

# Instrukcja

o zasadach utrzymania wagonów towarowych

ALZA – W3

Zaświadczenie:

Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.)

24.06.2019..

Prezes Zarządu

Robert Cicirko

(Data i podpis zatwierdzającego)

Wojciech Nastawny

Pełnomocnik ds. SMS



## Spis treści

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	4
§1 Podstawy prawne i podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji .....	4
§2 Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji .....	8
§3 Postanowienia wstępne .....	8
§4 Utrzymanie eksploatacyjne wagonów towarowych.....	9
Rozdział II KIEROWANIE WAGONÓW TOWAROWYCH DO NAPRAWY .....	10
§5 Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych do napraw okresowych .....	10
§6 Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych .....	11
do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu .....	11
§7 Kwalifikowanie wagonów towarowych do napraw poawaryjnych .....	11
§8 Kontrola procesów naprawczych .....	11
§9 Przekwalifikowanie rodzaju napraw .....	11
Rozdział III ODBIÓR WAGONÓW PO NAPRAWIE .....	12
§10 Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach okresowych .....	12
§11 Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach bieżących.....	12
§12 Okresy gwarancyjne po naprawie .....	12
§ 13 Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) .....	13

# Rozdział I

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

### §1 Podstawy prawne i podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji

Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu ALZA – W3 (zwana dalej Instrukcją ALZA – W3) została opracowana na podstawie następujących przepisów:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity 16.11.2017 poz. 2117 z późn. zm.), wraz z aktami wykonawczymi w obowiązującym brzmieniu.
2. ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 445/2011z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 ( z późn. zm.)
3. Procedura ACS.06.00 Identyfikacja wymagań prawnych.

#### Definicje:

1. **Wagon towarowy:** oznacza pojazd nieposiadający własnego napędu, przystosowany do przewozu ładunku lub innych materiałów wykorzystywanych w ramach działań takich, jak budowa lub utrzymanie infrastruktury.
2. **Zespół:** dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość np. wózek.
3. **Podzespół:** grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość, np. zestaw kołowy.
4. **Części i elementy:** niepodzielne części składowe wchodzące w skład podzespołów i zespołów, np. oś zestawu, koło bosc.
5. **Układ:** zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie, lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu np. układ hamulcowy.
6. **Naprawa:** doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego wagonu, zespołu, podzespołu, części i elementu lub układu do stanu zgodnego z warunkami technicznymi odbioru (WTO).
7. **Naprawiający:** podmiot dokonujący naprawy wagonów towarowych, ich zespołów i podzespołów.
8. **Wymiana:** zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu, nowym lub zregenerowanym, o parametrach zgodnych z warunkami technicznymi odbioru (WTO). W szczególnych przypadkach instrukcja określa, kiedy nie dopuszcza się wymiany elementu, podzespołu lub zespołu na zregenerowany i wymagane jest zamontowanie elementu, podzespołu lub zespołu nowego.
9. **Zakres naprawy:** ilość i rodzaj czynności, które przewiduje się do wykonania w trakcie naprawy wagonu towarowego.
10. **Cykl przeglądowny:** szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonych przebiegach lub po określonym czasie, przeglądów okresowych zawartych między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi.
11. **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 (poziomu P5) lub budową wagonu, a jego pierwszą naprawą główną (poziomu P5).
12. **Okres międzyprzeglądowny i międzynaprawczy:** okres pomiędzy dwiema kolejnymi przeglądami lub naprawami okresowymi wagonu towarowego wyrażony w miesiącach lub latach.
13. **Przeгляд okresowy:** czynności z zakresu utrzymania określone w DSU, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z

wyłączeniem wagonu z planowej eksploatacji, przegląd okresowy zapewnia realizację 3 poziomu utrzymania wg załącznika nr 3 do obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.

