

**CENTRALA ZBYTU WĘGLA „WĘGLOZBYT” S.A.
SKŁADOWISKO WĘGLA
ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wlkp.**

**Instrukcja utrzymania i eksploatacji pojazdu
trakcyjnego – lokomotywy spalinowej typu 6D
(Ls800) serii SM42 na boczniczy**

Z A T W I E R D Z A M:

Dyrektor Składowiska


Sławomir Piłarski

Ostrów Wlkp., dnia

Ostrów Wlkp.

2 0 2 2

Składowisko Węgla 63-400 Ostrów Wielkopolski ul. Węglowa 4; Tel. 62 734 92 88, Fax 62 734 94 00

Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT Spółka Akcyjna
ul. Kościuszki 30 Tel. 32 757 36 00
40-048 Katowice Fax 32 757 36 01
BDO: 000072618 www.czw.com.pl

NIP: 634-001-35-65
REGON 271832934
czw@czw.com.pl

Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach
KRS 0000059625

PRZEPIS WEWNĘTRZNY

określający zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych

PODSTAWA PRAWNA

Niniejsza instrukcja opracowana została na podstawie postanowień art. 19 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz w oparciu o postanowienia:

- 1) ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym;
- 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych;
- 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- 4) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 5) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 6 czerwca 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym;
- 6) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją;
- 7) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych;
- 8) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- 9) instrukcja dla prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic;
- 10) instrukcja obsługi i utrzymania hamulców taboru kolejowego na bocznicę w brzmieniu aktualnie obowiązującym.

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ

Niniejszy przepis wewnętrzny spełnia wymagania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Spis treści

| | strona |
|---|-----------|
| ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE | 5 |
| § 1. Cel i zakres obowiązywania instrukcji | 5 |
| § 2. Zakres obowiązywania instrukcji..... | 5 |
| ROZDZIAŁ II. POJĘCIA PODSTAWOWE | 6 |
| § 3. Pojęcia ogólne | 6 |
| § 4. Budowa pojazdu trakcyjnego | 8 |
| § 5. Charakterystyka techniczno-eksploatacyjna lokomotywy | 8 |
| § 6. Utrzymanie lokomotywy | 11 |
| ROZDZIAŁ III. WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH... 15 | |
| § 7. Rejestracja lokomotywy..... | 15 |
| § 8. Znakowanie lokomotywy | 15 |
| § 9. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu trakcyjnego | 16 |
| § 10. Świadectwo sprawności technicznej lokomotywy | 17 |
| § 11. Zasady dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji | 18 |
| § 12. Zasady wyłączenia pojazdów trakcyjnych z eksploatacji..... | 20 |
| ROZDZIAŁ IV. ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMIANIEM LOKOMOTYWY | 21 |
| § 13. Postanowienia ogólne | 21 |
| § 14. Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem lokomotywy | 21 |
| § 15. Planowanie i wykonywanie przeglądów | 22 |
| § 16. Planowanie i wykonywanie napraw okresowych..... | 23 |
| § 17. Gwarancja jakości naprawy | 25 |
| § 18. Przesyłanie lokomotywy do miejsca wykonania naprawy | 26 |
| § 19. Kontrola stanu technicznego lokomotywy w trakcie eksploatacji..... | 27 |
| § 20. Zasady postępowania z lokomotywą uszkodzoną w trakcie eksploatacji | 27 |
| § 21. Dokumenty związane z utrzymaniem lokomotywy | 28 |
| § 22. Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem lokomotywy | 30 |
| § 23. Ewidencja uszkodzeń i awarii | 30 |
| ROZDZIAŁ V. KONTROLA WYKONANIA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH | 32 |

| | |
|--|-----------|
| Instrukcja utrzymania i eksploatacji pojazdu trakcyjnego – lokomotywy spalinowej typu 6D (Ls800) serii SM42 na bocznicę | |
| § 24. Kontrola wykonania i odbiór lokomotywy po przeglądach, naprawach bieżących i/lub awaryjnych wykonywanych systemem gospodarczym | 32 |
| § 25. Kontrola wykonania i odbiór lokomotywy po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych zakłady naprawcze | 32 |
| ROZDZIAŁ VI. SKREŚLENIE LOKOMOTYWY Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH | 34 |
| § 26. Kwalifikowanie lokomotywy do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych..... | 34 |
| § 27. Postępowania z częściami odzyskanymi podczas likwidacji lokomotywy | 34 |
| ROZDZIAŁ VII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE | 35 |
| § 28. Wskazówki administracyjne..... | 35 |
| § 29. Postanowienia administracyjne..... | 35 |
| SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ | 36 |

Rozdział I.

Postanowienia ogólne

§ 1. Cel i zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja utrzymania i eksploatacji pojazdu trakcyjnego – lokomotywy spalinowej typu 6D (Ls800) serii SM42 na bocznic (dalej tylko „instrukcja”) określa zasady obsługi, sprawdzania i utrzymania w eksploatacji pojazdu kolejowego przewidzianego do ruchu jako samodzielny pojazd trakcyjny (dalej tylko „lokomotywa”) lub łączonego w skład manewrowy, składający się z lokomotywy i wagonów.
2. Celem instrukcji jest zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na zarządzanej przez Centralę Zbytu Węgla „**WĘGLOZBYT**” S.A. w Katowicach (dalej tylko „Spółka CZW”) infrastrukturze kolejowej.

§ 2. Zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje komórki organizacyjne Spółki CZW odpowiedzialne za utrzymanie lokomotywy.
2. Instrukcja powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze i instytucje opracowujące dokumentację techniczną, wykorzystywaną w procesie utrzymania będącej w dyspozycji Spółki CZW lokomotywy, w zakresie zawartych umów lub innych przyjętych ustaleń, a także podmioty zewnętrzne, które w zakresie zawartych umów wykonują wymagane przeglądy oraz naprawiają lokomotywę i/lub jej zespoły, podzespoły i elementy.
3. Postanowienia instrukcji obowiązują obligatoryjnie zarówno pracowników bocznic CZW przygotowujących do ruchu i obsługujących lokomotywę, jak również pracowników kontrolujących i nadzorujących te działania.
4. Do samodzielnego wykonywania czynności utrzymaniowych lokomotywy mogą być dopuszczeni tylko pracownicy, posiadający kwalifikacje, przygotowanie zawodowe oraz warunki zdolności fizycznej i psychicznej określone w *Załączniku Nr 1* do przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*.

Rozdział II.

Pojęcia podstawowe

§ 3. Pojęcia ogólne

1. Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
2. Pojazd trakcyjny – będący w dyspozycji Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach pojazd kolejowy, dla którego Spółka CZW jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nim w drodze leasingu, dzierżawy, najmu itp. oraz jest odpowiedzialna za jego utrzymanie.
3. Utrzymanie eksploatacyjne pojazdu trakcyjnego (dalej tylko „utrzymanie”) – całość działań organizacyjno-technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania pojazdu trakcyjnego w ramach obowiązującej organizacji pracy trakcyjnej, obowiązującego planu utrzymania oraz poziomów utrzymania, na które składają się przeglądy (utrzymanie zapobiegawcze) i naprawy (utrzymanie naprawcze).
4. Dokumentacja procesu utrzymania pojazdu trakcyjnego – zespół przepisów wewnętrznych i zasad obowiązujących w Spółce CZW oraz dokumentacja związana z konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem pojazdu trakcyjnego.
5. Dokumentacja techniczna pojazdu trakcyjnego – ogół dokumentów przygotowanych przez producenta pojazdu trakcyjnego, zawierający: dane techniczno-ruchowe, warunki techniczne wykonania, odbioru i utrzymania, warunki użytkowania i wyniki badań oraz dane konstrukcyjne pojazdu trakcyjnego, jego zasadniczych zespołów i podzespołów, zawierającą:
 - a) dokumentację techniczno-ruchową (dalej tylko „DTR”),
 - b) warunki techniczne odbioru pojazdu trakcyjnego, jego zespołów i podzespołów.
6. Plan utrzymania pojazdu trakcyjnego – plan przedsięwzięć i zamierzeń definiujących:
 - a) poziom utrzymania,
 - b) rodzaje i zakres przeglądów i napraw,
 - c) zakres oraz częstotliwość prac i czynności związanych z utrzymaniem zapobiegawczym w celu ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania,
 - d) zakres prac i czynności związanych z naprawą, po stwierdzeniu niezdolności pojazdu trakcyjnego lub jego części składowych do korzystania zgodnie z przeznaczeniem,
 - e) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego,
 - f) czynności wynikające ze szczegółowych warunków utrzymania.
7. Poziom utrzymania – zakres czynności utrzymaniowych zdefiniowanych w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, dla realizacji których wymagany jest określony zakres certyfikacji, kompetencji, uprawnień i wyposażenia technicznego warsztatu.

8. Dokumentacja systemu utrzymania (dalej tylko „DSU”) – zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu pojazdu trakcyjnego, zestawionych w jednym opracowaniu obejmującym:
- a) opis funkcjonalny pojazdu trakcyjnego z podziałem na jego elementy składowe,
 - b) opis czynności przeglądowych i naprawczych,
 - c) instrukcja demontażu i montażu,
 - d) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy oraz opis metod pomiaru,
 - e) wzory kart pomiarów z wykazem wartości konstrukcyjnych, naprawczych i krytycznych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu trakcyjnego,
 - f) wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - g) wykaz testów wykonanych w trakcie utrzymania,
 - h) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczegółowe w zakresie czynności spawania i badania szczelności,
 - i) instrukcje lokalizacji i usuwania typowych usterek,
 - j) wykaz części zamiennych z opisem technicznym i wskazaniem ich producenta,
 - k) ograniczenia dla zespołów, podzespołów lub elementów związane z ich bezpieczeństwem i interoperacyjnością, określające istotne dla bezpieczeństwa limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji tak normalnej, jak i w trybie awaryjnym,
 - l) wykaz zespołów, podzespołów lub elementów objętych dozorem technicznym.
9. Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdu trakcyjnego – zbiór informacji związanych z procesem utrzymania pojazdu trakcyjnego, przygotowanych i przechowywanych w wersji papierowej i/lub elektronicznej, obejmujący:
- a) rejestr czynności wykonywanych przy utrzymaniu pojazdu trakcyjnego,
 - b) ewidencje usterek,
 - c) dane o przebiegu, okresie eksploatacji pojazdu trakcyjnego i jego podzespołów.
10. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej tylko „Prezes UTK”) – centralny organ administracji rządowej będący krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:
- a) regulacji transportu kolejowego,
 - b) licencjonowania transportu kolejowego,
 - c) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
 - d) bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - e) interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego,
 - f) licencji i świadectw maszynistów.
11. Transportowy Dozór Techniczny (dalej tylko „TDT”) – specjalistyczna jednostka państwowa, powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w ustawie o dozorze technicznym.

