО-15 о повреждении вагонов

3.19 В случае отсутствия представителя предприятия, а также на ППП, где осмотр выполняют только работники дороги, о каждом случае повреждения направляется телеграмма (телефонограмма) начальнику станции, предприятию виновному в повреждении вагона «Прошу направить к ____ (указываются часы, число и месяц) представителя для оформления акта формы ВУ-25М о повреждении вагона № __, которое допущено на вашем подъездном пути. Вагон

находится на простое предприятия (указывается число, месяц и место нахождения вагона)» Для записей телефонограмм ведется специальный журнал.

При неявке представителя телефонограмма с указанием должности, фамилии и времени принявшего ее, с отметкой о неявке представителя прикладывается к составленному акту формы ВУ-25М.

3.20 Если при приемке вагона с подъездных путей осмотрщик вагонов железной дороги обнаружит повреждения, угрожающие безопасности движения, то в дополнение к акту формы ВУ-25М дается уведомление ВУ-23 для изъятия вагона из эксплуатации и направления его в ремонт установленным порядком на вагоноремонтное предприятие .

Приемка транспортеров после погрузки и выгрузки производится отделенческой комиссией из работников вагонного хозяйства отделов перевозок коммерческой и грузовой работы. После осмотра и приемки от грузополучателя оформляется акт общей формы. Один экземпляр акта прилагается к грузовым документам (см. Руководство по техническому обслуживанию транспортеров)

3 21 Рефрижераторные и крытые вагоны для легковых автомобилей после выгрузки должны быть осмотрены на ПТП комиссией в составе механика ПТО АРВ или начальника рефрижераторной секции, осмотрщика вагонов и грузополучателя. При выявлении повреждения или утраты оборудования и непринятие грузополучателем этого на свою ответственность в комиссию приглашается представитель станции, составляются акты формы ГУ-23 и ВУ-25 М, которые подписывают все члены комиссии. Один экземпляр прикладывается к грузовым документам. После осмотра двери вагона должны быть закрыты, а двери АРВ опломбированы приемосдатчиком груза и багажа.

3.22 Борта платформ, крышки люков и торцовые двери полувагонов, двери крытых вагонов, заглушки сливных приборов цистерн, крышки загрузочно-выгрузочных устройств цементовозов, минераловозов и других специализированных вагонов должны быть закрыты и закреплены.

Вагоны, транспортеры не приведенные в транспортное положение, неочищенные от остатков груза, а также цистерны с загрязненными грузом поверхностями котлов и сливо-наливных устройств или поврежденными ЗПУ, приемосдатчиком от предприятий не принимаются и оформляются актом общей формы ГУ-23, с ответственного простоя не снимаются до устранения недостатков, а на поврежденные составляются акты формы ВУ-25 М. Об этом ставится в известность дежурный по станции.

Дежурный по станции обязан вагоны задержать и они должны учитываться на простое предприятия до их приемки приемосдатчиком после устранения недостатков.

3.23 В случаях, когда технологическим процессом станции, договором с предприятием предусмотрено включение тормозов вагонов, вагоны, передаваемые на подъездные пути, так и принимаемые, должны иметь соединенные между собой тормозные соединительные рукава. Соединение рукавов перед передачей обеспечивается работниками железной дороги, а перед приемкой - работниками подъездного пути или составительской бригадой железной дороги, если передача и маневровая работа на подъездных путях проводилась ими.

3.24 Если на предприятии имеется ремонтная база, на которой устраняют повреждения вагонов (по перечню, согласованному с дорогой), то на такие вагоны после устранения повреждений в акте формы ВУ-25М уполномоченным представителем дороги делается отметка «Повреждение устранено на предприятии» (с указанием номера лицензии).

Учет грузовых вагонов парка МПС, поврежденных и отремонтированных на подъездных путях предприятий, ведется в книге формы ВУ-16.

Книга ВУ-16 ведется работниками вагонного депо на пункте технической передачи вагонов, примыкающем к предприятию, которому железной дорогой разрешено производить, согласно установленного перечня, конкретные работы по ремонту поврежденных вагонов.

Если к одному предприятию примыкает несколько ПТП, расположенных на разных станциях, книга ведется на основном пункте .Порядок заполнения ее в таком случае устанавливает начальник вагонного депо по согласованию с промышленным предприятием

3.25 Первичным документом для записи в книге формы ВУ-16 является акт о повреждении вагона формы ВУ-25М, составленный работниками вагонного хозяйства на пунктах технической передачи

3.26 При заполнении книги:

- в гр. 3 указываются причины повреждения: конкретные нарушения ПТЭ, правил маневровой работы, технических условий погрузки и крепления грузов и др.,

- в гр. 5 записывается время приемки вагона из ремонта, указанное в акте формы ВУ-36,

- в гр. 6 указывается время простоя вагона в неисправном состоянии с момента составления акта формы ВУ-25М до момента приемки вагона на пункте технической передачи представителем вагонного депо (гр. 5-гр 4) и подписания уведомления формы ВУ-36.