14. **Naprawa okresowa:** naprawa wykonywana cyklicznie mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu towarowego.
15. **Naprawa rewizyjna:** czynności z zakresu utrzymania naprawczego określone w DSU wykonywane z wyłączeniem wagonu z planowej eksploatacji w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe. Naprawa rewizyjna zapewnia realizację 4 poziomu utrzymania pojazdu kolejowego wg załącznika nr 3 do obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.
16. **Naprawa główna:** czynności z zakresu utrzymania naprawczego lub odnowienia wagonu określone w DSU wykonywane z wyłączeniem wagonu z planowej eksploatacji w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe lub u producenta wagonu. Naprawa główna zapewnia realizację 5 poziomu utrzymania (z wyłączeniem modernizacji) pojazdu kolejowego wg załącznika nr 3 do obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.
17. **Naprawa bieżąca z wyłączeniem ze składu pociągu (BZW):** nieplanowa naprawa mająca na celu usunięcie usterek powstałych w trakcie eksploatacji i przywrócenie stanu technicznego wagonu zgodnego z wymaganiami technicznymi wykonywana na wydzielonych torach stacyjnych, na bocznicach lub w zakładzie naprawiającym. Naprawa bieżąca z wyłączeniem oraz czynności, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, określone w DSU, zapewniają realizację 2 poziomu utrzymania pojazdu kolejowego wg załącznika nr 3 do obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.
18. **Naprawa bieżąca bez wyłączenia ze składu pociągu (BBW):** nieplanowa naprawa mająca na celu usunięcie usterek powstałych w trakcie eksploatacji i przywrócenie stanu technicznego wagonu zgodnego z wymaganiami technicznymi wykonywana na wydzielonych torach stacyjnych lub na bocznicach. Naprawa bieżąca bez wyłączenia oraz czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu kolejowego na linię kolejową, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu, określone w DSU, zapewniają realizację 1 poziomu utrzymania pojazdu kolejowego wg załącznika nr 3 do obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.
19. **Naprawa poawaryjna:** naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu utraconego w sposób nagły w przypadkach.
20. **Dokonanie oględzin:** ustalenie faktycznego stanu technicznego wagonu, zespołu, podzespołu lub elementu wzrokowo okiem nieuzbrojonym lub uzbrojonym w lupę o odpowiednim powiększeniu albo słuchowo.
21. **Dokonanie pomiaru (zmierzenie):** określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wielkości parametrów.
22. **Próby działania:** czynności mające na celu stwierdzenie prawidłowości działania wagonu, zespołu lub podzespołu w ich naturalnych warunkach pracy.
23. **Sprawdzenie:** ustalenie stanu technicznego wagonu, zespołu, podzespołu lub elementu poprzez dokonanie oględzin, pomiaru i próby działania.
24. **Sprawdzenie kontrolne:** porównanie na stanowisku kontrolnym np. wskazań manometru z przyrządem wzorcowym.
25. **Badanie:** sprawdzenie działania zespołu, podzespołu lub elementu za pomocą specjalnych urządzeń lub przez odpowiednie działanie zewnętrzne wprawiające zespół, podzespół lub element ruchu (stan pracy).