§ 4. Budowa pojazdu trakcyjnego

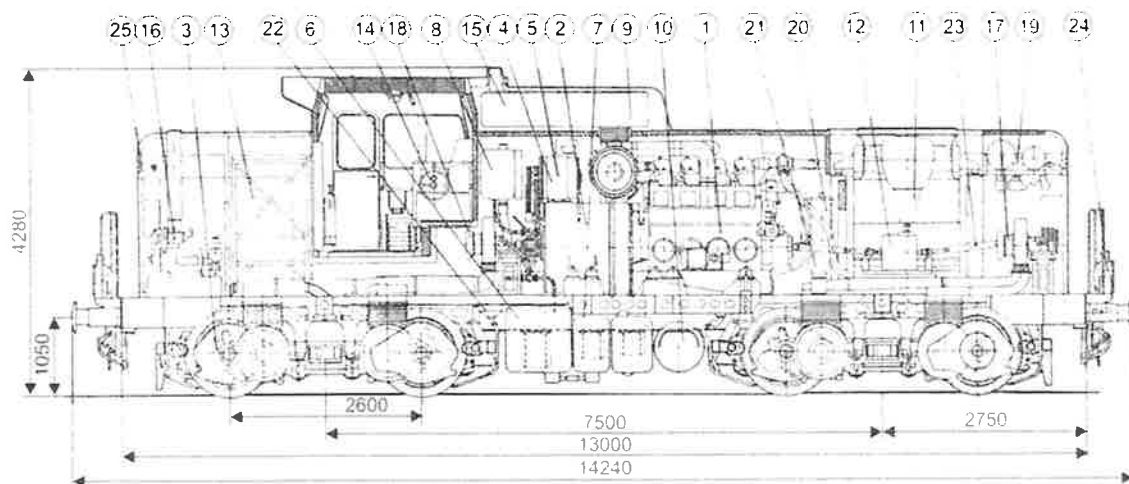
1. Pojazdem trakcyjnym stanowiącym własność Spółki CZW, eksploatowanym na bocznicie kolejowej Centrali Zbytu Węgla „WĘGŁOZBYT” S.A. Składowiska Węgla ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wlkp. (dalej tylko: „Składowisko Węgla CZW” i „bocznica CZW”) jest pojazd kolejowy z napędem spalinowym (dalej tylko „lokomotywa”), przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów, bądź innych pojazdów kolejowych – lokomotywa spalinowa typu 6D (Ls 800) serii SM 42.

Lokomotywa składa się z zespołów, podzespołów oraz elementów (części), które mogą być łączone w układy lub obwody.

2. Zespół – dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość.
3. Podzespół – grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość np. zestaw kołowy.
4. Element – niepodzielny detale wchodzący w skład podzespołu i zespołu, np. oś zestawu, koło bosc, sworzeń itp.
5. Układ – zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu np. układ hamulcowy.
6. Obwód – szereg połączonych ze sobą zespołów, podzespołów i elementów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu.
7. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu trakcyjnego (dalej tylko „świadectwo typu”) – dokument wydany przez Prezesa UTK, uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu trakcyjnego w przewozach kolejowych.
8. Świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego (dalej tylko „świadectwo sprawności technicznej”) – dokument wydany przez upoważnionego przedstawiciela użytkownika bocznic kolejowej potwierdzający, że dany pojazd trakcyjny jest sprawny technicznie.

§ 5. Charakterystyka techniczno-eksploatacyjna lokomotywy

1. Przekrój lokomotywy spalinowej typu 6D (Ls800 E):



- 1 – silnik spalinowy, 2 – prądnica, 3 – silnik trakcyjny elektryczny, 4 – wzbudnica, 5 – prądnica pomocnicza, 6 – zbiornik paliwa, 7 – zbiornik paliwa, 8 – zbiornik paliwa, 9 – zbiornik wody, 10 – zbiornik powietrza, 11 – wentylator chłodnicy wody, 12 – rozdzielacz, 13 – szafa elektrycznego sterowania, 14 – nastawnik jazdy, 15 – tłumik wylotu spalin, 16 – kocioł podgrzewaczy, 17 – wentylator silników trakcyjnych, 18 – wentylator silników trakcyjnych, 19 – wspornik armatury hamulcowej, 20 – filtr oleju, 21 – wymiennik ciepła oleju silnika, 22 – piasecznica, 23 – wał napędowy sprzężarki, 24 – reflektor, 25 – sygnał dźwiękowy.

2. Podstawowe dane techniczne lokomotywy SM-42 oraz jej podzespołów:

a) dane ogólne:

| | |
|---|-----------------------------|
| – wytwórnia | FABLOK Chrzanów |
| – typ | 6D (Ls 800) |
| – przeznaczenie | praca manewrowa na bocznicę |
| – nadwozie lokomotywy – 2 przedziały (silnika spalinowego i urządzeń elektrycznych) oraz kabina sterownicza | |
| – układ osi | Bo Bo |
| – masa służbowa lokomotywy | 74 000 kg |
| – nacisk osi | 187 kN (19 t/oś) |
| – dopuszczalna prędkość max. | 90 km/h |
| – rodzaj przekładni | elektryczna, prąd stały |
| – sterowanie lokomotywy | elektropneumatyczne |
| – szerokość toru | 1.435 mm |
| – rodzaj przekładni | elektryczna |
| – całkowita długość ze zderzakami | 14.240 mm |
| – największa szerokość lokomotywy | 3.170 mm |
| – największa wysokość lokomotywy od główki szyny | 4.285 mm |
| – rozstaw osi skrajnych | 10.100 mm |
| – rozstaw czopów głównych | 7.500 mm |
| – rozstaw osi skrajnych | 10.100 mm |
| – rozstaw osi wózka | 2.600 mm |
| – najmniejszy promień łuku toru | 80 m |
| – rodzaj podwozia | wózkowe |
| – ilość wózków | 2 |
| – ilość silników trakcyjnych | 2 |
| – ilość osi napędnych | 4 |
| – średnica kół na okręgu tocznym | 1.100 mm |
| – średnica koła przy max. dopuszczalnym zużyciu | 1.020 mm |
| – średnica koła bosego | 950,1 mm |
| – siła pociągowa przy pracy ciągłej | 114,6 kN |
| – najmniejsza prędkość przy pracy ciągłej: | 12,5 km/h |
| – największa siła pociągowa przy rozruchu | 228 kN |
| – przełożenie przekładni głównej | 75:17 |
| – łączny zapas paliwa | 2.840 l |
| – ilość wody w układzie chłodzenia | 820-940 l |
| – ilość oleju w układzie smarowania silnika | 218-268 l |
| – zapas piasku | 300 l, |

b) silnik spalinowy:

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| – | a 8 C 22 |
| – moc znamionowa wg UIC | 588 kW/800 KM |
| – prędkość obrotowa znamionowa | 1.000 obr/min |
| – ilość i układ cylindrów | 8 w układzie V 50° |
| – średnica cylindra | 220 mm |
| – skok tłoka | 270 mm |

- średnie ciśnienie użyteczne 0,88 MPa
- doładowanie turbosprężarka Napier HP 210/172
- uruchomienie silnika przy pomocy prądnicy głównej z baterii akumulatora
- jednostkowe zużycie paliwa 224 ± 5 % g/kWh
- rodzaj smarowania silnika obiegowe pod ciśnieniem

Pompa oleju silnika spalinowego:

- rodzaj zębata
- wydajność pompy przy obrotach znamionowych silnika 465 1/min

Pompa wody silnika spalinowego:

- rodzaj odśrodkowa
- wydajność 1.000 – 1.100 l/min
- regulator silnika WOODWARD
- masa silnika suchego 7400 kg,

c) układ chłodzenia silnika spalinowego:

- sposób chłodzenia z regulacją termostatem/napęd hydrostatyczny wentylatorów
- typ elementów chłodnic cienkie, uźebrowane rurki miedziane
- ilość sekcji 8
- powierzchnia wymiany ciepła 216,464 m²

Wentylatory chłodnic:

- ilość wentylatorów 1
- rodzaj wentylatora osiowy
- ilość łopatek wentylatora 8
- średnica łopatek 1.200 mm,

d) prądnica główna:

- typ LSPa-740
- praca ciągła przy napięciu niższym 512 V; 1.090 A
- prędkość obrotowa 1.000 obr/min
- praca ciągła przy napięciu wyższym 800 V; 707 A
- klasa izolacji B,

e) wzbudnica:

- typ LSPa-22
- moc 8,8 kW
- napięcie 80V DC
- prąd 110 DC
- prędkość obrotowa 1.500 obr/min,

f) silnik trakcyjny:

- typ Lsa 430

Moc:

- przy pracy ciągłej 173 kW; 703 V DC
- przy napięciu niższym 170 kW; 620V DC; 310 A
- przy pracy godzinowej 170 KW; 620 V DC; 310 A; 410 obr/min
- napięcie znamionowe 600 V DC
- największy prąd rozruchowy 556 A
- największa prędkość obrotowa 2.200 obr/min
- klasa izolacji B,

- g) prądnica pomocnicza:
- | | |
|---------------------|---------------|
| – typ | LSPa-280 |
| – napięcie | 110 V |
| – prąd | 91 A |
| – moc | 10 kW |
| – prędkość obrotowa | 1.500 obr/min |
| – klasa izolacji | B, |
- h) hamulec:
- | | |
|---|---|
| – rodzaj hamulca | hamulec powietrzny typu Oerlikon hamulec ręczny typu korbowego |
| – ilość osi hamowanych | 4 |
| – ilość osi hamowanych hamulcem ręcznym | 1 |
| – ilość cylindrów na każdym wózku | 4 Ø9" |
| – pojemność zbiornika głównego | 800 l. |

§ 6. Utrzymanie lokomotywy

1. Poziom utrzymania lokomotywy – zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danej lokomotywy, określone zakresem tych prac.
Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają postanowienia przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych*, z uwzględnieniem, że obecnie:
 - a) poziom „1” jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych „PK”,
 - b) poziom „2” jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi pojazdów kolejowych „PO”,
 - c) poziom „3” jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych „PD”,
 - d) poziom „4” jest zgodny z dotychczasowymi naprawami rewizyjnymi pojazdów kolejowych „R”,
 - e) poziom „5” jest zgodny z dotychczasowymi naprawami głównymi i modernizacją pojazdów kolejowych „G”.
2. Dział Warsztatu – jednostka organizacyjna bocznicę CZW, w której dysponujący niewielkim zapleczem warsztatowym zespół pracowników wykonuje czynności związane z kontrolą stanu technicznego lub przygotowaniem lokomotywy do jazdy, w tym m.in.: oględziny techniczne, próby hamulców oraz drobne naprawy lokomotywy.
3. Oględziny techniczne – zespół czynności wykonywanych przy składzie, mający na celu stwierdzenie stanu technicznego lokomotywy, w szczególności jej części biegowych, urządzeń ciągnowo-zderznych i hamulców.
4. Uprawniony pracownik – pracownik posiadający kwalifikacje, uprawniające do wykonywania próby hamulca składu manewrowego na hamulcu zespolonym.
5. Naprawa lokomotywy – doprowadzenie wyeksploatowanej lub uszkodzonej lokomotywy, jej zespołu, podzespołu, obwodu lub układu do stanu wymaganego przepisami technicznymi.
6. Zakres naprawy lub przeglądu – czynności przewidziane do wykonania w trakcie naprawy lub przeglądu lokomotywy.