3.27 Количество вагонов, отремонтированных предприятием за месяц, сообщается 1-го числа в вагонное депо для включения в отчет формы ВУ-15

Контроль за ведением книги формы ВУ-16 и выполнением работ по ремонту вагонов возлагается на начальника вагонного депо и инспектора по сохранности вагонного парка отделения железной дороги

3.28 Прием, сдача и оформление поврежденных вагонов, принадлежащих предприятиям или арендованных ими, а также вагонов-собственности, при их повреждении по вине железной дороги или другого предприятия, производится в соответствии с настоящим технологическим процессом. При этом, виновные в повреждении (железная дорога или предприятие) допущенные повреждения устраняют своими силами и в зависимости от степени повреждения на

вагоноремонтном предприятии и несут ответственность, установленную Транспортным Уставом железных дорог Российской Федерации.

4. ТЕХНИЧЕСКАЯ ОСНАЩЕННОСТЬ ПТО

4.1 Пункт технической передачи должен иметь служебное помещение, соответствующее требованиям к помещению ПТО и обеспечивающее возможность обогрева, приема пищи, хранения инструмента, иметь отделение зарядки (хранения) аккумуляторных фонарей, санитарно-бытовые помещения и т.д.

4.2 Помещение ПТП, в зависимости от его категории, должно оборудоваться

- прямой телефонной связью с дежурным по станции и представителями обслуживаемых предприятий, а также с оператором ПТО;
- телефонной связью АТС и связью системы АСУ ПТО,
- связью с двусторонней парковой оповестительной сетью,
- необходимой оснасткой для решения задач СОК ПВК (системы оперативного контроля повреждений вагонов и контейнеров)

4.3 Перечень инструмента и принадлежностей общего пользования на ПТО, а также перечень инструмента и принадлежностей осмотрщика по сохранности вагонов приведен в Приложениях Г и Д.

4.4 ПТП должны быть обеспечены необходимой нормативной документацией или выписками из технологических процессов работы ПТО и станции (перечень НД приведен в Приложении Б).

5. ПОРЯДОК РАССЛЕДОВАНИЯ, ОФОРМЛЕНИЯ И УЧЕТА СЛУЧАЕВ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВАГОНОВ

5.1 По каждому случаю повреждения вагона, независимо от его степени, работник, допустивший или выявивший повреждение, немедленно сообщает вышестоящему руководителю, который затем - оператору ПТО (ВЧД). Оператор делает запись и передает полученную информацию в адреса, предусмотренные техпроцессом (НПТО, ВЧДИС, ВЧД, ДС, администрации предприятия)

5.2 На каждый поврежденный (имевший сход) вагон, осмотрщики вагонов ПТП или другие работники вагонного хозяйства, а там где их нет, работники других служб, обученные и назначенные приказом начальника отделения железной дороги или руководителя представительства железной дороги, должны оформить акты формы ВУ-25М, а при отцепке вагона в ремонт и указанные формы ВУ-23 При необходимости составляется акт формы ГУ-23. Срок оформления - до истечения суток, во время которых обнаружено повреждение. Уведомление ВУ-23 вручается дежурному по станции или другому работнику станции в соответствии с технологическим процессом работы ПТП.

На вагоны поврежденные при сходах и столкновениях на путях МПС России составляется дополнительно акт формы РБУ-3.

5.3 При повреждении вагонов до степени текущего отцепочного или безотцепочного ремонта.

5.3 1 Случай повреждения расследуется в течение 1-3-х суток начальником станции, мастером или начальником ПТО с участием представителя предприятия.

5.3.2 Начальник станции (при необходимости, с вызовом причастных лиц) в течении 3-х суток рассматривает материалы расследования, принимает решения о мерах воздействия на виновных и по проведению необходимых организационно-технических мероприятий по предупреждению повреждений вагонов

В случае несвоевременного расследования и определения повреждение вагона относится и учитывается за станцией, где он выявлен

5.4 При повреждений до степени капитального или деповского ремонта и рефрижераторных вагонов, независимо от объема ремонта.

- информация о повреждении передается согласно пункта 5 1 и дополнительно в адрес НОДИС, НОДВ, УРБ, ВЧД;

- случай повреждения рассматривается в соответствии с п 5.2 и 5 3 с участием ВЧД и УРБ;

- дополнительно разбор производится:

- НОД, начальником представительства железной дороги в 5-ти дневный срок после выявления повреждения,

- НЗ в 10-ти дневный срок.

5.5 При повреждении до степени исключения из инвентаря:

5.5.1 Случай повреждения вагона рассматривается в соответствии с п. 5.2-5.4.

5.5.2 Дополнительно разбор при возражении сторон производится, ЦВ МПС России не позднее, чем через 15 дней после выявления повреждения

5 6 Случаи повреждений АРВ до степени исключения из инвентаря или капитального ремонта рассматриваются Зам начальника дороги с изданием приказа в трехсуточный срок.

5.7 Повреждения вагонов, связанные с нарушением безопасности движения поездов отдельно не расследуются. Производится расследование нарушения безопасности движения, в соответствии требований приказа МПС № ЦЦ-94 г. и Инструкцией о порядке служебного расследования нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе на железных дорогах.

5 8 Система учета случаев повреждений вагонов должна обеспечивать:

5.8.1 Первичное оформление случаев в соответствии с п. 5 2.

5.8.2 Ежесуточную передачу оператором ПТО (ВЧД) к концу отчетных суток предварительных данных о повреждениях вагонов в систему СОК ПВК (АСУ ПТО)

5.8.3 Составление отчета формы ВО-15 старшим осмотрщиком вагонов (инспектором) по сохранности ВЧД не позднее 2-го числа после отчетного периода.

