



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«29» октября 2012 г.

Москва

№ 2155р

Об утверждении инструкции по учету локомотивов

В целях совершенствования системы учета и оценки эффективности использования локомотивного парка в ОАО «РЖД»:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 июля 2013 г. прилагаемую Инструкцию по учету локомотивов (далее – Инструкция).

2. Первому заместителю начальника Дирекции тяги Мишину С.П., начальникам Центральной дирекции управления движением Иванову П.А. и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Лубягову А.М., генеральному директору ОАО «НИИАС» Погодину А.Е. (по согласованию), начальнику Управления анализа и статистики Филипченко С.А. пересмотреть до 1 февраля 2013 г. в установленном порядке первичные учетные и отчетные формы статистической отчетности по учету локомотивов и инструктивные указания по их составлению в соответствии с Инструкцией.

3. Начальнику Департамента информатизации и корпоративных процессов управления Илларионову А.В. обеспечить до 1 июля 2013 г. корректировку программного обеспечения по автоматизированному учету локомотивов в ОАО «РЖД».

4. Вице-президенту Воротилкину А.В., первому заместителю Дирекции тяги Мишину С.П., начальникам Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Лубягову А.М., Центральной дирекции управления движением Иванову П.А. и Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава Сизову С.В. до 1 июля 2013 г.:

4.1. обеспечить внесение изменений в нормативные документы ОАО «РЖД», учитывающих положения Инструкции;

4.2. разработать и утвердить в установленном порядке инструкцию о порядке взятия ОАО «РЖД» в аренду локомотивов иных владельцев для использования на путях общего пользования ОАО «РЖД».

5. Начальникам Управления анализа и статистики Филипченко С.А. и Главного вычислительного центра Вишнякову В.Ф. разработать и утвердить установленным порядком до 1 июля 2013 г. порядок регистрации в

информационных системах ОАО «РЖД» локомотивов иных владельцев, выходящих на пути общего пользования ОАО «РЖД».

6. Начальникам железных дорог, начальникам региональных дирекций тяги, дирекций по ремонту тягового подвижного состава, дирекций управления движением и дирекций моторвагонного подвижного состава довести Инструкцию до сведения причастных работников, организовать до 1 апреля 2013 г. ее изучение и обеспечить выполнение ее требований.

7. Признать утратившей силу с 1 июля 2013 г. Инструкцию по учету наличия, состояния, ремонта, технического обслуживания, работы и использования тягового подвижного состава, утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 11 ноября 2009 г. № 2293р, в части учета локомотивов.

Первый вице-президент
ОАО «РЖД»

В.Н.Морозов



УТВЕРЖДЕНА

распоряжением ОАО «РЖД»

от «29» 10 2012 г. № 2155р

ИНСТРУКЦИЯ

по учету локомотивов

I. Общие положения

1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок учета локомотивов, находящихся в наличном парке ОАО «РЖД».

2. Наличный парк ОАО «РЖД» состоит из локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД», а также из локомотивов иных владельцев, используемых в перевозочном процессе на железнодорожных путях инфраструктуры ОАО «РЖД».

Локомотивы наличного парка ОАО «РЖД» должны быть зарегистрированы в автоматизированной базе данных тягового подвижного состава (далее – АБД ТПС). При регистрации локомотивов иных владельцев в АБД ТПС указываются: серия, серийный номер, секции локомотива, владелец, восьмизначный номер (для владельцев локомотивов, зарегистрированных на территории Российской Федерации).

3. Парк локомотивов иных владельцев включает в себя локомотивы, эксплуатируемые на железнодорожных путях инфраструктуры ОАО «РЖД», в том числе переданные в аренду ОАО «РЖД» (кроме переданных на условиях лизинга и принятых филиалами ОАО «РЖД» на баланс), владельцами которых являются железнодорожные администрации государств – участников Содружества Независимых Государств и иных стран (далее – другие железнодорожные администрации), другие юридические и физические лица.

4. Инвентарный парк локомотивов ОАО «РЖД» состоит из локомотивов собственности ОАО «РЖД» и локомотивов иных владельцев, взятых ОАО «РЖД» в аренду на условиях лизинга, находящихся на балансе филиалов ОАО «РЖД». Филиалы ОАО «РЖД», к структурным подразделениям которых такие локомотивы приписаны, в соответствии с настоящей Инструкцией являются балансодержателями локомотивов.

5. Локомотивы наличного парка ОАО «РЖД» в зависимости от выполняемой операции (состояния локомотива) учитываются по следующим категориям:

эксплуатируемый парк, состоящий из рабочего и нерабочего парков локомотивов;

неэксплуатируемый парк локомотивов;

парк локомотивов, переданных в аренду для эксплуатации на железнодорожных путях (далее – пути) необщего пользования;

парк локомотивов, находящихся на консервации.