7. **Naprawiający** – zewnętrzny podmiot gospodarczy (dalej tylko „zakład naprawczy”) zakład posiadający wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne, gwarantujące prawidłowe wykonanie prac związanych z naprawą lokomotywy i/lub jej zespołów podzespołów i elementów, adekwatnych dla danego poziomu utrzymania.
8. **Wymiana** – zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu, nowym lub zregenerowanym.
9. **Oględziny** – czynności kontrolne, mające na celu określenie wzrokowe lub słuchowe ogólnego stanu technicznego lokomotywy lub jej zespołu, podzespołu albo elementu.
10. **Pomiar (zmierzenie)** – czynności kontrolne, mające na celu określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości mierzonych parametrów.
11. **Próba działania** – czynności kontrolne mające na celu stwierdzenia prawidłowości działania zespołów, podzespołów, układów i obwodów zabudowanych w lokomotywie.
12. **Sprawdzenie** – poprzez oględziny, pomiary i/lub próbę działania ustalenie stanu technicznego lokomotywy, jej zespołów, podzespołów, elementów, układów lub obwodów.
13. **Wymagania techniczne** – warunki oraz kryteria jakie musi spełnić lokomotywa, jej zespół, podzespół, element, układ lub obwód dopuszczony do eksploatacji.
14. **Odbiór techniczny** – całokształt działań, które należy wykonać w celu sprawdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych oraz napisów i oznakowań lokomotywy z parametrami, cechami i oznaczeniami określonymi w dokumentach, stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
15. **Uszkodzenie** – utrata właściwości użytkowych lokomotywy, jej zespołu, podzespołu lub elementu, uniemożliwiająca lub ograniczająca użytkowanie tej lokomotywy.
16. **Zużycie** – utrata własności fizycznych (np. geometrycznych, mechanicznych) przez zespół, podzespół lub element w wyniku eksploatacji lub oddziaływania środowiska naturalnego.
17. **Awaria** – poważne uszkodzenie lokomotywy, będące wynikiem:
 - a) działania siły wyższej rozumianej jako nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia, w szczególności: wojna, niepokoje i rewolucje, spory pracownicze, strajki, zamknięcie zakładu itp., katastrofy, wypadki komunikacyjne, działania sił przyrody: pożar, powódź, trzęsienie ziemi, epidemia oraz inne kataklizmy i ograniczenia nałożone na mocy czynności prawnych rządu lub innych władz,
 - b) kradzieży lub dewastacji elementów konstrukcji,
 - c) wykolejenia, zderzenia, najechania,
 - d) zamrożenia układu chłodzenia,
 - e) zatarcia części ruchomych wymagających ciągłego smarowania w trakcie eksploatacji, spowodowanych brakiem czynników smarnych,
 - f) zmian konstrukcyjnych wprowadzonych bez dokumentacji zatwierdzonej zgodnie z przepisami wewnętrznymi,przy czym uszkodzeniami awaryjnymi nie można określić nadmiernego zużycia eksploatacyjnego ani uszkodzeń powstałych z przyczyn innych niż ww.
18. **Parametr** – charakterystyczna dla danego materiału, elementu, podzespołu lub zespołu (wymiary, ciężar, wiek, itd.) wielkość, istotna z punktu widzenia jego przydatności.
19. **Wymiary konstrukcyjne** – wartość parametru zgodna z dokumentacją konstrukcyjną.

20. Wymiary naprawcze – wartość parametru uwzględniająca zużycie, przy której dany element może być zamontowany do naprawianej lokomotywy.
21. Wymiar kresowy – wartość parametru, której przekroczenie kwalifikuje dany element do kasacji, naprawy lub regeneracji. **Wymiar kresowy w eksploatacji nie może być przekroczony!**
22. Wymiar rzeczywisty – wartość parametru określona w wyniku wykonanych pomiarów.
23. Odchyłka konstrukcyjna – określona w dokumentacji konstrukcyjnej dla nowego wyrobu dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym, a wymiarem nominalnym.
24. Odchyłka naprawcza – dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym, określona w dokumentacji konstrukcyjnej dla nowego wyrobu.
25. Braki w lokomotywie – zespoły, podzespoły, elementy konstrukcyjne i elementy wyposażenia, których brakuje w lokomotywie w porównaniu do rozwiązań zawartych w dokumentacji konstrukcyjnej danego typu lokomotywy z tym, że za braki nie uważa się braku śrub (z wyjątkiem śrub zawieszenia silnika trakcyjnego), podkładek, nakrętek, wkrętów, sworzni, zawleczek, tulejek, uszczelek i innych podobnych elementów, w tym normaliów¹⁾.
26. Zmiany konstrukcyjne – działania polegająca na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w pierwotnej dokumentacji konstrukcyjnej lokomotywy.
27. Cykl przeglądowny – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie czynności, ujętych w zakresie przeglądów kontrolnych i okresowych, wykonywanych między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi.
28. Cykl naprawczy – szereg następujących po sobie w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub określonym czasie, napraw rewizyjnych wykonanych między dwiema kolejnymi naprawami głównymi lub budową lokomotywy, a jej pierwszą naprawą główną.
29. Przebieg – ilość kilometrów przejechanych przez lokomotywę wg wskazań jej rejestratora.
30. Przebieg międzyprzeglądowny (międzynaprawczy) – ilość kilometrów przejechanych przez lokomotywę w okresie między dwoma kolejno po sobie następującymi planowanymi przeglądami lub naprawami okresowymi.
31. Przegląd kontrolny P1 (PK) – określone w DSU czynności, wykonywane cyklicznie w określonych odstępach czasu i mające na celu sprawdzenie stanu technicznego lokomotywy, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu, wykrycie ewentualnych usterek i ich usunięcie oraz uzupełnienie materiałów eksploatacyjnych.
32. Przeglądy okresowe (PO, P1, P2, P3) – planowane okresowe sprawdzenia stanu technicznego lokomotywy, połączone z usunięciem stwierdzonych usterek i uszkodzeń oraz z wykonaniem zabiegów konserwacji zespołów, podzespołów, elementów i układów, dokonywane w określonych odstępach czasu lub po określonym przebiegu, w zakresie zdefiniowanym w DSU.
33. Przegląd sezonowy (PS) – przegląd okresowy rozszerzony o czynności określone dokumentacją technologiczną systemu utrzymania, mające na celu przygotowanie lokomotywy do pracy w okresie jesienno-zimowym lub wiosenno-letnim.

¹⁾ Normalia – nazwa określająca elementy wykonane zgodnie z normą definiującą np. kształt, rozmiar czy tolerancje wymiarów.

34. **Przeгляд okresowy poszerzony P3 (PD)** – przegląd okresowy, rozszerzony o czynności określone DSU, wykonywany w połowie przebiegu/czasu międzynaprawczego, mający na celu utrzymanie lokomotywy we właściwym stanie technicznym, gwarantującym bezpieczeństwo ruchu do czasu naprawy okresowej.
35. **Naprawa okresowa** – planowane, cyklicznie wykonywane czynności przeglądowo-naprawcze o zakresie określonym w DSU, mające na celu poprawę stanu technicznego i walorów użytkowych lokomotywy, zmienionych w wyniku jego eksploatacji:
 - a) **naprawa rewizyjna 4 (R)** – naprawa okresowa obejmująca swoim zakresem: przegląd, naprawę lub wymianę podzespołów i zespołów, łącznie z częściowym ich demontażem oraz naprawę lub wymianę elementów zużytych bądź uszkodzonych,
 - b) **naprawa główna 5 (G)** – naprawa okresowa obejmująca swoim zakresem: pełny demontaż podzespołów i zespołów lokomotywy w celu szczegółowego sprawdzenia oraz napraw lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych, dla uzyskania konstrukcyjnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych i użytkowych.
34. **Naprawa bieżąca** – nieplanowana naprawa, związana z usunięciem uszkodzenia powodującego utratę własności użytkowych lokomotywy, połączona z usunięciem wszystkich stwierdzonych w trakcie oględzin usterek oraz wykonanie niezbędnych prób, konserwacji i regulacji.
35. **Naprawa awaryjna** – naprawa mająca na celu przywrócenia właściwego, a utraczonego w wyniku awarii, stanu technicznego lokomotywy.
36. **Reklamacja** – zwrócenie się do: dostawcy, producenta, wykonawcy naprawy, z żądaniem usunięcia ujawnionych wad, uszkodzeń i braków występujących w lokomotywie lub jej zespołach, podzespołach oraz elementach.
37. **Gwarancja** – odpowiedzialność dostawcy lub naprawiającego wobec Spółki CZW za bezawaryjną pracę i dobry stan lokomotywy przez określony czas, polegająca na zobowiązaniu się do jej bezpłatnej naprawy, w tym do wymiany uszkodzonego zespołu, podzespołu lub elementu.
38. **Uszkodzenia gwarancyjne** – każdy stwierdzony w okresie gwarancyjnym przypadek uszkodzenia lub nieprawidłowego działania lokomotywy, jej zespołu, podzespołu, elementu, układu lub obwodu, którego przyczyna nie wynika z niezgodnej z przepisami eksploatacji.

Rozdział III.

Wymagania formalne dla pojazdów trakcyjnych

§ 7. Rejestracja lokomotywy

1. Sposób rejestracji i oznakowania pojazdów kolejowych określają postanowienia przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych*.
2. W Spółce CZW ewidencję lokomotywy prowadzi Dział Warsztatu Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. (dalej tylko „Dział Warsztatu”), właściwy do spraw eksploatacji oraz utrzymania lokomotywy.

§ 8. Znakowanie lokomotywy

1. Lokomotywa Spółki CZW porusza się wyłącznie po torach bocznicy CZW, w związku z czym do sposobu jej oznakowania nie stosuje się postanowień przywołanego wyżej w § 7 ust 1 rozporządzenia MTBiGM, z wyjątkiem zapisów w:
 - a) § 7. 1. „Oznakowanie pojazdów kolejowych w zakresie nieuregulowanym w przepisach określonych w § 2 wykonuje się zgodnie z normami wymienionymi w załączniku nr 2 pkt I. „Wykaz Polskich Norm określających sposoby oznakowania pojazdów kolejowych” do rozporządzenia.”,
 - b) § 9. 1. „Na pojazdach kolejowych dysponent lub eksploatujący może umieszczać dodatkowe napisy i informacje.
 2. „Dodatkowych napisów i informacji, o których mowa w ust. 1, w szczególności materiałów o charakterze informacyjnym lub reklamowym, z wyjątkiem piktogramów i oznaczeń wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa, **nie umieszcza się** w miejscach oznakowania pojazdów kolejowych i na tablicach zewnętrznych i wewnętrznych, a także na szybach okien i drzwi zewnętrznych.”,
 - c) § 10. „Na każdy pojazd kolejowy ... należy nanieść datę wykonania ostatnich prac utrzymaniowych poziomu 4. lub 5. (dzień, miesiąc, rok), o których mowa w przywołanym na wstępie *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych*.”,
 - d) § 27. 1. „Na pojeździe kolejowym oraz na jego wózkach powinna znajdować się tabliczka znamionowa producenta pojazdu kolejowego lub wózka.
 2. W przypadku gdy lokomotywa lub jej wózki zostały zmodernizowane w takim zakresie, że zmianie uległy pierwotne cechy techniczno-eksploatacyjne, albo nie można zidentyfikować producenta, to dysponent lub eksploatujący umieszcza tabliczkę znamionową zastępczą chyba, że została umieszczona tabliczka znamionowa zakładu wykonującego modernizację.
3. Tabliczka znamionowa producenta lub tabliczka znamionowa zastępcza powinny zawierać następujące informacje:
 - 1) znak firmowy producenta, zakładu wykonującego modernizację, dysponenta albo eksploatującego;
 - 2) typ pojazdu kolejowego lub wózka;