26. **Regulacja:** doprowadzenie zespołu lub podzespołu do stanu zgodnego z wartościami parametrów podanymi w wymaganiach technicznych.
27. **Wymagania techniczne:** warunki jakie musi spełniać wagon, zespół, podzespół lub element niezbędne do dopuszczenia go do eksploatacji.
28. **Odbiór techniczny:** zespół czynności kontrolnych w celu stwierdzenia czy spełnione są określone wymagania techniczne.
29. **Warunki techniczne:** podstawowe dokumenty zawierające parametry wykonania, kontroli, prób i odbiorów wagonów, zespołów, podzespołów lub elementów.
30. **Parametr:** wielkość charakterystyczna dla danego materiału, procesu, elementu, podzespołu lub zespołu (wymiary, ciężar, wiek, itp.).
31. **Wymiar konstrukcyjny:** wymiar podawany w dokumentacji konstrukcyjnej. Wymiar konstrukcyjny może być z określoną tolerancją - odchyłki są liczbowo określone na rysunku - lub z nieokreśloną tolerancją - wymiar na rysunku występuje bez odchyłek.  
W przypadku występowania wymiarów z nieokreśloną tolerancją - należy zastosować odchyłki ogólnie obowiązujące, warsztatowo przewidziane dla danej klasy dokładności wykonania wyrobu. Tolerancje wymiarowe części metalowych, o ile nie są podane na rysunkach konstrukcyjnych, powinny być zgodne z odchyłkami wymiarów mieszanych i pośrednich wg PN- 78fM-02 139 z tym, że:
  - 1) dla powierzchni nie odrobionych lub, gdy jedna z powierzchni jest obrobiona obowiązują odchyłki zaokrąglone zgrubne „t3”;
  - 2) dla powierzchni obrobionych obowiązują odchyłki zaokrąglone średnio dokładne „t2”
32. **Wymiar rzeczywisty:** wartość, którą otrzymuje się bezpośrednio przy pomiarze.
33. **Wymiar dopuszczalny przy naprawie:** wymiar określający wielkość zużycia, przy którym część może być przeznaczona do dalszej eksploatacji bez regeneracji. Wynika to z tego, że części, których wymiary rzeczywiste mieszczą się w zakresie między wymiarem konstrukcyjnym a dopuszczalnym nie wymagają regeneracji. Wymiary te określają WT.
34. **Wymiar graniczny:** wymiar umożliwiający właściwą i bezpieczną eksploatację wagonów towarowych. Wymiary te obowiązują w eksploatacji. Wynika z tego, że części mające wymiary rzeczywiste w zakresie między wymiarem dopuszczalnym przy naprawie a wymiarem granicznym nie potrzebują być wymieniane (regenerowane) w eksploatacji, natomiast muszą być wymieniane (regenerowane) podczas wykonywania napraw okresowych.
35. **Wymiar kresowy:** wymiar, którego przekroczenie kwalifikuje daną część lub element na złom i jego wartość nie może być przekroczona.
36. **Wymiar naprawczy:** wymiar części po naprawie, mieszczący się w granicach między wymiarem konstrukcyjnym a wymiarem kresowym. W zasadzie powinien być wymiarem konstrukcyjnym lub zbliżonym do niego. Określono go w szczegółowych warunkach technicznych WT.
37. **Luz konstrukcyjny:** luz podawany na rysunkach konstrukcyjnych.
38. **Luz rzeczywisty:** luz wynikający z bezpośrednich pomiarów.
39. **Luz naprawczy:** luz, z którym współpracujące części i elementy mogą być zmontowane przy naprawie.
40. **Luz kresowy:** luz, który ze względu na warunki współpracy części nie może być przekroczony.
41. **Wcisk:** wartość bezwzględna ujemnej różnicy wymiarów otworu i wałka przed ich połączeniem który po złożeniu tworzy pasowanie ciasne.
42. **Zwichrowanie** (np. ostoi wagonu): odkształcenie w więcej niż jednej płaszczyźnie przy zachowaniu wymiarów poprzecznych..