Схема системы учета локомотивов наличного парка ОАО «РЖД» приведена в приложении № 1.

6. Пооперационный учет локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД» при их использовании на путях общего пользования других железнодорожных администраций в оперативных автоматизированных системах ОАО «РЖД» не производится.

7. Учет локомотивов иных владельцев, за исключением локомотивов взятых ОАО «РЖД» в аренду, производится только при их нахождении в рабочем парке, если иной порядок учета не предусмотрен заключенным договором между ОАО «РЖД» и такими владельцами локомотивов.

8. Ответственность за выполнение положений настоящей Инструкции и достоверность учетных данных несут причастные работники филиалов ОАО «РЖД» – балансодержателей локомотивов, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции управления движением, служб корпоративной информатизации железных дорог, их структурных подразделений, других предприятий и организаций, осуществляющих эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и модернизацию наличного парка локомотивов.

II. Учет локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД»

9. Основным документом для учета инвентарного наличия локомотивов ОАО «РЖД» является формуляр или технический паспорт локомотива (далее – технический паспорт).

Технический паспорт локомотива – документ, в котором отражаются основные технические и эксплуатационные характеристики локомотива: серия, серийный номер, год постройки и наименование завода-изготовителя, виды, даты и место выполненных видов ремонта, наименование проведенной модернизации, пробеги и другие данные. Технический паспорт содержит также технические паспорта сменяемого оборудования.

Нанесенные на кузовах локомотивов наименования серий должны соответствовать записям в технических паспортах этих локомотивов. Не допускается изменение наименования серий локомотивов без соответствующего разрешения руководства ОАО «РЖД».

10. Технический паспорт ведется структурным подразделением балансодержателя, к которому этот локомотив приписан (далее – депо приписки), или структурным подразделением иного, уполномоченного филиала ОАО «РЖД», на каждую единицу локомотива.

При передаче локомотива из одного депо приписки в другое депо приписки, структурным подразделениям ОАО «РЖД», физическим или юридическим лицам, а также при отправке для выполнения плановых видов ремонта и модернизации, в том числе модернизации с продлением срока службы локомотива (далее – модернизация МЛП), вместе с локомотивом пересылается и его технический паспорт.

В случае отправки локомотива на базу запаса при его консервации технический паспорт остается в депо приписки.

При выполнении непланового ремонта, связанного с заменой оборудования, технический паспорт на установленное оборудование ремонтным предприятием пересылается в депо приписки.

Автоматизированное ведение и учет технических паспортов локомотивов производится посредством заполнения в специализированном банке данных их электронных копий (далее – электронный паспорт локомотива) в установленном ОАО «РЖД» порядке.

11. Инвентарный парк локомотивов балансодержателя в количественном отношении изменяется за счет:

- поставки локомотивов с заводов-изготовителей;
- приобретения локомотивов у физических или юридических лиц, включая лизинг;
- получения (передачи) локомотивов от других (другим) балансодержателей (ям) локомотивов;
- исключения локомотивов из инвентарного парка по техническому состоянию, по истечении установленного срока службы, а также вследствие морального и физического их износа;
- передачи (реализации) локомотивов детским железным дорогам, музеям железнодорожного транспорта, учебным заведениям, другим структурным подразделениям ОАО «РЖД»;
- реализации локомотивов физическим или юридическим лицам.

12. Новый локомотив принимается на заводе-изготовителе представителями депо приписки с оформлением «Акта приемки (передачи) локомотива» формы ТУ-53л (далее – акт формы ТУ-53л).

Принятый локомотив пересылается в недействующем состоянии в локомотивное ремонтное депо Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» или иное ремонтное предприятие по

согласованию с Дирекцией тяги (далее – ремонтное депо) для проведения работ по подготовке к эксплуатации в объеме технического обслуживания ТУ-5в.

Подписанный акт формы ТУ-53л и технический паспорт локомотива пересылаются в депо приписки для заполнения электронного паспорта локомотива и электронной копии акта формы ТУ-53л (далее – акт формы ТУ-53л ЭТД) работником, ответственным за их заполнение (далее – ответственный работник). При поставке локомотива с завода-изготовителя, входящего в холдинг ОАО «РЖД», ввод данных электронного паспорта локомотива производится заводом-изготовителем локомотива.