- 3) numer fabryczny nadany przez producenta, zakład wykonujący modernizację albo dysponenta;
 - 4) rok produkcji lub modernizacji pojazdu kolejowego lub wózka albo rok ustalenia danych, o których mowa w pkt 2 lub 3.”
- e) § 28. pkt 2 „Wewnątrz pojazdu kolejowego powinny znajdować się tabliczki pozwalające na pełną identyfikację pojazdu kolejowego umieszczone:
- 2) w pojazdach trakcyjnych w kabinie sterowniczej:
 - a) tabliczkę z identyfikatorem pojazdu kolejowego,
 - b) nad stanowiskami, z którego odbywa się kierowanie pojazdem, określającą dopuszczalną prędkość eksploatacyjną, według wzoru określonego na rys. 9 załącznika nr 4 do rozporządzenia,

| |
|---|
| $V_{max} = 90 \text{ km/h}$ |
|---|

- c) tabliczkę znamionową.”
2. Zmiana układu lub treści istniejących napisów, numerów i oznaczeń naniesionych na lokomotywę, z zastrzeżeniem ust. 3, może być dokonana po uzyskaniu pisemnej zgody Działu Warsztatu, właściwego do spraw eksploatacji lokomotywy, o ile zmiana ta nie wynika ze zmian w przepisach prawa powszechnie obowiązującego lub zmian w przepisach wewnętrznych Spółki CZW.
 3. Nie wymagają odrębnej zgody zmiany przepisów i oznakowań dotyczące aktualizacji:
 - a) daty naprawy okresowej,
 - b) nazwy wykonanej ostatniej naprawy okresowej,
 - c) przydziału inwentarzowego lokomotywy.
 4. Jeżeli znaki i napisy na lokomotywie będącej w eksploatacji są nieczytelne, należy wyłączyć ją z eksploatacji w celu ich odnowienia. Za stan znaków i napisów na lokomotywie odpowiada Dział Warsztatu.

§ 9. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu trakcyjnego

1. Każdy typ eksploatowanego przez Spółkę CZW pojazdu trakcyjnego musi posiadać wydane przez Prezesa UTK ważne świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (dalej tylko „świadectwo typu”).
Dla eksploatowanej na bocznicę CZW lokomotywy typu 6D (Ls 800) SM42 Prezes UTK wydał 28.06.2012 r. bezterminowe świadectwo typu nr T/1999/0039-161/12-012.
2. W razie potrzeby Spółka CZW wnioskuje do Prezesa UTK o wprowadzenie zmian w posiadanym lub wydanie nowego świadectwa typu.
3. Prezesa UTK może cofnąć świadectwo typu jeśli stwierdzone zostało zagrożenie:
 - a) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - b) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych,
 - c) ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska.
4. Każdy pojazd trakcyjny, dla którego typu świadectwo typu zostało przez Prezesa UTK cofnięte, należy natychmiast wyłączyć z eksploatacji.
5. Zakres czynności naprawczych, modernizacyjnych i/lub innych o charakterze technicznym lub formalnym, niezbędnych do wykonania w celu przywrócenia dla danego typu pojazdu trakcyjnego świadectwa typu, wynika z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK o cofnięciu świadectwa typu.

6. Ponowne włączenie do eksploatacji lokomotywy danego typu może nastąpić wyłącznie po wydaniu nowego lub anulowaniu decyzji o cofnięciu dotychczasowego świadectwa typu. Do tego czasu eksploatacja lokomotywy danego typu jest **zabroniona!**

§ 10. Świadectwo sprawności technicznej lokomotywy

1. Eksploatowana przez Spółkę CZW lokomotywa musi posiadać ważne świadectwo sprawności technicznej, wystawiane przez upoważnionego pracownika Spółki CZW na podstawie postanowień przywołanych na wstępie:
 - a) *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (art. 24 ust. 2),
 - b) *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych*.
2. Wystawione świadectwa sprawności technicznej przechowywane są w Dziale Warsztatu, którego Kierownik zobowiązany jest do: wydawania, gromadzenia, archiwizacji oraz fizycznej likwidacji świadectw sprawności technicznej oraz za umieszczanie ich aktualnych egzemplarzy w kabinie maszynisty oraz ich usuwanie stamtąd.
Do umieszczania aktualnych w oraz usuwania nieważnych świadectw sprawności z kabiny maszynisty Kierownik Działu Warsztatu może wyznaczyć odpowiedzialnego pracownika.
3. Ważność świadectwa sprawności technicznej ustala się na czas określony, odpowiadający wyrażonemu w kilometrach przebiegowi lokomotywy pomiędzy naprawami okresowymi, lecz nie dłuższy niż określony w tym świadectwie termin najbliższej naprawy okresowej, wynikający z ustalonego w Spółce CZW systemu utrzymania lokomotywy.
4. Wydanie świadectwa sprawności technicznej, umożliwiającego przejazd czynnej lokomotywy do miejsca wykonania naprawy okresowej lub awaryjnej, modernizacji, przebudowy lub prób i badań, powinno zostać poprzedzone wykonaniem przeglądu kontrolnego, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych, a w razie potrzeby także innych, gwarantujących bezpieczny przejazd czynności dodatkowych.
5. Wydawanie świadectw sprawności technicznej:
 - a) umożliwiające wykonanie jazd próbnych lokomotywy w ramach naprawy okresowej, naprawy awaryjnej lub przebudowy należy poprzedzić przeprowadzeniem, z wynikiem pozytywnym, odbiorów technicznych statycznych,
 - b) jeżeli lokomotywa została wyłączona z eksploatacji w drodze decyzji Prezesa UTK lub jeżeli zostało cofnięte dotyczące jej świadectwo typu, ponowne włączenie lokomotywy do eksploatacji może nastąpić dopiero po dokonaniu czynności naprawczych, modernizacyjnych i innych o charakterze technicznym lub formalnym, wynikających z uzasadnienia przedmiotowej decyzji Prezesa UTK,
 - c) przed ponownym włączeniem lokomotywy do eksploatacji, jeżeli uprzednio decyzją Kierownika Działu Warsztatu została uznana za niezdatną od eksploatacji, z uwagi na fakt, że w okresie ostatnich 12 miesięcy nie była eksploatowana – może nastąpić dopiero po wykonaniu przeglądu okresowego P2, a w razie potrzeby także innych, dodatkowych czynności gwarantujących dalszą bezpieczną eksploatację,
6. W przypadku gdy jazdy próbne, o których mowa wyżej w ust. 4 pkt a), odbywają się w celu uzyskania przez lokomotywę świadectwa typu, ~~świadectwa~~ sprawności technicznej nie wydaje się, a przejazdy z udziałem komisarza odbiorczego, mogą być realizowane w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej, po której jazdy próbne będą wykonywane, pod warunkiem:

- a) uzyskania pozytywnego wyniku odbioru technicznego statystycznego,
 - b) uzyskania pozytywnej rekomendacji jednostki badawczej, upoważnionej do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa typu,
 - c) uwzględnienia przepisów przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją.*
7. Decyzję w sprawie możliwości wykonania jazdy próbnej, po spełnieniu warunków, o których mowa wyżej w ust. 5. podejmuje producent lub wykonawca modernizacji bądź przebudowy lokomotywy, odnotowując w książce pokładowej pojazdu z napędem Mt-507 (dalej tylko „książka Mt-507”), że: „*pojazd z technicznego punktu widzenia kwalifikuje się do jazdy w dniu ... od godz. ... do godz. ... na trasie od stacji ... do stacji...*”, uzupełniając ten wpis datą, pieczęcią i podpisem.
 8. W przypadku gdy lokomotywa ma aktualny status oczekującej naprawy rewizyjnej – „OR” lub oczekującej naprawy głównej – „OG”, a w tym czasie została zatwierdzona przez Prezesa UTK i weszła w życie zmiana DSU, przedłużająca przebieg lub czasookres do następnej naprawy okresowej, komisarz wydaje nowe **świadectwo sprawności** na podstawie dokumentów potwierdzających wykonanie przeglądu okresowego o poszerzonym zakresie – P3 (PD).
 9. Świadectwo sprawności technicznej traci ważność w przypadku:
 - 1) stwierdzenia przez wydającego świadectwo sprawności technicznej niezdatności lokomotywy do dalszej eksploatacji;
 - 2) cofnięcia świadectwa sprawności dopuszczenia do eksploatacji typu lokomotywy;
 - 3) udziału lokomotywy w wypadku, w wyniku którego powstały uszkodzenia uniemożliwiające dalszą jej bezpieczną eksploatację;
 - 4) wyłączenia lokomotywy z eksploatacji w drodze decyzji Prezesa UTK.
 10. W przypadkach, o których mowa wyżej w ust. 9, wydający świadectwo sprawności technicznej wpisuje na nim wyraz „UNIEWAŻNIONO” wraz z datą, podpisem i pieczęcią imienną osoby dokonującej tego unieważnienia.
 11. Nieważne świadectwa sprawności technicznej należy przechowywać przez 3 lata od dnia utraty ich ważności, a następnie zniszczyć w sposób przyjęty w Spółce CZW.
 12. W przypadku uszkodzenia lokomotywy w następstwie awarii, decyzję o jej niezdolności do eksploatacji, powodującą równoczesną utratę ważności świadectwa sprawności technicznej, podejmuje Kierownik Działu Warsztatu, na podstawie komisyjnej oceny stanu technicznego.
 13. Lokomotywę, której świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność, należy wyłączyć z eksploatacji, a ponowne dopuszczenie do eksploatacji może nastąpić po spełnieniu pozostałych wymagań, o których mowa wyżej w § 9. i wydaniu nowego świadectwa sprawności technicznej.

§ 11. Zasady dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji

1. Dopuszczenie lokomotywy do eksploatacji oznacza, że spełnia ona wymagania zarówno formalne jak i techniczne, określone postanowieniami: przywołanych na wstępie przepisów prawnych, DSU, dokumentacji techniczno-ruchowej i technologicznej oraz niniejszej instrukcji, przez co może być wykorzystana do wykonywania pracy manewrowej na bocznicę.