43. **Awaria:** uszkodzenie wagonów lub ich zespołów będące wynikiem: działania siły wyższej, zdarzeń losowych, wykolejeń, pożarów, zamrożenia układów oraz zatarć części ruchomych (wymagających ciągłego smarowania w trakcie eksploatacji, a spowodowanych brakiem czynników smarnych), a także zmian konstrukcyjnych wprowadzonych przez użytkownika bez dokumentacji zatwierdzonej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jako okoliczność siły wyższej rozumie się nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia, w szczególności wojna, niepokoje i rewolucje, spory pracownicze, strajki, zamknięcia zakładów itp., katastrofy, wypadki komunikacyjne, działania siły przyrody: pożar, powódź, trzęsienie ziemi, epidemia oraz inne kataklizmy oraz ograniczenia nałożone na mocy czynności prawnych rządu lub innych władz. Mianem uszkodzeń awaryjnych nie można określić nadmiernych zużyć eksploatacyjnych, ani uszkodzeń powstałych z innych niż wymienione powyżej przyczyny.
44. **Uszkodzenie:** utrata własności użytkowych przez wagon, zespół, podzespół lub element w sposób nagły.
45. **Zużycie:** utrata własności fizycznych, geometrycznych lub mechanicznych przez zespół, podzespół lub element w wyniku eksploatacji i oddziaływania środowiska naturalnego.
46. **Braki w wagonie:** brakujące wg dokumentacji konstrukcyjnej danej serii wagonu zespoły, podzespoły i elementy.
47. **Zmiany konstrukcyjne:** działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w podstawowej dokumentacji konstrukcyjnej wagonu.
48. **Okres gwarancyjny:** ustalony okres czasu, w ciągu którego jednostka wykonująca naprawę wagonu zobowiązana jest do usunięcia na koszt własny usterek gwarancyjnych.
49. **Usterka gwarancyjna:** każdy stwierdzony w okresie gwarancyjnym przypadek uszkodzenia, awarii lub nieprawidłowego działania elementu „podzespołu, zespołu wagonu, którego przyczyna nie leży w eksploatacji niezgodnej z przepisami.
50. **Dokumentacja Systemu Utrzymania eksploatacyjnego wagonów towarowych (DSU):** zbiór wymagań techniczno-technologicznych, określających sposób i zakres wykonywania naprawy lub przeglądu okresowego oraz warunki techniczne prób badań i odbioru po naprawie. DSU podlega zatwierdzeniu przez podmiot eksploatujący pojazd w uzgodnieniu z (ECM).
51. **Warunki techniczne kwalifikacji do naprawy, naprawy i odbioru po naprawie (WF):** jest to zbiór wymagań technicznych, jakim muszą odpowiadać elementy, zespoły i wagony jako całość po naprawie.
52. **Warunki techniczne wykonania i odbioru (WTWiO):** dokumentacja określająca techniczne warunki wykonania, prób i odbioru nowo wyprodukowanego wagonu towarowego, jego zespołów i podzespołów.
53. **Dokumentacja Techniczno-Ruchowa (DTR):** dokumentacja określająca przeznaczenie pojazdu, jego dane techniczne, opis budowy i działanie, wymagania związane z użytkowaniem pojazdu i bezpieczeństwem, zawierająca w swoim zestawie instrukcję obsługi i konserwacji oraz rysunki poglądowe, ideowe i montażowe oraz wykaz części zamiennych.
54. **Dopuszczenie do użytkowania** - oznacza zapewnienie udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot przeprowadzający utrzymanie, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem;
55. **Dysponent** – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych.
56. **Krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR)** – rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
57. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

58. **Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji** – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania.
59. **Przywrócenie do eksploatacji** - oznacza zapewnienie udzielone na podstawie dopuszczenia do użytkowania użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub posiadaczowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a wagon, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych czasowych ograniczeń dotyczących użytkowania.
60. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.
61. **Techniczne specyfikacje interoperacyjności** – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
62. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych.
63. **Utrzymanie wagonów** – całokształt działań eksploatacyjnych i przedsięwzięć organizacyjno – technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania wagonów w ramach obowiązującej organizacji obsługi oraz przyjętego planu utrzymania i poziomów utrzymania pojazdów kolejowych.
64. **Warsztat utrzymaniowy** - oznacza ruchomą lub stacjonarną jednostkę, w skład której wchodzi personel, w tym osoby odpowiedzialne za zarządzanie, narzędzia i instalacje zorganizowane w celu przeprowadzania utrzymania pojazdów, ich części, elementów lub podzespołów.

## **§2**

### **Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji**

1. Instrukcja o utrzymaniu wagonów towarowych, zwana dalej „instrukcją”, określa podstawowe pojęcia oraz zasady technicznego utrzymania normalnotorowych wagonów towarowych.
2. Celem instrukcji jest ustalenie ogólnych wymagań, jakie muszą być spełnione w procesie technicznego utrzymania i przeprowadzania napraw wagonów towarowych normalnotorowych dla zapewnienia im właściwego stanu technicznego.
3. Instrukcja ustala rodzaje napraw oraz cykle naprawcze związane z technicznym utrzymaniem wagonów towarowych.
4. Instrukcja określa podstawowe dokumenty wymagane w procesie technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych.
5. Instrukcja obowiązuje w Alza Cargo oraz inne podmioty, które naprawiają wagony oraz ich zespoły i podzespoły będące w użytkowaniu Alza Cargo w zakresie zawartych umów.