Акт формы ТУ-53л ЭТД регистрируется в автоматизированной системе электронного технологического документооборота (далее – АС ЭТД) после осуществления ввода в автоматизированный банк данных электронного паспорта локомотива. При этом подписание акта в АС ЭТД осуществляется только ответственным работником депо приписки, который своей электронной подписью заверяет факт подписания акта формы ТУ-53л и идентичность данных акта формы ТУ-53л ЭТД и акта формы ТУ-53л.

В случае заполнения электронного паспорта заводом-изготовителем по решению балансодержателя регистрация акта формы ТУ-53л ЭТД может производиться одновременно с подписанием акта формы ТУ-53л.

Началом учета бюджета времени принимаемого локомотива в инвентарном парке балансодержателя по месту его приписки является дата и время занесения данных в АБД ТПС, которое производится автоматически после заполнения электронного паспорта локомотива и регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД.

После занесения данных в АБД ТПС технический паспорт локомотива подлежит пересылке в ремонтное депо, а локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке.

Локомотив, приобретенный (арендованный) у физического или юридического лица зачисляется в инвентарный парк балансодержателя на основании договора купли-продажи между ОАО «РЖД» и физическим или юридическим лицом в порядке, приведенном в настоящем пункте.

13. Передача локомотива от одного балансодержателя другому балансодержателю осуществляется в установленном ОАО «РЖД» порядке.

14. Изменение депо приписки локомотива внутри одного балансодержателя осуществляется в установленном балансодержателем порядке.

15. Передача локомотива от одного депо приписки другому депо приписки оформляется путем подписания в АС ЭТД передающей и принимающей локомотив сторонами акта формы ТУ-53л ЭТД.

Передача локомотива может производиться:

в передающем локомотив депо приписки (далее – передающее депо);

в принимающем локомотив депо приписки (далее – принимающее депо);

в ремонтных депо без захода в передающее депо;

на заводах по ремонту подвижного состава (далее – ремонтные заводы) после произведенного ремонта и/или модернизации, в том числе модернизация МЛП, без захода в передающее депо.

Оформление акта формы ТУ-53л ЭТД в АС ЭТД осуществляется ответственным работником передающего депо после получения в установленном порядке соответствующего распоряжения о передаче локомотива другому депо приписки. При этом локомотив должен находиться на железнодорожных путях передающего или принимающего депо, в ремонтном депо или на ремонтном заводе – в зависимости от места его передачи.

Достоверность внесенных в АС ЭТД данных акта формы ТУ-53л ЭТД ответственный работник передающего депо заверяет своей электронной подписью. С момента оформления акта формы ТУ-53л ЭТД в АС ЭТД локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке.

При передаче локомотива на ремонтном заводе или в ремонтном депо без захода в передающее депо приемку локомотива после ремонта и (или) модернизации осуществляют представители принимающего локомотив депо. При этом сначала в АС ЭТД регистрируется «Акт приемки локомотива от ремонтного предприятия» формы ТУ-31л ЭТД (далее – акт формы ТУ-31л ЭТД), а затем представителем (ями) принимающего депо подписывается акт формы ТУ-53л ЭТД.

Начальным моментом учета локомотива в инвентарном парке балансодержателя по месту его новой приписки являются дата и время корректировки АБД ТПС, которая осуществляется автоматически при подписании представителем (ями) принимающего депо акта формы ТУ-53л ЭТД в АС ЭТД на месте передачи локомотива.

С момента подписания акта формы ТУ-53л ЭТД локомотив учитывается:

в случае необходимости проведения дальнейших ремонтно-восстановительных работ – в неэксплуатируемом парке;

в случае готовности локомотива к эксплуатации – в эксплуатируемом парке.

16. Передача (реализация) локомотива детской железной дороге, музею железнодорожного транспорта, учебному заведению или другому структурному подразделению ОАО «РЖД», реализация локомотива иному физическому или юридическому лицу осуществляется по распоряжению ОАО «РЖД» и оформляется актом формы ТУ-53л.

Оформление акта формы ТУ-53л производится ответственным работником передающего депо после получения распоряжения ОАО «РЖД» о передаче (реализации) локомотива при нахождении локомотива на железнодорожных путях на месте его передачи.

Для корректировки данных АБД ТПС одновременно с оформлением акта формы ТУ-53л ответственным работником передающего депо осуществляется заполнение в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД. При этом достоверность внесенных в АС ЭТД данных ответственный работник передающего депо заверяет своей электронной подписью. С момента оформления акта формы ТУ-53л ЭТД локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке.

Акт формы ТУ-53л подписывается членами комиссии балансодержателя, передающего локомотив, и уполномоченными представителями юридического или физического лица, принимающего локомотив.