2. Do dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji upoważnieni są: Kierownik Działu Warsztatu oraz wyznaczony pracownik Działu Warsztatu, z zastrzeżeniem ust. 6 oraz § 12 ust. 4 i 5, zwany dalej dopuszczającym.
3. Aktualny, imienny wykaz pracowników upoważnionych do dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji powinien:
 - a) zawierać imię, nazwisko i stanowisko pracownika oraz oznaczenie serii pojazdów, które jest on upoważniony dopuszczać do eksploatacji,
 - b) być podpisany przez Dyrektora Składowiska Węgla CZW i przechowywany w Dziale Warsztatu.
4. Upoważnieni pracownicy Działu Warsztatu zobowiązani są dopilnować, aby dopuszczona do eksploatacji lokomotywa spełniała wymagania, o których mowa niżej w ust. 6.
5. Bezpośrednio po ukończonej naprawie okresowej lub awaryjnej, wykonanej w zakładach naprawczych, przebudowie lub modernizacji, upoważnionym do dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji jest starszy komisarz odbiorczy lub komisarz odbiorczy, poprzez wystawienie świadectwa sprawności technicznej. Wpis do książki Mt-507 nie jest wymagany.
6. Dopuszczenie do eksploatacji lokomotywy, która uprzednio została z niej wyłączona może nastąpić jeżeli:
 - a) posiada ważne świadectwo sprawności technicznej,
 - b) posiada ważny przegląd kontrolny i okresowy oraz nie zachodzi realna możliwość przekroczenia dopuszczalnego czasookresu lub przebiegu do następnego przeglądu kontrolnego lub okresowego – zgodnie z obowiązującymi dla danej serii systemem utrzymania eksploatacyjnego z tym, że bezpośrednio po wykonanym przeglądzie okresowym nie jest wymagany przegląd kontrolny,
 - c) została wykonana naprawa bieżąca, awaryjna bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości – o ile zachodziła taka potrzeba,
 - d) zamiast adnotacji o przeprowadzonej naprawie bieżącej, awaryjnej lub okresowej pracownik zakładu wykonującego wpisał do książki Mt-507 – zależnie od okoliczności – informację o pomiarach, badaniach lub ukończonym przeglądzie,
 - e) znaki i napisy na lokomotywie są czytelne oraz zgodne z obowiązującymi przepisami,
 - f) na ścianie kabiny maszynisty, w widocznym miejscu, w oprawie, umieszczono świadectwo sprawności technicznej,
 - g) pobieżne zewnętrzne oględziny lokomotywy nie wykazują uszkodzeń lub innych widocznych, istotnych nieprawidłowości.
8. Dopuszczający potwierdza fakt dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji zamieszczając w książce Mt-507 wpis o treści: „dopuszczam pojazd trakcyjny serii ... Nr ... do eksploatacji”, potwierdzając go podpisem, datą, godziną, nazwą miejscowości i stemplem imiennym.
9. Jeżeli dopuszczającym jest wyznaczony pracownik Działu Warsztatu, o dokonaniu wpisu, o którym mowa w ust. 8, niezwłocznie bezpośrednio, telefonicznie lub w inny sposób, powiadamia Kierownika Działu Warsztatu o tym, że lokomotywa została dopuszczona do eksploatacji i może wykonywać pracę manewrową na bocznicę CZW.

§ 12. Zasady wyłączenia pojazdów trakcyjnych z eksploatacji

1. Wyłączenie lokomotywy z eksploatacji oznacza, że nie spełnia ona wymagań formalnych lub technicznych, przez co nie może wykonywać pracy manewrowej na bocznicę CZW, za wyjątkiem przejazdu do miejsca wykonania naprawy lub modernizacji oraz jazd próbnych i doświadczalnych.
2. Lokomotywę należy wyłączyć z eksploatacji, jeżeli:
 - a) świadectwo sprawności utraciło ważność,
 - b) wymaga wykonania przeglądu kontrolnego lub okresowego,
 - c) w razie dalszej eksploatacji zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo przekroczenia dopuszczalnego czasokresu bądź wielkości przebiegu do następnego przeglądu kontrolnego lub okresowego,
 - d) wymaga wykonania: naprawy okresowej, bieżącej trwającej powyżej 5 godzin, awaryjnej bądź usunięcia usterek i innych nieprawidłowości zwłaszcza, gdy uczestniczyła w wypadku komunikacyjnym lub pożarze, bądź w książce Mt-507 znajduje się adnotacja o istotnych dla bezpieczeństwa nieprawidłowościach w jej pracy,
 - e) znaki i napisy na lokomotywie są nieczytelne lub niezgodne z obowiązującymi przepisami,
 - f) pobieżne, zewnętrzne oględziny lub działanie zespołów, podzespołów i elementów lokomotywy mogą wskazywać na uszkodzenia lub inne istotne nieprawidłowości,
 - g) jest wynikiem polecenia Dyrektora Składowiska Węgla CZW lub Kierownika Działu Warsztatu.
3. Pracownik Spółki CZW, który stwierdzi, że stan techniczny eksploatowanej lokomotywy zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w zależności od sytuacji i posiadanych możliwości zobowiązany jest przy użyciu wszelkich dostępnych środków doprowadzić do natychmiastowego zaprzestania dalszej jej eksploatacji poprzez:
 - a) zatrzymanie lokomotywy przy użyciu sygnału „Stój”,
 - b) skuteczne powiadomienie obsługującego lokomotywę maszynisty o stwarzanym przez nią zagrożeniu bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - c) powiadomienie Kierownika Zmiany o stwarzanym przez lokomotywę zagrożeniu bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
4. Uprawniony zgodnie z postanowieniami § 11 ust. 2 do dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji pracownik, zobowiązany jest zamieścić w książce Mt-507 wpis o treści: „*wyłączam pojazd trakcyjny serii ... nr ... z eksploatacji z powodu ...*”, potwierdzając go podpisem, datą, godziną, nazwą miejscowości i stemplem imiennym, w przypadku:
 - a) wystąpienia okoliczności spośród wymienionych w ust. 2 i 6 lub jeżeli zostaną przez nich potwierdzone nieprawidłowości będące powodem działań, o których mowa w ust. 3,
 - b) indywidualnego polecenia zwierzchników służbowych.
5. Dyrektor Składowiska Węgla CZW zobowiązany jest do podjęcia wszelkich niezbędnych działań techniczno-organizacyjnych, aby wyłączona z eksploatacji lokomotywa była należycie zabezpieczona przed dewastacją, kradzieżą oraz korozją.

Rozdział IV.

Zasady i wymagania związane z utrzymaniem lokomotywy

§ 13. Postanowienia ogólne

1. Proces utrzymania lokomotywy powinien być realizowany z uwzględnieniem postanowień przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych*, niniejszej instrukcji oraz innych przepisów wewnętrznych Spółki CZW, jeśli uwzględniono w nich zagadnienia związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.
2. Czynności utrzymania zapobiegawczego lokomotywy realizowane są w Spółce CZW przez Dział Warsztatu, natomiast czynności utrzymania naprawczego realizują, na podstawie zawartych umów, zewnętrzne podmioty gospodarcze (dalej tylko „zakład naprawczy”).
3. Wykonujące naprawy okresowe i awaryjne, przebudowy i modernizacje lokomotywy zakład naprawczy oraz Dział Warsztatu, o których mowa wyżej w ust. 2., zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz wykwalifikowane kadry.
4. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania lokomotywy należy do obowiązków Działu Warsztatu.

§ 14. Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem lokomotywy

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania lokomotywy obejmuje:
 - a) dokumentację projektowania systemu utrzymania,
 - b) dokumentacją techniczną,
 - c) plan utrzymania,
 - d) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
 - e) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem,
 - f) opis zarządzania dokumentacją techniczną systemu zarządzania.
2. Dokumentację projektowania systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych, o której mowa wyżej w ust. 1 pkt a), dla nowych lub wprowadzanych do taboru kolejowego Spółki CZW po raz pierwszy, modernizowanych oraz tych, dla których zmieniono system utrzymania, opracowuje producent, dostawca lub wykonawca modernizacji, w razie potrzeby we współpracy z jednostką badawczą, upoważnioną do przeprowadzenia badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia.
3. W dokumentację techniczną lokomotywy, o której mowa wyżej w ust. 1 pkt b), powinien być wyposażony Dział Warsztatu oraz zakład naprawczy, wykonujące utrzymanie naprawcze, którą adekwatnie do realizowanego poziomu utrzymania, stanowią:
 - a) dokumentacja techniczno-ruchowa lokomotywy oraz jej zespołów i podzespołów (DTR),
 - b) warunki techniczne odbioru lokomotywy oraz jej zespołów i podzespołów (WTO),
 - c) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW), w zakresie określonym w umowie na dostawę lokomotywy.
4. Postanowienia niniejszej instrukcji stanowią plan utrzymania lokomotywy, o którym mowa wyżej w ust. 1 pkt c).

5. Dokumentacja systemu utrzymania (DSU), o której mowa wyżej w ust. 1 pkt d), stanowi podstawowy dokument, w oparciu o który realizowany jest proces utrzymania lokomotywy. Właściwy do spraw utrzymania lokomotywy Dział Warsztatu powinien posiadać jej DSU, podobnie jak i zakład naprawczy, realizujący utrzymanie lokomotywy.
6. Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem lokomotywy, o której mowa wyżej w ust. 1 pkt e), obejmuje wzory dokumentów, książek, rejestrów, itp., o których mowa w niniejszej instrukcji.
7. DTR jest wymagana dla wszystkich nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w lokomotywie.
8. WTO są wymagane dla tych nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w lokomotywie, które wymagają dokonania odbioru technicznego, zgodnie z wewnętrznymi przepisami Spółki CZW w sprawie odbiorów technicznych lokomotywy i wyrobów.

§ 15. Planowanie i wykonywanie przeglądów

1. Zgodnie z DSU lokomotywa poddawana jest następującym rodzajom przeglądów:

- | | |
|------------------------|-------|
| a) kontrolny | – Pk |
| b) okresowy mały | – P1, |
| c) okresowy średni | – P2, |
| d) okresowy duży | – P3, |
| e) okresowy poszerzony | – PD, |
| f) sezonowy | – PS. |

Przeglądy P1-P3 wykonywane są w zakresie dotyczącym wyłącznie trakcji spalinowej.