5.8.4 Тоже старшим инспектором отделения железной дороги не позднее 3-го числа

5 8.5 Тоже дорожным инспектором по сохранности не позднее 5-го числа.

5.9 Величина ущерба от повреждений вагонов и взыскиваемых штрафных сумм должна определяться в соответствии с «Методикой расчета возмещения ущерба за повреждения вагонов», утвержденной МПС 10.01.93 г.

6. КОНТРОЛЬ ЗА СОХРАННОСТЬЮ ВАГОНОВ НА СТАНЦИЯХ

6.1. Парк прибытия

6.1.1 При техническом обслуживании прибывающих вагонов, в том числе для передачи промышленным предприятиям, осмотрщики вагонов должны обращать особое внимание на выявление характерных для повреждений неисправностей, приведенных в Приложении Е.

6.1.2. В случае выявления вагонов с повреждениями выполняются следующие требования

- осмотрщик вагонов выдает уведомление формы ВУ-23 на отцепку вагона с постановкой в правом верхнем углу уведомления буквы «П» (поврежден), а также на вагон, имеющий справку ГВЦ или ИВЦ о выполнении межремонтного объема работ по пробегу, и докладывает руководителю смены или начальнику ПТО.

- начальник ПТО, а в его отсутствие руководитель смены, незамедлительно по телеграфу извещает ПТО станции на которой производилось последнее техническое обслуживание вагонов, вагонные депо и службу вагонного хозяйства дороги, которым он подчинен, о факте прибытия поврежденных вагонов с вызовом представителей для расследования, составляет на поврежденные вагоны акты формы ВУ-25М.

6.1.3 Прибывшие поврежденные порожние вагоны учитываются за вагонным депо их отправившим, которому и предъявляются претензии по возмещению убытков

К претензиям прикладываются следующие документы: уведомления формы ВУ-23, ВУ-36, акты формы ВУ-25М, данные натурного листа формы ДУ-1, калькуляция стоимости ремонтных работ.

6.1.4. При совместном осмотре прибывающих вагонов, осмотрщиками вагонов с приемщиками поездов (приемосдатчиками груза и багажа), и выявле-

нии вагонов, имеющих коммерческие и связанные с ними, технические неисправности (повреждения), требующие отцепки, номера вагонов с указанием выявленных повреждений записываются в книгу регистрации коммерческих неисправностей формы ГУ-98 и сообщаются оператору ПТО. В течении смены старший осмотрщик вагонов после проверки вагонов, отцепленных по техническим неисправностям, организует расследование их повреждения установленным порядком. Данные об отцепке вагона в ремонт передают через ИВЦ железной дороги в ГВЦ МПС России.

6.2 Подгорочный (сортировочный) парк

6.2.1 Работы по контролю за сохранностью вагонов в подгорочных парках производят осмотрщики вагонов смен ПТО и прежде всего, специально предусмотренные осмотрщики вагонов по сохранности вагонного парка, количество которых определяется по нормативам численности рабочих на пунктах технического обслуживания грузовых вагонов (Приложение Ж).

6.2.2 Осмотрщики вагонов по сохранности вагонного парка контролируют сохранность вагонов при соударениях и проверяют правильность действий работников станции при роспуске вагонов с горки. Они располагаются в головной части парка (зоне работы регулировщиков скорости движения вагонов) и периодически проходят в глубь парка с целью контрольного осмотра вагонов состава и проверки скорости соударения отцепов строго соблюдая правила хождения по железнодорожным путям (Инструкция ЦВ-460).

6.2.3 В случаях сильных соударений (определяются по шуму, характерному для высоких скоростей подхода отцепов к стоящим на пути вагонам) осмотрщик вагонов проходит к месту соударения и проверяет техническое состояние вагонов. Осматриваются ударившиеся вагоны и по 2 смежных вагона в каждую сторону от ударившихся только после полной остановки вагонов и ограждения состава.

6.2 4 Осмотр вагонов производится без пролазки. Как исключение, порядок осмотра с пролазкой должен быть установлен ДС и ВЧД, с обеспечением требований правил техники безопасности.

6 2.5 При обнаружении поврежденных вагонов осмотрщик вагонов (осмотрщик-ремонтник) обязан сообщить дежурному по горке и через оператора ПТО - мастеру или старшему осмотрщику вагонов смены и составить акт формы ВУ-25М. Два экземпляра акта формы ВУ-25М передаются оператору депо и один начальнику смены станции для расследования.

6.2.6 На поврежденные вагоны, требующие отцепки, осмотрщик вагонов составляет уведомление формы ВУ-23 с постановкой в правом углу буквы «П» - поврежден и заблаговременно передает оператору ПТО о наличии в составе поврежденных вагонов с трудоемкими ремонтными работами, их номера, место нахождения в составе, характер повреждения и типа деталей, требующих замены. Повреждения вагонов, требующие без отцепки от состава, размечаются меловыми пометками. устранения без отцепки от состава, размечаются меловыми пометками.

6.2.7 В течение смены осмотрщик вагонов должен проверять скорость соударения отцепов на путях подгорочного парка, на которых допускается наибольшее число повреждений вагонов. Проверка скорости соударения проводится по утвержденной МПС России методике. Результаты проверки записываются в книгу формы ВУ-15. При скорости подхода отцепа к другому более 5 км/ч, проверяет исправность вагонов и в случае выявления повреждения оформляет его в установленном порядке О факте превышения скорости следования вагонов ,осмотрщик вагонов ставит в известность регулировщика, старшего регулировщика скорости и маневрового диспетчера.