## **§3**

### **Postanowienia wstępne**

1. Warunkiem dopuszczenia wagonów towarowych na rynku Polskim do eksploatacji jest:
  - 1) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK),
  - 2) przywrócenie do eksploatacji wystawione przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM),



- 3) wpis do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), potwierdzony stosowną decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
  - 4) oznaczenie europejskim numerem pojazdu (EVN) zgodnie z obowiązującymi przepisami;
  - 5) zatwierdzoną przez właściwy organ Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU).
2. Wagony zarejestrowane poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej są utrzymywane wg umowy AVV i obowiązujących w danym kraju regulacji.
3. Planowania napraw okresowych wagonów własności Alza Cargo dokonuje ECM wagonu w porozumieniu z wyznaczonym pracownikiem Działu Taboru.
4. Naprawy wagonów należy wykonywać zgodnie z niniejszą instrukcją, obowiązującą dokumentacją konstrukcyjną, Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU) oraz obowiązującym procesem technologicznym naprawy.
5. Wszystkie rodzaje przeglądów technicznych i napraw wagonów towarowych mogą być wykonywane przez Alza Cargo w porozumieniu z ECM danego wagonu.

#### §4

#### Utrzymanie eksploatacyjne wagonów towarowych

1. Utrzymanie wagonów towarowych powinno być wykonywane przez podmioty posiadające wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne gwarantujące prawidłowe wykonanie prac określonych w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania.
  - 1) **Poziom utrzymania 1** - czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu kolejowego na linię kolejową, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika (maszynistę, rewidenta) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytorowych. Zakres utrzymania:
    - a) ocena stanu zasadniczego zespołów, podzespołów i układów pojazdu kolejowego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów,
    - b) zaopatrzenie pojazdu kolejowego w materiały eksploatacyjne,
    - c) ewentualna wymiana zużytych w trakcie eksploatacji elementów szybko zużywających się.
  - 2) **Poziom utrzymania 2** - czynności, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego. Zakres utrzymania:
    - a) szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu kolejowego przez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych bez demontażu podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne,
    - b) naprawy dokonywane przez wymianę standardowych elementów.
  - 3) **Poziom utrzymania 3** - czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji. Zakres utrzymania:
    - a) szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu poprzez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych także po demontażu określonych w dokumentacji podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne,
    - b) planowe wymiany podzespołów oraz niewielkie naprawy zespołów i podzespołów funkcjonalnych wykonywane na wyspecjalizowanych stanowiskach.
  - 4) **Poziom utrzymania 4** - czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego, wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe.

Zakres utrzymania:

- a) szczegółowe sprawdzenie stanu technicznego przewidzianych w dokumentacji podzespołów i zespołów połączone z ich demontażem z pojazdu kolejowego,
  - b) planowe wymiany podzespołów i zespołów,
  - c) naprawy zespołów i podzespołów wykonywane w wyspecjalizowanych warsztatach.
- 5) **Poziom utrzymania 5** - czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta. Zakres utrzymania:
- a) demontaż zespołów i podzespołów z pojazdów kolejowych i ich wymiana na nowe lub zregenerowane,
  - b) modyfikacje nadwozi pojazdów kolejowych i układów biegowych.
2. Planowania przeglądów poziomu utrzymania P1 i P2 nie wykonuje się.
  3. Strukturę przeglądów i napraw okresowych poziomów P3 do P5, okresy między naprawcze oraz przyporządkowanie typu pojazdu kolejowego do odpowiedniego cyklu naprawczego ustala się na podstawie aktualnego DSU.
  4. Zakresy prac przy naprawach oraz czynności przeglądowych wykonuje się wg DSU dla danego typu pojazdu kolejowego.