2. Przeglądy okresowe lokomotywy planuje właściwy do sprawy dyspozycji trakcyjnej Kierownik Zmiany, w uzgodnieniu z Kierownikiem Działu Warsztatu, właściwym do spraw jej utrzymania, poprzez opracowanie planu przeglądów okresowych, który powinien:
 - a) uwzględniać strukturę cykli przeglądów okresowych określonych w DSU oraz rzeczywistą wielkość pracy lokomotywy,
 - b) uzgodnić dany przegląd lokomotywy z Kierownikiem Działu Warsztatu,
 - c) w razie potrzeby skorygować planu przeglądów okresowych w sposób przyjęty w Spółce CZW.
3. Podstawą do określenia terminów wykonywania przeglądów okresowych jest ilość dni, w których lokomotywa jest czynna, przy czym jeśli lokomotywa zatrudniana jest nierównomiernie, przedziały czasowe pomiędzy kolejnymi przeglądami okresowymi nie mogą przekraczać 90 dni kalendarzowych.
4. Za terminowe kierowanie lokomotywy na przeglądy okresowe odpowiada Kierownik Zmiany, który podejmując decyzję o jej zatrudnieniu zobowiązany jest upewnić się, czy nie wymaga ona wykonania przeglądu kontrolnego lub okresowego oraz czy jest dopuszczona do eksploatacji zgodnie z postanowieniami § 10. niniejszej instrukcji.
5. Najdalej w terminie 7 dni pracy po ukończeniu naprawy okresowej, lokomotywę należy poddać przeglądowi okresowemu dodatkowemu (tzw. przeglądowi zerowemu). Minimalny zakres przeglądu dodatkowego dla lokomotywy spalinowej powinien obejmować wymagania jak dla przeglądu okresowego P2.
6. Przeglądy sezonowe należy wykonać w ramach przypadających przeglądów okresowych, w terminach:

- a) od 15 września do 30 października (przeгляд sezonowy przed zimą),
 - b) od 1 kwietnia do 15 maja (przeгляд sezonowy przed latem)
- danego roku kalendarzowego,.
7. Lokomotywa skierowana na przeгляд podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 11. niniejszej instrukcji.
 8. Do wykonania przeглядów lokomotywy upoważnieni są pracownicy Działu Warsztatu, posiadający odpowiednie kwalifikacje zawodowe określone:
 - a) w przepisach wewnętrznych Spółki CZW, dotyczących przygotowania zawodowego, egzaminów i pouczeń okresowych pracowników,
 - b) w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, regulujących uprawnienia specjalistyczne (np. w zakresie: defektoskopii, badania manometrów, spawania elementów konstrukcyjnych, itd.),
 - c) w indywidualnych wytycznych:
 - producentów urządzeń diagnostycznych, pomiarowych, skrawających, itp.,
 - Kierownika Działu Warsztatu.
 9. Przełady należy wykonywać w oparciu o DSU lub opracowaną na podstawie DSU dla potrzeb warsztatowych dokumentację technologiczną przeглядów lokomotywy, bądź inne opracowane o charakterze pomocniczym. Określony w DSU zakres przeładu musi zostać zatwierdzony.
 10. Pracownicy wykonujący czynności wynikające z ich indywidualnych kwalifikacji, możliwości oraz poleceń zwierzchników, przed rozpoczęciem czynności zobowiązani są zapoznać się z wpisami w książce Mt-507, naniesionymi od ostatniego przeładu okresowego.
 11. Po wykonaniu przeładu upoważniony pracownik²⁾ dokonuje w książce Mt-507 wpisu potwierdzającego wykonanie przeładu.
 12. Jeżeli lokomotywa po wykonanym przeładzie spełnia wymagania, o których mowa wyżej w § 11., może zostać dopuszczona do eksploatacji.

§ 16. Planowanie i wykonywanie napraw okresowych

1. Zgodnie z DSU lokomotywa poddawana jest następującym naprawom okresowym:
 - a) rewizyjnej – R,
 - b) głównej – G.
2. W strukturze cyklu napraw okresowych stosuje się numeryczne oznaczenie kolejnych napraw, np.:
 - a) R4 – czwarta naprawa rewizyjna od wprowadzenia nowej pojazdu trakcyjnego od eksploatacji,
 - b) G1 – pierwsza naprawa główna,
 - c) 1R3 – trzecia naprawa rewizyjna po pierwszej naprawie głównej.
3. Naprawy okresowe lokomotywy mogą być wykonywane:
 - a) w systemie zleconym – przez zakład naprawczy, na podstawie zawartych umów,
 - b) systemem gospodarczym – przez Dział Warsztatu.

²⁾ pracownik Działu Warsztatu upoważniony do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem przeглядów kontrolnych w danym punkcie utrzymania.

4. Naprawy okresowe lokomotywy planuje Dział Warsztatu uwzględniając:
 - a) zgodność z potrzebami eksploatacyjnymi Spółki CZW oraz ze strukturą cykli napraw okresowych określonych w DSU,
 - b) zgodność z planem rzeczowo-finansowym działalności Spółki CZW,
 - c) określenie przebiegu lokomotywy na podstawie danych z zamontowanego na niej urządzenia rejestrującego,
 - d) skierowanie lokomotywy do naprawy głównej dopiero po wykonaniu pełnego przebiegu międzynaprawczego od ostatniej naprawy rewizyjnej,
 - e) kierowanie lokomotywy do napraw okresowych po osiągnięciu 85% wymaganego przebiegu lub czasookresu międzynaprawczego wyłącznie w przypadkach uzasadnionych technicznie lub ekonomicznie,
 - f) sporządzenie zatwierdzonego przez Kierownika Działu Warsztatu harmonogramu wykonywanych systemem gospodarczym napraw okresowych, zawierającego: serię i numer lokomotywy, pełną nazwę macierzystego użytkownika bocznicy, nazwę działu wykonującego naprawę, datę rozpoczęcia naprawy, planowaną i rzeczywistą datę ukończenia naprawy oraz ewentualne uwagi.
5. Po osiągnięciu określonego w DSU przebiegu lub czasookresu do naprawy okresowej lokomotywa podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 12. oraz otrzymuje status oczekującej naprawy rewizyjnej „OR” lub oczekującej naprawy głównej „OG”.
6. Przed skierowaniem lokomotywy do naprawy należy dokonać jej komisyjnych oględzin przez komisję w składzie:
 - a) Kierownik Działu Warsztatu,
 - b) pracownik Działu Warsztatu, upoważniony do dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji,
 - c) inny specjalista – w razie potrzeby.
7. Komisja, o której mowa wyżej w ust. 6. sporządza protokół oceny stanu technicznego kierowanej do naprawy okresowej lokomotywy, podlegający zatwierdzeniu przez Kierownika Działu Warsztatu.
8. Przejazd lub transport lokomotywy na miejsce wykonania naprawy okresowej powinien odbywać się na zasadach określonych niżej w § 18.
9. Wraz z kierowaną do naprawy okresowej lokomotywą, Spółka CZW zobowiązana jest wysłać następujące dokumenty:
 - a) zamówienie na naprawę z określeniem jej rodzaju,
 - b) protokół komisyjnych oględzin lokomotywy,
 - c) książka spalinowego pojazdu trakcyjnego Mt-553 (dalej tylko „książka Mt-553”), wraz z kompletem kart podzespołów oraz dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - d) inne dokumenty, np.: zamówienie na prace dodatkowe, zamówienie na modernizację, itp. – w razie potrzeby.
10. Kierownik zmiany podejmując decyzję o zatrudnieniu lokomotywy zobowiązany jest upewnić się, czy nie wymaga ona wykonania naprawy okresowej oraz czy jest dopuszczona do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 10.
11. Za terminowe kierowanie lokomotywy do napraw okresowych odpowiada Kierownik Działu Warsztatu.

12. Do wykonania napraw okresowych lokomotywy systemem gospodarczym upoważnieni są wyznaczeni pracownicy Działu Warsztatu.
13. Przekazywanie lokomotywy do wykonywanej przez zakład naprawczy naprawy okresowej, odbywa się na terenie tego zakładu w obecności komisarza odbiorczego oraz upoważnionego przedstawiciela Spółki CZW.
14. Przekazanie lokomotywy do naprawy potwierdza protokół zdawczo-odbiorczy, podpisany przez:
 - a) przedstawiciela Spółki CZW, przekazującego lokomotywę do naprawy,
 - b) przedstawiciela zakładu naprawczego,
 - c) komisarza odbiorczego Spółki CZW.
15. Zależnie od rodzaju naprawy, w stopniu adekwatnym od specyfikacji i zakresu ewentualnych zużyć i uszkodzeń lokomotywy, w trakcie wykonywania naprawy okresowej należy stosować do postanowień:
 - a) niniejszej instrukcji,
 - b) dokumentacji techniczną lokomotywy, o której mowa w § 14 ust. 3,
 - c) DSU,
 - d) dokumentacji technicznych (instrukcje technologiczne, warunki techniczne, itp.) przyjęte do stosowania w Spółce CZW,
 - e) pisemnych wytycznych, wydawanych przez właściwy do spraw utrzymania lokomotywy Dział Warsztatu,
 - f) norm technicznych (polskich, europejskich, zakładowych, czy będących jeszcze w użyciu branżowe) lub innych dokumentów normalizacyjnych,
 - g) innych, pomocny opracowania przy wykonywaniu napraw opracowań.
16. Zasady wykonywania naprawy okresowej i odbioru lokomotywy po naprawach okresowych wykonywanych przez zakład naprawczy powinny być zawarte w umowach zawartych pomiędzy Spółką CZW, a tym podmiotem.
17. Po ukończeniu naprawy okresowej lokomotywy, po odbiorze technicznym, komisarz odbiorczy wydaje świadectwo sprawności, stanowiące podstawę do dopuszczenia lokomotywy do eksploatacji.
18. W przypadku modernizacji i przebudowy lokomotywy powyższe postanowienia § 16. stosuje się odpowiednio.

§ 17. Gwarancja jakości naprawy

1. W przypadku napraw okresowych w zakładzie naprawczym, zasady dotyczące zarówno ich realizacji, jak i roszczeń gwarantowanych określają umowy na wykonanie tych napraw.
2. W przypadku napraw rewizyjnych, okres gwarancyjny dla całej lokomotywy wynosi 6 miesięcy, licząc od daty odbioru technicznego wykonywanego przez komisarza odbiorczego.
3. Wyróżnia się następujące rodzaje napraw reklamacyjnych, będący wynikiem zgłoszenia reklamacji jakości po naprawie:
 - a) naprawa rewizyjna uzupełniająca „ru” lub naprawa główna uzupełniająca „gu” (tj. naprawa reklamacyjna odpowiednio: po naprawie rewizyjnej lub naprawie głównej),
 - b) naprawa gwarancyjna „gw” (dla lokomotywy nowej, nowonabytej, zmodernizowanej, przebudowanej lub po naprawie awaryjnej).

4. Dla zespołów, podzespołów i elementów nowych lub naprawianych, zabudowanych podczas naprawy rewizyjnej, okres gwarancji po tej naprawie powinien być nie krótszy, niż okres gwarancyjny zadeklarowanych przez producenta lub wykonawcę.
5. Każdorazowo, w przypadku reklamacji, należy dokonać komisyjnej oceny stanu technicznego lokomotywy oraz ustalić dalszy tryb postępowania. W skład komisji wchodzi przedstawiciele: Spółki CZW oraz wykonawcy naprawy okresowej. Z ramienia Spółki CZW w komisji powinien uczestniczyć Kierownik Działu Warsztatu.
6. Powyższe postanowienia mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do napraw awaryjnych oraz przebudowy lub modernizacji lokomotywy.