6.2.8. Осмотрщик вагонов обязан контролировать выполнение требований по запрещению роспуска с горок пассажирских вагонов и специализированного подвижного состава с трафаретом «С горки не спускать»

6.2.9 Осмотрщик вагонов подчиняется сменному мастеру или старшему осмотрщику и несет ответственность за пропуск поврежденных вагонов в парк отправления.

6.3 Парк отправления

6.3.1 Осмотрщики вагонов парка отправления при выявлении в составах вагонов с повреждениями обязаны сообщить оператору ПТО номер вагона и обнаруженные повреждения и доложить об этом мастеру или старшему осмотрщику смены.

6.3.2 Оператор по данным, полученным от осмотрщиков вагонов парка прибытия и подгорочного, выясняет в каком состоянии прибыл вагон на станцию и, в случае отсутствия записи, сообщает мастеру ПТО (старшему осмотрщику вагонов смены) для оформления формы ВУ-23 «П» и в случае повреждений акт формы ВУ-25М и проведения расследования в установленном порядке.

6.3.3 На решающих сортировочных станциях, в зависимости от местных условий, должны быть введены освобожденные сменные осмотрщики вагонов, а в парках отправления, должности старших осмотрщиков вагонов по приемке поездов (Приложение Ж). В их обязанности входит контроль за исключением случаев постановки в поезда отправления со станции поврежденных вагонов. Контроль за работой старших осмотрщиков возлагается на Зам. ВЧД по эксплуатации, начальников ПТО, сменных мастеров.

6.3.4 Приемка поездов в парках отправления должна осуществляться за время, установленное технологическим процессом работы ПТО. При обнаружении в поезде вагонов с повреждениями кузовов, перечисленных в Приложении Е, старший осмотрщик должен потребовать устранения повреждений или отцепки вагона от поезда.

6.3.5 Убедившись в отсутствии в поезде вагонов с поврежденными кузовами, старший осмотрщик по приемке поездов извещает об этом оператора ПТО

с последующим подтверждением - записью в журнале формы ВУ-14 «Вагонов с поврежденными кузовами нет».

Оператор ПТО сообщает дежурному по станции о готовности поезда к отправлению только после получения подтверждения от старшего осмотрщика по приемке поездов.

6.4 Общие требования по контролю повреждений вагонов на станциях и при пересылке

6.4 1 При обнаружении на станции не оформленных документально поврежденных вагонов, поступивших в неорганизованных поездах (с подъездных путей, с передаточными, вывозными поездами, с промежуточных станций) осмотрщик вагонов, выдав на поврежденные вагоны уведомление ВУ-23 и, составив акты формы ВУ-25М, сообщает об этом через руководителя смены ПТО руководству вагонного депо и станции.

Расследование указанных случаев повреждений вагонов производится комиссионно под руководством начальника (зам. начальника) станции с оформлением протокола не позднее 24 часов с момента их обнаружения.

6.4.2 Информация о повреждении вагонов в те же сутки передается аппарату по безопасности движения отделения и управления железной дороги, службы вагонного хозяйства, ИВЦ и ГВЦ МПС России .

6.4 3 При поступлении на станцию выгрузки вагонов с повреждениями, указанными в Приложении Е груженом состоянии, за исключением случаев, когда имеются следы повреждения их в пути следования, убытки, понесенные в результате устранения неисправностей вагонов после выгрузки, предъявляются вагонному депо, давшему разрешение на подачу вагонов под погрузку

При поступлении на станцию выгрузки поврежденных в пути следования вагонов, убытки предъявляются вагонному депо, обслуживающему станцию, где производилось последнее техническое обслуживание поезда

6 4 4 Отправление поврежденных вагонов со станций в ремонтные пункты может производиться

- на другие дороги - только по письменному разрешению Департаментов вагонного хозяйства и управления перевозками МПС - специальными маршрутами, либо группами по 10-15 вагонов;

- в пределах железной дороги - в порядке, установленном начальником железной дороги - специальными маршрутами с присвоением поездам девятитысячной нумерации и индекса «Рем.», или отдельными группами по 10-15 вагонов с включением их в местные поезда;

- в пределах отделения железной дороги - по приказу начальника отделения железной дороги - со сборными, вывозными, передаточными поездами.

6.4.5 При отправлении вагонов в ремонт к поездным документам должны прикладываться соответствующий приказ: отделения железной дороги (при пересылке в пределах отделения); руководства железной дороги (в пределах дороги); департаментов вагонного хозяйства и управления перевозками МПС России (в пределах между железными дорогами).

6.4.6 В пути следования на станциях, где производится техническое обслуживание поездов, дежурный по станции обязан поставить в известность руководителя смены ПТО о прибытии такого состава. Руководитель смены ПТО обязан сверить соответствие фактического наличия поврежденных вагонов в поезде с номерами вагонов, указанными в документах, наличие приказа о направлении вагонов и сделать об этом отметку в книге ВУ-14.

При выявлении в составе поезда поврежденных вагонов, не указанных в документах, или отсутствии приказа об их отправлении в ремонт такие вагоны от поезда отцепляются и оформляются в соответствии с действующими положениями.