## **Rozdział II**

### **KIEROWANIE WAGONÓW TOWAROWYCH DO NAPRAWY**

#### **§5**

##### **Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych do napraw okresowych**

1. Wagony towarowe powinny być kierowane do planowych napraw okresowych zgodnie z obowiązującymi cyklami naprawczymi.
2. Wyłączenie wagonów do napraw okresowych dokonują rewidenci wagonów Alza Cargo lub inni upoważnieni pracownicy, na podstawie zapisów na trafarecie wagonu o terminie następnej naprawy zgodnie z cyklami naprawczymi wagonów. Informację o miejscu wyłączenia wagonu rewidenci przekazują do Dyspozytury lub Działu Taboru Alza Cargo.
3. Na wyłączone wagony z uwagi na przypadający termin naprawy okresowej rewidenci wystawiają Zawiadomienie wg Załącznika nr 2 do instrukcji ALZA – W1 oraz nalepkę „nie ładować” wg Załącznika nr 10 do instrukcji ALZA – W1 (wz. K)
4. Wysyłkę wagonów w liczbie zgodnej z planami napraw koordynuje wyznaczony pracownik Działu Taboru.
5. Wszystkie wagony kierowane do napraw okresowych muszą być wyczyszczone z pozostałości przewożonych ładunków. Odpowiedzialność w tym zakresie spoczywa na jednostkach Alza Cargo, które kierują wagon do naprawy okresowej.
6. Wagony towarowe kierowane do napraw okresowych powinny być w stanie zapewniającym bezpieczny transport do miejsca wykonywania naprawy.
7. Przekazywanie wagonów towarowych do napraw okresowych odbywa się na terenie zakładu naprawiającego.
8. Przekazanie wagonów przeznaczonych do naprawy okresowej odbywa się przy udziale przedstawicieli ECM, zakładu naprawczego oraz uprawnionego pracownika przekazującego wagony.

## §6

### **Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu**

1. Kwalifikowanie wagonów do napraw bieżących dokonują rewidentów wagonów Alza Cargo lub uprawnieni pracownicy. Na wyłączony wagon naklejane są odpowiednie nalepki wg Załącznika nr 1 do instrukcji ALZA – W1 oraz „nie ładować” wg Załącznika nr 10 do instrukcji ALZA – W1 (wzór K).
2. Przekazywanie wagonów towarowych do napraw bieżących odbywa się na torach naprawczych punktu naprawy wagonów podmiotów uprawnionych do wykonania napraw.
3. Przekazywanie wagonów towarowych do napraw bieżących udokumentowane jest protokołem kwalifikacyjnym. W protokole kwalifikacji należy szczegółowo określić zakres naprawy wagonu. Protokół podpisują rewident taboru lub pracownik Alza Cargo.

## §7

### **Kwalifikowanie wagonów towarowych do napraw poawaryjnych**

1. W przypadku kwalifikacji wagonu uszkodzonego na skutek wypadku z taborem, w skład komisji uprawniony pracownik Alza Cargo, przedstawiciel podmiotu naprawiającego oraz, w razie konieczności, przedstawiciel Zarządcy Infrastruktury.
2. Komisja sporządza protokół oględzin technicznych, w którym w zależności od wielkości uszkodzenia i ogólnego stanu technicznego wagonu oraz terminu ostatniej naprawy okresowej, kwalifikuje wagon do odpowiedniego rodzaju naprawy, tj. poziomu P4, poziomu P5 lub tylko do usunięcia skutków awarii.

## §8

### **Kontrola procesów naprawczych**

1. W trakcie trwania naprawy okresowej wagonów towarowych, ich zespołów i podzespołów, interesy Alza Cargo reprezentuje wyznaczony pracownik, który potwierdza również konieczność wykonania przy nich prac dodatkowych.
2. Pracownik wymieniony w ust. 1 ma prawo do kontroli wszystkich operacji i procesów naprawczych.
3. Nadzór nad właściwym wykonaniem naprawy bieżącej (z wyłączeniem ze składu) w jednostce Alza Cargo sprawuje upoważniony pracownik tego podmiotu, do jego obowiązków należy również przeprowadzanie kontroli międzyoperacyjnych.

## §9

### **Przekwalifikowanie rodzaju napraw**

1. O rodzaju naprawy, do której przyjęto wagon, decyduje jego cykl naprawczy.
2. W przypadkach, gdy ze względu na zużycia i uszkodzenia jak również stan techniczny wagonu, zakresy robót odbiegają od zakresów napraw przewidzianych dla planowanych rodzajów napraw wagonu wynikających z cyklu naprawczego, zezwala się na komisyjne przekwalifikowanie rodzaju naprawy, do której wagon przyjęto. Obowiązuje zasada przekwalifikowania na rodzaj naprawy o zakresie większym niż wynika to z rodzaju naprawy, która jest przewidziana cyklem naprawczym dla danego wagonu. W zakładach naprawiających wagony, przekwalifikowanie wagonu do innego rodzaju naprawy niż wynika to z cyklu naprawczego dokonuje komisja złożona z przedstawicieli zakładów i upoważnionego pracownika Alza Cargo.
3. Komisja sporządza protokół z oględzin technicznych wagonu zawierający zwięzłe zestawienie potrzebnych zakresów napraw i rodzaj naprawy, do której wagon został przekwalifikowany.