§ 18. Przesyłanie lokomotywy do miejsca wykonania naprawy

1. Przesyłanie lokomotywy do miejsca wykonania naprawy okresowej, bieżącej lub awaryjnej, (dalej tylko „naprawa”), może odbywać się w stanie czynnym (przejazd) lub nieczynnym w składzie pociągu (transport).
2. W przypadku przesyłania lokomotywy do naprawy okresowej:
 - 1) podstawowym sposobem przesyłania lokomotywy do naprawy jest jej przejazd w stanie czynnym;
 - 2) w okresie występowania temperatur ujemnych, podstawowym sposobem przesyłania lokomotywy jest przejazd w stanie nieczynnym;
 - 3) w uzasadnionych przypadkach dozwolone jest przesyłanie lokomotywy w odstępie od zasad podanych wyżej w pkt 1 i 2, po uzyskaniu, na wniosek Kierownika Działu Warsztatu, indywidualnej, pisemnej zgody Dyrektora Składowiska Węgla CZW.
3. Lokomotywa przesyłana do naprawy powinna być wyłączona z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 11.
4. Przed przesłaniem do naprawy w stanie czynnym lokomotywy, której świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność, upoważniony pracownik Działu Warsztatu wydaje nowe świadectwo sprawności technicznej, z ważnością na czas dojazdu do miejsca naprawy, jednak nie dłużej niż 14 dni kalendarzowych.
5. Wydanie świadectwa sprawności technicznej powinno być poprzedzone wykonaniem przeglądu kontrolnego „PK”, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych oraz, w razie potrzeby, innych czynności pozwalających stwierdzić, że stan techniczny lokomotywy nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
6. Przed przesłaniem do naprawy lokomotywy w stanie nieczynnym należy dokonać oceny jej stanu technicznego w celu ustalenia, czy przejazd w składzie pociągu nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, zwracając szczególną uwagę na:
 - 1) skrajnię lokomotywy, która nie może być przekroczona;
 - 2) stan urządzeń pociągowo-zderznych, które muszą być sprawne i kompletne;
 - 3) stan urządzeń hamulcowych, które muszą umożliwiać przynajmniej zachowanie ciągłości przewodu głównego w składzie pociągu, jeżeli hamulec lokomotywy miałby być wyłączony;
 - 4) kompletność wyposażenia części biegowych (niedopuszczalne są np.: wystające, niedokręcone i/lub brakujące istotne elementy);
 - 5) stan zestawów kołowych w widocznych miejscach (niedopuszczalne są np.: poluzowana lub pęknięta obręcz czy przekroczone parametry geometryczne);
 - 6) stan dostępnych części ostoi (niedopuszczalne są np.: nadmierne: odkształcenia, pęknięcia, ogniska korozji, osłabiające znacząco zdolność przenoszenia siły).

7. Oceny stanu technicznego oraz dopuszczenia do transportu w stanie nieczynnym dokonuje pracownik Działu Warsztatu, upoważniony do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 10. lub komisarz odbiorczy. Z dokonanej oceny stanu technicznego należy sporządzić orzeczenie techniczne.
8. Orzeczenie techniczne, o którym mowa wyżej w ust. 7, należy sporządzić w dwóch egzemplarzach, z których jeden zatrzymuje wydający orzeczenie techniczne, natomiast drugi należy dołączyć do dokumentów pociągu, w składzie którego lokomotywa będzie przesyłana.
9. Postanowienia § 18. mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przesyłania lokomotywy do przebudowy, modernizacji lub w innych okolicznościach.

§ 19. Kontrola stanu technicznego lokomotywy w trakcie eksploatacji

1. Kontrolę stanu technicznego lokomotywy w trakcie eksploatacji, mającą na celu wykrycie ewentualnych uszkodzeń lub usterek w okresie pomiędzy kolejnymi przeglądami realizuje maszynista poprzez oględziny techniczne, wzrokowe i słuchowe sprawdzenie pracy pojazdu, sprawdzenie w książce Mt-507 ważności przeglądu oraz potwierdzenia usunięcia ewentualnych usterek.
2. Szczegółowe zasady przeprowadzania kontroli stanu technicznego lokomotywy przez maszynistę w trakcie eksploatacji, określone zostały w przepisach wewnętrznych (instrukcjach) Spółki CZW przywołanych na wstępie pod poz. 8 i 9.

§ 20. Zasady postępowania z lokomotywą uszkodzoną w trakcie eksploatacji

1. Pod pojęciem lokomotywy uszkodzonej w trakcie eksploatacji, należy rozumieć pojazd wykonujący pracę manewrową, która uległ uszkodzeniu lub awarii.
2. W przypadku uszkodzenia, decyzję odnośnie dalszego trybu postępowania z lokomotywą podejmuje maszynista, wybierając jeden z poniższych wariantów w zależności od rodzaju uszkodzenia:
 - 1) naprawa lokomotywy we własnym zakresie i kontynuowanie jazdy;
 - 2) kontynuowanie w trybie awaryjnym, zgodnie z DTR lokomotywy, jazdy do miejsca wskazanego przez Kierownika Zmiany;
 - 3) poinformowanie Kierownika Zmiany o braku możliwości kontynuowania jazdy.
3. W przypadku gdy w wyniku zdarzenia lokomotywa nie uległa wykolejeniu, a zakres jej awarii jest niewielki, po wykonaniu oględzin decyzję co do dalszego postępowania podejmuje maszynista, uwzględniając następujące warunki:
 - 1) jeżeli uszkodzenia są lekkie (np. uszkodzenie zgarniaczy, gniazda lub wtyku WN, węży pneumatycznych, stopni wejściowych, itp.) i powstały skutek potrącenia np. człowieka, zwierzęcia, roweru, motocykla, samochodu itp., kontynuowanie dalszej jazdy jest możliwe bez ograniczeń technicznych, o ile uszkodzenia te nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego;
 - 2) jeżeli uszkodzenia (np. poluzowanie opaski resora, zarysowanie powierzchni tocznej zestawów kołowych, rozbita szyba w kabinie maszynisty, rozbita skrzynia akumulatorów, niewielki ugaszony pożar, itp.) nie pozwalają na kontynuowanie jazdy bez ograniczeń, lokomotywa powinna pozostać w miejscu zdarzenia do czasu dokonania oględzin technicznych przez pracownika Działu Warsztatu, który zobowiązany jest określić możliwość naprawy na miejscu lub warunki przejazdu do punktu utrzymania bocznicę CZW.

4. W wypadku, w trakcie którego mogło dojść do potencjalnie poważnego, a będącego skutkiem wykolejenia, zderzenia lub dużych rozmiarów pożaru, uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej, a zwłaszcza: ostoi, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy czy czopów skrętu, decyzję co do dalszego postępowania podejmuje, po sprawdzeniu stanu technicznego, Kierownik Działu Warsztatu lub uprawniony pracownik Działu Warsztatu, ustalając przede wszystkim sposób przejazdu lub transportu lokomotywy z miejsca zdarzenia do punktu utrzymania bocznicę CZW.
5. W przypadkach, o których mowa wyżej w ust. 2-4 maszynista, w miarę możliwości, zobowiązany jest dokonać w książce Mt-507 opisu uszkodzenia lub awarii.

§ 21. Dokumenty związane z utrzymaniem lokomotywy

1. Do dokumentów związanych z utrzymaniem lokomotywy należą:
 - 1) książka pojazdu trakcyjnego,
 - 2) książka pokładowa pojazdu z napędem,
 - 3) książka przeglądów okresowych pojazdu trakcyjnego;
 - 4) książka napraw bieżących pojazdu trakcyjnego,
 - 5) karty podzespołów pojazdu trakcyjnego,
 - 6) dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza,
 - 7) książka kotłowa kotła grzewczego.
2. Książkę pojazdu trakcyjnego spalinowego Mt-553 (dalej tylko „książka Mt-553”) zakłada, dla lokomotywy wprowadzanej do eksploatacji po raz pierwszy lub w przypadku zniszczenia książki, Działu Warsztatu.
3. Za przechowywanie oraz właściwe prowadzenie książki Mt-553 odpowiada Kierownik Działu Warsztatu lub uprawniony pracownik Działu Warsztatu.
4. Książkę Mt-553 oraz formularze lokomotyw skreślonych z rejestru pojazdów kolejowych Spółki CZW, należy przechowywać przez okres 5 lat, a następnie zniszczyć zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami archiwalnymi.
5. Książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem Mt-507:
 - 1) powinna znajdować się na czynnej lokomotywie,
 - 2) w przypadku wysyłania lokomotywy do naprawy, powinna zostać przekazana razem z lokomotywą do zakładu naprawczego.
6. Za wyposażenie lokomotywy w książkę Mt-507 odpowiada pracownik Działu Warsztatu, dopuszczający pojazd do eksploatacji.
7. Książkę Mt-507, w której wyczerpało się miejsce na wpisy i została wymieniona na nową, należy przechowywać w Dziale Warsztatu przez 1 rok, a następnie zniszczyć zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami archiwalnymi.
8. Książka przeglądów okresowych Mt-550 i książka napraw bieżących Mt-551 prowadzone są przez pracownika Działu Warsztatu uprawnionego do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji i pozostają w Dziale Warsztatu przez cały czas znajdowania się pojazdu na ilostanie Spółki CZW.
9. Książki przeglądów okresowych Mt-550 i książki napraw bieżących Mt-551, w których zabrakło miejsca na dalsze wpisy, w wyniku czego zostały wymienione na nowe, należy przechowywać w Dziale Warsztatu przez okres 2 lat, a następnie zniszczyć zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami archiwalnymi.

10. Kartę podzespołów pojazdu trakcyjnego Mt-517 (z wyjątkiem zestawów kołowych) należy prowadzić dla następujących podzespołów:
 - 1) maszyny elektryczne, w tym przetwornice statyczne i transformatory o mocy znamionowej powyżej 3 kW;
 - 2) silnik spalinowy;
 - 3) sprężarka powietrza;
 - 4) rama wózka;
 - 5) zestaw kołowy;
 - 6) prędkościomierz;
 - 7) aparat czuwaka;
 - 8) generator SHP;
 - 9) turbosprężarka;
 - 10) podgrzewacz wody;
 - 11) kocioł lub agregat grzewczy (odrębna karta na silnik spalinowy i prądnicę).
11. Kartę dla nowego, wprowadzanego do eksploatacji podzespołu, zakłada Dział Warsztatu, a w przypadku montażu nowego podzespołu w trakcie naprawy lokomotywy, kartę podzespołu zakłada pracownik zakładu naprawczego.

Zapisów w karcie podzespołu, dotyczących badań, naprawy, demontażu i montażu w lokomotywie, dokonuje pracownik Działu Warsztatu lub pracownik zakładu naprawczego.

Z chwilą fizycznej likwidacji danego podzespołu, jego kartę należy zniszczyć.
12. Kartę dla nowego, wprowadzanego do eksploatacji podzespołu, zakłada Dział Warsztatu, a w przypadku montażu nowego podzespołu podczas naprawy lokomotywy, kartę podzespołu zakłada naprawiający.
13. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza oraz książka kotłowa Mt-592 kotła ogrzewczego podlegają zasadom określonym w przywołanej na wstępie *ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* oraz zasadom ogłoszonym przez organy TDT.
14. W procesie utrzymania obowiązują następujące zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych:
 - 1) karty podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza i książkę kotłową przechowuje się razem z książką Mt-553;
 - 2) w przypadku wymiany podzespołu należy dokonać również wymiany dokumentu ewidencyjnego tego podzespołu;
 - 3) w przypadku wysyłania lokomotywy do zakładu naprawczego należy przekazywać książkę Mt-553 wraz z kartami podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza i książkę kotłową;
 - 4) w przypadku wysyłania podzespołu do zakładu naprawczego, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę, a dla kotłów ogrzewczych i zbiorników powietrza odpowiednio książkę kotłową i dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza;
 - 5) dokumenty ewidencyjne zespołów i podzespołów znajdujących się w rezerwie obiegowej powinny być przechowywane w Dziale Warsztatu, a w przypadku wysyłania podzespołu rezerwy obiegowej do naprawy, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę.