После подписания акта формы ТУ-53л обеими сторонами ответственным работником передающего депо производится подтверждение (заверение) этого факта путем подписания своей электронной подписью в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД.

Дата и время ввода в АС ЭТД заверяющей электронной подписи акта формы ТУ-53л ЭТД является моментом автоматизированного учета исключения локомотива из инвентарного парка балансодержателя. Данные АБД ТПС при этом корректируются автоматически.

17. Локомотив, пришедший в негодность по техническому состоянию в результате крушения, аварии, пожара, стихийного бедствия и(или) иных чрезвычайных ситуаций, а также вследствие морального и физического износа, истечения установленного срока службы, исключается из инвентарного парка в установленном ОАО «РЖД» порядке.

На каждую секцию локомотива, подлежащую исключению из инвентарного парка, в депо приписки регистрируется в АС ЭТД соответствующий технический акт: на электровоз, тепловоз – «Акт на исключение из инвентарного парка электровоза, тепловоза (газотурбовоза)» формы ТЭУ-38л ЭТД, на паровоз – «Акт на исключение из инвентарного парка паровоза» формы ТУ-43 ЭТД, на тендер паровоза – «Акт на исключение из инвентаря тендера» формы ТУ-44 ЭТД.

Акт формы ТЭУ-38л ЭТД (формы ТУ-43 ЭТД, формы ТУ-44 ЭТД) подписывается в установленном ОАО «РЖД» порядке. С момента подписания в АС ЭТД начальником депо приписки такого акта локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке в состоянии ожидания списания.

Если в процессе ремонта, выполняемого на ремонтном заводе, представителями завода и депо приписки локомотива будет установлено, что отремонтировать локомотив (секцию локомотива) невозможно или ремонт

производить экономически нецелесообразно, то процесс ремонта завершается и локомотив (секция локомотива) исключается из инвентарного парка балансодержателя путем подписания в АС ЭТД акта формы ТЭУ-38л ЭТД (формы ТЭУ-43 ЭТД) в установленном ОАО «РЖД» порядке.

Дата и время ввода последней электронной подписи акта формы ТЭУ-38л ЭТД (формы ТУ-43 ЭТД, формы ТУ-44 ЭТД) в АС ЭТД является моментом прекращения автоматизированного учета локомотива (тендера) в инвентарном парке балансодержателя. Данные АБД ТПС при этом корректируются автоматически.

18. Для учета локомотивов, которым произведены восстановительные работы посредством модернизации МЛП, в обозначение серии вводится отличительный индекс «К» без изменения серийных номеров. Наименование серии с индексом «К» заносится в технический паспорт и наносится на кузов (а) локомотива по разрешению ОАО «РЖД» на заводах, производящих такую модернизацию.

Выполненные работы по модернизации МЛП локомотива в этом случае принимаются уполномоченными представителями депо приписки с оформлением акта формы ТУ-31л ЭТД. Указанный акт регистрируется в АС ЭТД, на основании чего производится автоматическая корректировка серии локомотива в АБД ТПС и электронном паспорте локомотива.

При выполнении модернизации МЛП с изменением серии количество локомотивов депо приписки не изменяется.

19. Тепловозам, модернизированным для совместной работы с бустером в составе тяговых агрегатов, в обозначение серий вводится дополнительный индекс «Б». При этом в техническом паспорте в разделе «Выполненные модернизации» уточняются основные технические параметры локомотива без изменения серийных номеров. Изменения данных в АБД ТПС и электронном паспорте локомотива в этом случае вносятся в порядке, аналогичном для локомотивов после модернизации с присвоением отличительного индекса «К», изложенном в п.18 настоящей Инструкции.

Учет таких тепловозов во всех действующих учетных и отчетных формах по наличию, состоянию и использованию локомотивов производится в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

20. Автоматизированный учет инвентарного парка локомотивов ОАО «РЖД» производится на основе АБД ТПС в целом по ОАО «РЖД», по балансодержателям и их структурным подразделениям.

III. Работа локомотивов наличного парка ОАО «РЖД»

21. Работа, выполняемая локомотивами наличного парка ОАО «РЖД» с локомотивными бригадами на путях инфраструктуры ОАО «РЖД», других железнодорожных администраций и иных организаций (далее – работа локомотива), учитывается по видам движения (пассажирское, грузовое и хозяйственное) и роду выполняемой работы (маневровая и прочая работа).

Отнесение работы локомотива к виду движения осуществляется в соответствии с категорией обслуживаемого поезда, определяемой по его нумерации.