6.4.7. На промежуточных станциях, при производстве маневровых работ, сохранность вагонов, помимо ответственных лиц, назначаемых приказом НОД , руководителем представительства железной дороги, должны обеспечивать и не допускать постановку в поезд поврежденных вагонов непосредственные руководители маневров (составители, главные кондуктора или работники, которые выполняют их обязанности) и локомотивные бригады.

7. ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ ВЫЕЗДНЫХ ОСМОТРЩИКОВ ВАГОНОВ ПО СОХРАННОСТИ ВАГОННОГО ПАРКА

7.1 Выездные осмотрщики вагонов, выполняющие работу по сохранности вагонов, закрепляются за определенными станциями на участках, обслуживания вагонными депо, количество которых определяется приказом по отделению железной дороги (по опыту Свердловской железной дороги - до 6 станций).

7.2 Перед выездом осмотрщик вагонов узнает через поездного или маневрового диспетчера (вагонораспределителя) план грузовой работы по каждой из контролируемых станций.

7.3 Осмотрщик вагонов выезжает на станцию, где в соответствии с характером, объемом работы и используемыми механизмами, наиболее вероятны повреждения подвижного состава.

Выезды осуществляются также в соответствии с квартальными и месячными планами работы по сохранности вагонного парка.

7.4 Прибыв на станцию, выездной осмотрщик вагонов проверяет техническую исправность и наличие повреждений у имеющихся на станции вагонов и меры по обеспечению их сохранности при выполнении погрузочно-выгрузочных и маневровых работ. В случав выявления поврежденных вагонов осмотрщик вагонов, в установленном порядке выписывает уведомление формы ВУ-23, и оформляет акт формы ВУ-25М и «одновременно», добивается выполнения профилактических мер - устранения причины, вызвавших повреждения, выполнения ремонта поврежденных вагонов на месте или отправку в ремонт в вагонные депо или на завод.

7.5 Выездной осмотрщик вагонов подчиняется и отчитывается за свою работу перед Зам. ВЧД по эксплуатации, перед старшим осмотрщиком вагонного депо, инспектором отделения железной дороги по сохранности вагонного парка.

7.6 Выездной осмотрщик вагонов должен соблюдать требования по охране труда, изложенные в «Типовой Инструкции по охране труда для осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов и слесарей по ремонту подвижного состава», ТОИ Р 32 ЦВ-460-97 г.

8. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ САНИТАРИИ

8.1 Для каждого ПТП должна быть разработана и включена в технологический процесс местная инструкция по охране труда.

8.2 Местная инструкция разрабатывается применительно к условиям данной станции на основе «Правил по охране труда при техническом обслуживании и ремонте грузовых вагонов и рефрижераторного подвижного состава» ПОТ РО 32 ЦВ-400-96 с учетом Типового технологического процесса технического обслуживания вагонов, настоящего технологического процесса и другой действующей нормативной документации, а также требований системы трехступенчатого контроля состояния охраны труда и соблюдения безопасных приемов труда.

8.3 Выписки из местной инструкции по охране труда должны быть вывешены на рабочих местах для ознакомления и постоянного руководства при производстве работ.

8.4 При роспуске вагонов с горки в зоне работы регулировщиков скорости и в подгорочном парке осмотрщики вагонов, осуществляющие контроль за сохранностью вагонов, должны соблюдать требования техники безопасности изложенные в «Типовой Инструкции по охране труда для осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов и слесарей по ремонту подвижного состава», ТОИ Р 32 ЦВ-460-97 г.

8.5 Пути, на которых осуществляется контроль технического состояния вагонов, обязательно должны быть ограждены сигналами остановки, исключающими заезд локомотива в период работы осмотрщиков вагонов. Порядок ограждения вагонов при техническом обслуживании на ПТП, с учетом местных условий, должен быть указан в технологическом процессе.

8.6 Организация рабочих мест должна обеспечивать все необходимые условия для высокопроизводительного труда при полном использовании техни-

ческих возможностей оборудования и сохранения здоровья трудящихся. Рабочие места осмотрщиков вагонов принимающих поезд «на ходу», должны соответствовать требованиям, изложенных в действующей нормативной документации.

8.7 Все виды инструктажа работников смен должны проводиться в соответствии с Положением об организации, обучения и проверки знаний по охране труда на железнодорожном транспорте, № ЦРС-325 (указание МПС от 30.06.95 г. № Б-534у).

8.8 Расследование и учет несчастных случаев с работниками ПТТП на производстве ведутся в соответствии с Положением о порядке расследования и учета несчастных случаев на производстве, (указание МПС от 23.06.95 г. № 234пр-у).

8.9 Ответственными за состояние техники безопасности и производственной санитарии на ПТТП являются старший осмотрщик вагонов, или другой руководитель смены пункта технической передачи, начальник пункта технического обслуживания и руководство предприятия (начальник и главный инженер вагонного депо), в ведении которого находится данный ПТТП. Они организуют и контролируют выполнение типовых и местных правил и инструкций по охране труда, обеспечивают безопасное выполнение всех работ, предусмотренных технологическим процессом ПТТП.

9. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ ПТП В УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АСУ

9.1 Технология работы ПТП в условиях функционирования АСУ должна рассматриваться как элемент общей системы АСУ вагонного хозяйства (АСУ ПТО, АСУ ВЧД), а также АСУ СС.