§ 22. Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem lokomotywy

1. Zależnie od rodzaju czynności związane z utrzymaniem lokomotywy rejestruje się w:
 - 1) książce Mt-507;
 - 2) książce Mt-550;
 - 3) książce Mt-551;
 - 4) książce Mt-553).
2. Wykonanie przeglądu kontrolnego potwierdza w książce Mt-507 pracownik Działu Warsztatu, upoważniony do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę i miejsce wykonania przeglądu kontrolnego oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
3. Wykonanie przeglądu okresowego potwierdza w książce Mt-507 i w książce Mt-551 pracownik Działu Warsztatu, upoważniony do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem przeglądów okresowych. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę i miejsce wykonania przeglądu okresowego oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
4. Wykonanie naprawy bieżącej lub awaryjnej systemem gospodarczym potwierdza w książce Mt-507 i w książce Mt-551, a w przypadku naprawy awaryjnej także w książce Mt-553 pracownik Działu Warsztatu, upoważniony do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem napraw. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę, miejsce i zakres wykonania naprawy oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
5. Wykonanie naprawy okresowej systemem gospodarczym potwierdza w książce Mt-507 oraz w książce Mt-553 pracownik Działu Warsztatu, upoważniony do dopuszczania lokomotywy do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem napraw. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę, miejsce i rodzaj naprawy oraz nazwisko osoby potwierdzającej i nie może być zamieszczone przed dokonaniem odbioru technicznego lokomotywy przez komisarzy odbiorczych.
6. Wykonanie naprawy awaryjnej lub okresowej przez zakład naprawczy potwierdza w książce Mt-553, na podstawie wpisu upoważnionego pracownika wykonawcy naprawy, komisarzy odbiorczych. Potwierdzenie powinno zawierać także zakres ewentualnych, dodatkowych czynności naprawczych.
7. Postanowienia powyższych ustępów 1-6 mają zastosowanie odpowiednio również przy przebudowie lub modernizacji lokomotywy.

§ 23. Ewidencja uszkodzeń i awarii

1. Aby podczas oceny procesu utrzymania lokomotywy umożliwić formułowanie prawidłowych wniosków, Dział Warsztatu zobowiązany jest prowadzić ewidencję uszkodzeń i awarii lokomotywy.
2. Ewidencja, o której mowa wyżej w ust. 1, powinna obejmować istotne uszkodzenia i awarie następujących podzespołów lokomotywy:
 - 1) zestawów kołowych;
 - 2) ram wózków i ostoi;
 - 3) silnika trakcyjnego;
 - 4) silnika spalinowego;
 - 5) prądnicy głównej;

- 6) przetwornicy głównej;
 - 7) prędkościomierza;
 - 8) zaworów hamulcowych;
 - 9) urządzeń SHP, czuwaka i radiostopu.
3. Ewidencja uszkodzeń i awarii powinna być prowadzona³⁾ w układzie:
- 1) liczba porządkowa;
 - 2) seria lokomotywy;
 - 3) przebieg lub czas eksploatacji od ostatniej naprawy okresowej;
 - 4) numer lokomotywy;
 - 5) rodzaj uszkodzonego podzespołu;
 - 6) numer uszkodzonego podzespołu;
 - 7) krótki opis uszkodzenia;
 - 8) uwagi.

³⁾ W miarę możliwości w formie elektronicznej, przy użyciu arkusza kalkulacyjnego Excel.

Rozdział V.

Kontrola wykonania i odbiór czynności utrzymaniowych

§ 24. Kontrola wykonania i odbiór lokomotywy po przeglądach, naprawach bieżących i/lub awaryjnych wykonywanych systemem gospodarczym

1. W trakcie wykonywania wszystkich rodzajów przeglądów i napraw, pracownicy Działu Warsztatu odpowiedzialni za nadzór nad czynnościami utrzymaniowymi, zobowiązani są do prowadzenia doraźnej kontroli jakości wykonywanych prac, polegającej na wrywkowym sprawdzaniu zgodności zespołów, podzespołów i elementów lokomotywy z postanowieniami odpowiedniej dokumentacji technicznej oraz na sprawdzaniu jakości wykonywanych prac. Szczegółnej kontroli podlegają dokumenty potwierdzające wykonanie wymaganych badań, pomiarów, prób, itp. oraz zespoły, podzespoły i elementy lokomotywy:
 - związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 - mające istotny wpływ na niezawodność techniczną lokomotywy,
 - mające istotny wpływ na warunki pracy maszynisty.
2. Z uwagi na zakres wykonywanych prac, oprócz kontroli, lokomotywa podlega odbiorom wewnątrzzakładowym po:
 - 1) przeglądach o poszerzonym zakresie – P3,
 - 2) naprawach awaryjnych – Aw,
 - 3) jeżeli miał miejsce demontaż przynajmniej 3 zespołów napędowych (np. w celu wymiany bądź zamiany miejscami zestawów kołowych lub silników trakcyjnych),
 - 4) wymianie kompletu podpór metalowo-gumowych oparcia pudła na wózku.
3. Odbiory wewnątrzzakładowe przeprowadza komisja w składzie: Kierownik Działu Warsztatu, oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonane czynności. Potwierdzenie wykonania i wnioski z przeprowadzonego odbioru należy wpisać do książki przeglądów okresowych Mt-550 i książki napraw bieżących Mt-551.
4. Udział komisarza odbiorczego w odbiorach wewnątrzzakładowych po wykonanych systemem gospodarczym przeglądach, naprawach bieżących i/lub naprawach awaryjnych nie jest wymagany.
5. W ramach prowadzonego nadzoru i monitoringu Dział Warsztatu wykonuje doraźne kontrole jakości utrzymania pojazdu.

§ 25. Kontrola wykonania i odbiór lokomotywy po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych zakłady naprawcze

1. Proces naprawy okresowej lub awaryjnej, wykonywanej przez zakład naprawczy podlega kontroli i odbiorowi przez komisarza odbiorczego Spółki CZW.
2. Kontrola procesu naprawy okresowej lub awaryjnej polega w szczególności na:
 - 1) sprawdzaniu zgodności rzeczywistych parametrów i cech konstrukcyjnych, technologicznych i eksploatacyjnych lokomotywy lub danego wyrobu z wymaganiami podanymi w warunkach technicznych odbioru (WTO), DSU i innych dokumentach, stanowiących podstawę do odbioru technicznego;

- 2) sprawdzenia prawidłowości dokonywanych pomiarów, analiz, obliczeń, itp. oraz poprawności rejestracji otrzymanych wyników, a w razie potrzeby również do notowania uzyskanych wyników na użytek własny;
 - 3) nadzorowaniu przebiegu naprawy poprzez wyrywkową kontrolę jej zgodności z WTO, DSU oraz innymi dokumentami, stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego.
3. Po zakończeniu naprawy komisarz odbiorczy Spółki CZW przeprowadza odbiór techniczny lokomotywy pod kątem zgodności wykonania naprawy z WTO, DSU i innymi dokumentami, stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego, a następnie – w przypadku wyniku pozytywnego – podpisuje protokół potwierdzający wykonanie odbioru technicznego, co stanowi zakończenie naprawy lokomotywy.
 4. Po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego (i tym samym ukończeniu naprawy), komisarz odbiorczy wystawia ~~świadectwo~~ świadectwo sprawności technicznej.
 5. Ukończenie naprawy lokomotywy komisarz odbiorczy, bezzwłocznie po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego zgłasza do Spółki CZW.

Rozdział VI.

Skreślenie lokomotywy z rejestru pojazdów kolejowych

§ 26. Kwalifikowanie lokomotywy do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych

1. Lokomotywa może zostać zakwalifikowana do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki CZW, gdy:
 - 1) posiada znaczne zużycie ostoi, części biegowych i innych elementów konstrukcji o charakterze istotnym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 2) posiada poważne uszkodzenia wynikłe z wydarzeń losowych (pożar, powódź, wykolejenie, zderzenie, itp.) lub z innych przyczyn;
 - 3) jest zbędna z przyczyn eksploatacyjnych (brak zapotrzebowania na pracę);
 - 4) przywrócenie sprawności lokomotywy jest nieuzasadnione lub niemożliwe z technicznego lub ekonomicznego punktu widzenia,
 - 5) jest zamiar zbycia pojazdu przez Spółkę CZW.
2. Kwalifikacji lokomotywy do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych dokonuje komisja, powołana w składzie i w sposób przyjęty w Spółce CZW, która sporządza protokół oceny stanu technicznego lokomotywy. Protokół podlega zatwierdzeniu.
3. W przypadku zakwalifikowania lokomotywy do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych dalszy tryb postępowania, w zależności od tego, czy jest pojazdem przewidzianym do:
 - zbycia przez Spółkę CZW,
 - fizycznej likwidacjijest ustalany indywidualnie.

§ 27. Postępowania z częściami odzyskanymi podczas likwidacji lokomotywy

Zasady rozliczenia złomu i części odzyskanych w procesie fizycznej likwidacji lokomotywy określają odrębne przepisy finansowe i magazynowe.

Rozdział VII.

Postanowienia końcowe

§ 28. Wskazówki administracyjne

1. Stanowiska pracy, na których obowiązuje znajomość niniejszej instrukcji:
 - 1) Kierownik Zmiany,
 - 2) Kierownik Działu Warsztatu,
 - 3) pracownicy Działu Warsztatu,
 - 4) ustawiacz,
 - 5) maszynista lokomotywy manewrowej
 - 6) pracownicy CZW odpowiedzialni za szkolenia i dochodzenia wypadkowe.
2. Instrukcję należy wykonać co najmniej w 4 egzemplarzach, przy czym poszczególne egzemplarze otrzymują:
 - Nr 1. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – Kierownik Działu Warsztatu,
 - Nr 2. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – Kierownik Zmiany,
 - Nr 3. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – stanowisko pracy odpowiedzialne za aktualność instrukcji,
 - Nr 4. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach,
 - Nr 5. Zakład naprawczy, aktualnie realizujący czynności utrzymania naprawczego na podstawie zawartej umowy.
3. Wszelkie zmiany i uzupełnienia w niniejszej instrukcji należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 5 egzemplarzach i przekazać podmiotom wymienionym w powyższym rozdzielniku.

§ 29. Postanowienia administracyjne

1. Wszyscy pracownicy związani z utrzymaniem i prawidłową eksploatacją lokomotywy spalinowej typu 6D (Ls800) serii SM42 oraz ich zwierzchnicy zobowiązani są do ścisłego przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.
2. Za poprawność zapisów, kontrolę bieżącą zawartości i aktualizację niniejszej instrukcji odpowiada wyznaczony pracownik Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.
3. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następującym po dniu jej zatwierdzeniu.

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

| Lp. | dotyczy: zmiany lub uzupełnienia | strona, roz- dział, §, ustęp, pkt, ppkt, litera, tiret | zmiana (uzupeł- nienie) obowiązuje od dnia | czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę |
|-----|-------------------------------------|---|--|---|
| | | | | |