4. Etap cyklu naprawczego wagonu, któremu dokonano przekwalifikowania do innego rodzaju naprawy zostaje odpowiednio zmieniony /przesunięty/. Obowiązuje zasada, że wykonana naprawa w wyniku przekwalifikowania jest najbliższą naprawą cyklu dla danego wagonu w wybranym rodzaju.

## **Rozdział III ODBIÓR WAGONÓW PO NAPRAWIE**

### **§10**

#### **Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach okresowych**

1. Wagony po wykonanych naprawach okresowych i przeglądach okresowych podlegają odbiorowi przez upoważnionych pracowników ECM lub Alza Cargo a w razie potrzeby dodatkowo przez inspektorów Transportowego Dozoru Technicznego. W ramach czynności odbiorczych wagon podlega kontroli oznakowania na zgodność z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211, z późn. zm.) oraz Załącznika 11 do Ogólnej Umowy o Użytkowaniu Wagonów (AVV)
2. Wymieniony w ust. 1 upoważniony pracownik winien również przeprowadzać wyrywkową kontrolę jakości przeprowadzanych przeglądów i napraw wagonów, ich zespołów oraz części w trakcie wykonywania przeglądu lub naprawy (kontrole międzyoperacyjne).
3. Po ukończeniu przeglądu lub naprawy okresowej i stwierdzeniu przez kontrolę jakości zakładu naprawiającego, że wagon został naprawiony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU), zakład zgłasza pisemnie pracownikowi Działu Taboru Alza Cargo wagony do ostatecznego odbioru
4. Fakt dokonania ostatecznego odbioru wagonów po wykonanej naprawie okresowej potwierdza przedstawiciel ECM lub upoważniony przez niego pracownik Alza Cargo własnoręcznym podpisem na protokole odbioru, natomiast po wykonanym przeglądzie okresowym na protokole kwalifikacyjnym.
5. Wagony odebrane przez ECM lub upoważnionego przez niego pracownika Alza Cargo zakład dokonujący naprawy (przeglądu) przekazuje do eksploatacji zgodnie z obowiązującymi przepisami, a fakt wykonania naprawy oznacza w trafarecie na ostojnicy wagonu nanosząc: datę, rodzaj i numer ewidencyjny zakładu naprawiającego.

### **§11**

#### **Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach bieżących**

Po zakończeniu naprawy bieżącej wagonu towarowego z wyłączeniem ze składu pociągu, rewident wagonów lub upoważniony pracownik Alza Cargo dokonuje odbioru wagonów, sprawdzając czy wagon został naprawiony zgodnie ze zleceniem do naprawy oraz zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU), podpisując wspólnie z przedstawicielem podmiotu naprawiającego protokół kwalifikacyjny.

### **§12**

#### **Okresy gwarancyjne po naprawie**

Warunki gwarancji i rękojmi określa się w umowach cywilno-prawnych zawartych pomiędzy zlecającym naprawę a naprawiającym.

### § 13

#### **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)**

1. Alza Cargo nie jest Podmiotem Odpowiedzialnym za Utrzymanie wagonów (ECM).
2. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).
3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.
4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współudziale innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.
5. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem wagonów towarowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określonych w art. 4 ust. 1 lit. b–d rozporządzenia (UE) nr 445/2011, podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 4–8 tego rozporządzenia.
6. Czynności utrzymaniowe wagonu od poziomu P2 – P5, w całym cyklu życia powinny być prowadzone w uzgodnieniu i pod nadzorem z ECM, zapewnia to kontrolę ryzyka technicznego oraz spełnienie wymagań dla ECM pod kątem odpowiedzialności za proces utrzymania wagonu.