9.2 Задачей технологии и ее информационного обеспечения является задачи и сообщения, перечисленные в таблицах 1 и 2.

9.3 В составе АСУ ПТП должно обеспечиваться решение задач по сбору и обработке суточных справок СОК ПВК.

9.4 По мере совершенствования технических средств, информация о неисправностях вагонов должна вводиться в АСУ автоматически, по данным первичных датчиков средств диагностирования, а также по данным промышленных телевизионных установок

Перечень функций управления ПТИ, решаемых АСУ

Таблица 1

Задача	Основной пользователь	Выполняемая функция
1	2	3
1. Выдача информации о подходе поездов (групп вагонов) для передачи на предприятие	Оператор ПТО, осмотрщик вагонов по сохранности, представители предприятия	Передача информации для организации контроля технического состояния вагонов
2. Выдача информации об отправлении поездов (групп вагонов) на предприятие		То же (факт отправления)
3 Выдача информации о приеме поездов от предприятия	То же	То же (факт прибытия)
4. Выдача информации об отправлении поездов (групп вагонов) на прилегающие участки железной дороги	То же	То же (факт отправления)
5. Выдача справки о количестве вагонов в составе (группе) номеров первого и последнего вагона или номеров каждого вагона при группе менее 15 вагонов	То же	То же
6. Расчет и выдача Акта формы ВУ-25М на поврежденный вагон	Бухгалтерия ВЧД, предприятие, повредившее вагон	Передача информации для возмещения ущерба за повреждение вагона

Продолжение таблицы 1

1	2	3
7. Расчет и выдача справки о повреждениях вагонов за истекшие сутки (СОК ПВК)	ВЧД, НОДВ, В	Передача информации для проведения организационно-технических мер по предупреждению повреждений
Расчет и выдача отчета формы ВО-15 за истекший месяц	ВЧД, НОДВ, В, ЦВ	То же
Расчет и выдача технико-экономических показателей работы ГТТП за истекший месяц	ГТТП, ВЧД, НОДВ, В	То же

Основные оперативные сообщения для функционирования АСУ ПТП

Таблица 2

Номер сообщения	Сообщение	Инициатор ввода
1	2	3
001	Информация о результатах контроля технического состояния вагонов при сдаче их на предприятие (по форме книги ВУ-15)	Осмотрщики по сохранности (другие назначенные приказом работники)
002	Информация о результатах контроля технического состояния вагонов при приеме их с предприятия (по форме книги ВУ-15), наименование предприятия, виновного в повреждении	То же
003	Информация по стоимости ремонта поврежденных вагонов в зависимости от степени повреждения	Бухгалтерия ВЧД
004	Информация о стоимости поврежденных (утерянных) частей вагонов (расценочная ведомость)	То же
005	Информация об общей сумме взысканных средств за повреждения вагонов, за месяц, в целом по ПТП, тыс. руб.	Бухгалтерия ВЧД
006	То же по каждому осмотрщику отдельно	То же
007	Информация о явочной (технологической) численности работников в смену	Отдел кадров ВЧД

Продолжение таблицы 2

1	2	3
008	Информация по затратам на содержание ПТП вагонов	Бухгалтерия ВЧД
009	То же по каждому осмотрщику вагонов отдельно	То же
010	Информация о количестве обработанных (проверенных) вагонов, за месяц	Станция
011	Информация о количестве выявленных поврежденных вагонов	Осмотрщики по сохранности
012	Информация о простое вагонов под техническим обслуживанием (по данным книги формы ВУ-14)	Станция

Примечание: номера сообщений даны условно и должны быть согласованы с номерами сообщений АСУ СС и АСУ ПТО.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

(справочное)

Нормативы численности работников на пунктах технической передачи вагонов (ПТП) на подъездные пути промышленных и строительных предприятий, речных и морских портов

Организация труда - бригада комплексная с совмещением профессии осмотрщика вагонов и слесаря		Нормативы численности для технической передачи вагонов со станции примыкания на подъездные пути и с подъездных путей на станцию примыкания			
Профессия	Тарифный разряд работы	Явочная (технологическая) численность работников ($Р_в$ см) при количестве физических вагонов, обрабатываемых за смену (N)			
		50-150	151-300	301-500	501-750
Осмотрщики вагонов, (осм.-рем.)	7	1	2	3	3+см. п. 2 примечания
Осмотрщик вагонов (сменный освобожденный)	5	1	2	3	1

Примечания:

1. При территориальном совмещении ПТП со станции примыкания на въездные пути с ПТП передачи (приема) вагонов с подъездных путей, численности осмотрщиков-ремонтников определяется исходя из суммарно объема работы.
2. При объеме работы свыше 500 вагонов на каждые последующие 50 вагонов вводится дополнительно 1 осмотрщик-ремонтник.
3. При объеме работы менее 50 физических вагонов за смену технический осмотр вагонов вменяется в обязанность:

а) при совмещении ПТП с другими ПТО (ППВ, ПКТО и др.) - на осмотрщиков (осмотрщиков-ремонтников) вагонов ПТО,

б) при отсутствии постоянных работников вагонного хозяйства на работников других служб (приемосдатчиков, составителей поездов, начальников станции и других работников дороги).

4. Выездные осмотрщики вагонов назначаются приказом НОД (ВЧД) для обслуживания нескольких пунктов с общим объемом работ на участке менее 25 физических вагонов за смену.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

(рекомендуемое)

Перечень нормативной документации

Наименование документа	Обозначение документа
1. Транспортный устав железных дорог Российской Федерации	Утвержден Государственной думой, постановление от 19.12.97 г. Утвержден Советом Федерации России 24.12.97 г.
2. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации	Утверждены Министром путей сообщения 26.04.93 г. № ЦРБ/162
3. Типовой технологический процесс работы пунктов технического обслуживания вагонов	Утвержден Руководством департамента вагонного хозяйства МПС России 31.12.96 г. С.С. Барбарич № ТК-234 ГКБ ЦВ МПС России.
4. Инструкция осмотрщику вагонов	Утверждена заместителем министра путей сообщения Российской Федерации А.Н. Кондратенко 10.12 96 г. № ЦВ-ЦЛ-408.
5. О мерах по улучшению сохранности вагонов при производстве маневровых и погрузочно-разгрузочных работ.	Приказы и указания МПС, касающихся сохранности вагонного парка.
6. Об улучшении технического состояния парка грузовых вагонов.	Приказ МПС от 06.02.91 г. № 7Ц

7. Общие требования по обеспечению сохранности при производится погрузочно-разгрузочных и маневровых работ	ГОСТ 22335-76 (с изменениями и дополнениями)
8 Методика расчета возмещения ущерба за повреждения грузовых вагонов	Утверждена Зам. министра 01.10.92 г.
9. Сборник важнейших приказов и указаний вагонного парка ж. д.	
10. Технические условия погрузки и крепления грузов	
11. Правила перевозок грузов	
12. Положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации	Постановление правительства Российской Федерации от 25.07.92 г. № 621
13. Правила по охране труда при техническом обслуживании и ремонте грузовых вагонов и рефрижераторного подвижного состава	№ ПОТ РО 32 ЦВ-400-96 от 16.03.96 г.
14 Типовая инструкция по охране труда для осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов, слесарей по ремонту подвижного состава	ТОИ Р 32 ЦВ-460-97

ПРИЛОЖЕНИЕ В
(справочное)

Ведомость условных обозначений
поврежденных (утерянных) деталей

Тип вагона	Наименование поврежденных (утерянных) деталей или вид повреждения	Условное обозначение
1	2	3
Все типы вагонов	Обшивка кузова	О. К.
	Двери	ДВ.
	Крышки люков (загрузочных, разгрузочных)	Кр. Л. (З; Р)
	Стойки	Ст. К.
	Пружина тележки	Пр. Тел.
	Шкворневая балка	Шкв. Балка
	Автосцепка	А.
	Механизм автосцепки	Мех. А.
	Маятниковые подвески	Маят. П.
	Башмак	Баш.
	Триангель	Тринг.
	Магистраль, подводящие трубки	Маг.
	Скользуны	Сколь.
Крытые	Пол (доски пола)	Д.П.
	Крыша	К.
	Рельс дверной, подвеска, крепление, упоры дверей	Дв. Р.
Полувагоны	Запор двери торцевой	Зап. Дв. Т.
	Верхняя обвязка	В. Об.
	Кузов - уширение	УШ. К.
	Стенка торцовая	Стена Т.

Продолжение приложения В

1	2	3
Платформы	Борт	Б. Пл.
	Упоры для фитингов контейнеров	Уп.
	Запоры бортовые	Зап. Б.
	Пол (доски пола)	Д.П.
Цистерны	Сливной прибор	Течь Сл. Пр.
	Хомут стяжной и др. детали крепления котла к раме	Креп. К.
	Крышка люка	Кр. Л.
	Котел - сдвиг, трещина	Сдвиг К.
	Крышка сливного прибора	Кр. Сл. П
	Запорно-пломбировочное устройство крышки люка	ЗПУ
	Прокладка	
	Скоба	
	Отсутствие или незакрытие крышки сливного прибора	
Рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы	Пол металлический	М. П.
	Балки с крючьями	Бал. с Крюч.
	Напольные решетки	Реш. Нап
Вагоны для цемента	Механизм разгрузочных устройств	Разгр. У.
	Остатки затвердевшего груза	Груз
Вагоны для нефтебитума	Запорные крышки	Зап. Кр.
	Крышки бункеров	Кр. Бун.
Двухъярусные платформы для легковых автомобилей	Колесные упоры	Кол.Уп.
	Переходные мостики	Пер. Мост.
Крытые вагоны для автомобилей	Переходные мостики	Пер. Мост.
	Стяжки крепления	Ст. Креп.

Продолжение приложения В

1	2	3
Транспортеры	Гидросистема	Гид. Сис.
	Пульт управления	Пульт
	Катковые упоры	Кат. Уп.
	Водило	Водило

Примечание: После сокращенного наименования (условного обозначения) ставится отметка, соответственно: «Повр.» для поврежденной детали и «Отс.» для отсутствующей

ПРИЛОЖЕНИЕ Г
(рекомендуемое)

Инструмент и принадлежности общего пользования на ПТО

Наименование	Номер проекта, чертежа
1. Штанген для измерения расстояния между внутренними гранями ободов колес	Черт. №Т 447.02.000
2. Штанген для измерения базы тележки	
3. Рейка для измерения высоты автосцепки над головками рельсов	
4. Толщиномер для измерения толщины обода колеса	Черт.№ Т 447.07.000
5. Шаблон для измерения вертикального подреза гребней	Черт .ПКБ ЦВ Т-447.08.000 СБ
6. Шаблон абсолютный	Черт. ПКБ ЦВ Т 447.05.000 СБ
7. Шаблон для проверки автосцепки	№ 873
8. Ключи гаечные размером 17х19, 22х27,30х32	ГОСТ 10112-80
9. Ключи гаечные размером 41, 50 и 60 односторонние	ГОСТ 2841-80Е
10. Зубило кузнечное	
11. Зубило слесарное	ГОСТ 7211-86Е
12. Молоток слесарный, массой 0,5 кг	ГОСТ 2310-77Е
13. Ключ трубный рычажный	ГОСТ 18981-73
14. Переносные облегченные лестницы длиной 1,5 и 3 м	
15. Рулетка (20- метровая)	

Примечание: конкретный перечень устанавливается технологическим процессом каждого ПТО.

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

(рекомендуемое)

Инструмент и принадлежности осмотрщика вагонов

Наименование	Номер проекта, чертежа
1. Фонарь осмотрщика вагонов (тип ФОС-2)	Проект ТУ 32 ЦВ-1170-79
2. Крючок осмотрщика	
3. Ломик-калибр для проверки автосцепки от саморасцепа	
4. Складной металлический метр или рулетка	ТУ 24-8-1014-76
5. Шаблон абсолютный	Черт. ПКБ ЦВ Т 447.05.000 СБ
6. Шаблон для проверки автосцепки	№ 873
7. Щуп	ТУ 2-034-255-87
8. Лупа	ГОСТ 25706-83
9. Зеркало	ГОСТ 17716-82
10. Молоток с ручкой длиной 0,6-0,7 м	Черт. № РП9-04 СБ
11. Сумка для инструмента	
12. Переносная радиостанция	

Примечание: конкретный перечень устанавливается технологическим процессом ПТП с учетом объема и местных условий работы.

ПРИЛОЖЕНИЕ Е
(справочное)

Перечень основных повреждений кузовов порожних вагонов.

Тип вагона	Вид неисправности
Крытые вагоны	Отсутствие, неисправность или повреждение дверей, требующие их ремонта со снятием с вагона. Обрыв стоек каркаса кузова. Излом или отсутствие досок пола, обшивки кузова.
Полувагоны	Отсутствие одной или более створок дверей. Повреждение створок дверей, требующие их ремонта со снятием с вагона. Отсутствие крышки люка или повреждение, не позволяющее закрыть ее. Излом обвязки или стоек.
Платформы, контейнеровозы	Излом или отсутствие досок пола, а для крупнотоннажных контейнеров - фитинговых упоров (упора). Отсутствие одного или более бортов (у бортовых платформ).
Специализированные вагоны	Отсутствие деталей и узлов выгрузочных устройств.
Цистерны	Обрыв стяжного хомута. Отсутствие загрузочной крышки люка, сдвиг котла, трещины котла, отсутствие или излом крышки сливного прибора, трещины в раме или полураме.

Транспортеры: прожигание пола транспортера, срезание стяжных болтов, незакрепление турникетов, отсутствие поперечных балок, неправильное соединение консолей и т. д.

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

(рекомендуемое)

Нормативы численности работников на сортировочных станциях по контролю за сохранностью и предупреждению пересылки неисправных вагонов

Профессия	Тарифный разряд работы	Явочная (технологическая) численность работников ($P_э$ см) в смену			Обоснование
		на всех сортировочных станциях в подгорочных парках[1)]	дополнительно на важнейших сортировочных станциях		
			по всем паркам станции[2)]	в парках отправления[3)]	
1	2	3	4	5	6
Осмотрщик-ремонтник вагонов Осмотрщик вагонов	7	1			Типовые нормы оперативного времени и нормативы численности работников на пунктах технического обслуживания грузовых вагонов 1993, с 106, табл Ш 2 Примечание 3
Освобожденный сменный осмотрщик о сохранности вагонов	5	1			

1	2	3	4	5	6
Старший осмотрщик вагонов по приемке поездов	5			1	Постановление Коллегии Министерства путей сообщения от 07.07.93г., № 19

Примечания:

1. При обработке 16 и более поездов в смену Нормативы численности работников в подгорочных парках могут уточняться с учетом местных условий и принятой классификацией горок: малой мощности - переработка от 250 до 1500 вагонов в среднем в сутки (количество путей до 16); средней мощности, соответственно от 1500 до 3500 вагонов (от 17 до 29 путей); большой мощности от 3500 до 5500 вагонов (от 30 до 40 путей); повышенной мощности - не менее 5500 вагонов (более 40 путей).

2. При наличии на станции горок и полугорок.

3. Для предупреждения пересылки неисправных вагонов

Лист регистрации изменений

Изм.	Номера листов (страниц)				Всего листов (страниц) в докум.	№ докум.	Входящий № сопроводительного докум. и дата	Подп.	Дата
	Измененных	Замененных	Новых	Аннулированных					

Зак. 28 Тир. 60 ПКБ ЦП 1999 г.

gost.e-ecolog.ru

Инв. № подл. | Подп. и дата | Взам. инв. № | Инв. № дубл. | Подп. и дата

Изм. Лист № докум. Подп. Дата