22. Работа локомотива, в зависимости от ее характера, подразделяется на работу:

- в голове поездов;
- в кратной тяге;
- в подталкивании;
- в одиночном следовании;
- вторых (третьих) локомотивов по системе многих единиц (СМЕ).

23. К работе в голове поездов относится работа локомотива, следующего в голове поезда, независимо от наличия других локомотивов в голове или в хвосте этого поезда.

В случае пропуска соединенного поезда, состоящего из двух, трех и более поездов, к работе в голове поездов относится работа головного (первого) локомотива этого поезда, а работа локомотивов от второго и третьего поездов, включенных в соединенный поезд, учитываются как работа вторых, третьих локомотивов, работающих по СМЕ.

24. К работе локомотивов в кратной тяге относится работа второго (третьего) локомотива, прицепленного к поезду за локомотивом, идущим в голове поезда, и управляемого самостоятельной локомотивной бригадой. Второй (третий) локомотив может быть прицеплен к поезду для увеличения силы тяги головного локомотива на весь участок следования или его части.

25. К работе локомотивов в подталкивании относится работа локомотивов, назначаемых в помощь локомотиву (ам), находящемуся (имся) в голове поезда.

Обратное следование подталкивающего локомотива без поезда считается одиночным следованием от подталкивания.

26. К работе локомотивов в одиночном следовании относится работа:

- локомотивов, пересылаемых собственной тягой без вагонов;
- локомотивов, пересылаемых с прицепкой не более 10 физических вагонов;

ведущих локомотивов при пересылке сплотки локомотивов.

При следовании локомотивов, работающих по СМЕ, без поезда к работе в одиночном следовании относится и работа вторых (третьих) локомотивов.

27. Работа локомотивов в кратной тяге и в подталкивании относится к тому виду движения, которым она вызвана. Работа одиночно следующих локомотивов относится к последующему виду движения, а при отсутствии возможности установить его – к преимущественному виду движения данного локомотива.

28. Маневровая работа локомотивов подразделяется на следующие группы:

работа поездных локомотивов на станционных путях;

работа поездных локомотивов при технологическом маневровом передвижении;

работа специально выделенных локомотивов на станционных путях и на путях необщего пользования с выходом на пути общего пользования ОАО «РЖД» (смешанная);

прочая маневровая работа, включающая работу локомотивов на путях структурных подразделений балансодержателя (далее – пути эксплуатационного депо) и работу на путях структурных подразделений других филиалов ОАО «РЖД» и иных организаций (далее – пути других структурных подразделений).

29. К маневровой работе поездных локомотивов на станционных путях (далее – поездные маневры) относятся маневры поездных локомотивов на промежуточных станциях, а также на начальной и конечной станциях, если эти маневры не предусмотрены планом работы станций. Отнесение поездных маневров к виду движения осуществляется в соответствии с нумерацией поездов.

30. К маневровой работе поездных локомотивов (за исключением локомотивов, выполняющих работу на путях эксплуатационного депо) при технологическом маневровом передвижении относятся маневровые передвижения в пределах установленных нормативов:

от окончания приемки локомотива локомотивной бригадой до отправления с поездом;

от прибытия с поездом на конечную станцию до начала сдачи локомотива локомотивной бригадой.

Технологическое маневровое передвижение поездных локомотивов относится к последующему виду движения, а при отсутствии возможности установить его – к предыдущему виду движения.

31. К маневровой работе на станционных путях специально выделенных локомотивов относится:

работа локомотивов, специально выделенных для маневров;

маневровая работа локомотивов пассажирских, грузовых и хозяйственных поездов на начальных и конечных станциях участка их обращения, если она предусмотрена в плане работы данных станций. В случаях, когда начальный или конечный пункт подталкивания находился на перегоне, а маневры производились на ближайшей к нему станции, они также считаются специальными;

маневровая работа диспетчерских локомотивов на промежуточных станциях обслуживаемого участка.

32. К маневровой работе на путях эксплуатационного депо относится маневровая работа локомотивов в пределах этих путей.

33. К маневровой работе на путях других структурных подразделений ОАО «РЖД» и иных организаций относится работа локомотивов на базах топлива, в вагонных депо, в ремонтных депо, в структурных подразделениях других филиалов ОАО «РЖД», а также на путях других организаций на договорной основе.

34. К прочим видам работы (непрерывной продолжительностью не более 24 часа) относится работа локомотивов, связанная с дезинфекцией и промывкой вагонов, снабжением водой и прогревом пассажирских составов, опробованием автотормозов, прогревом цистерн, тушением пожаров, отоплением зданий и сооружений, а также другие работы, не относящиеся к видам движения и роду работы, перечисленным выше. К прочим работам относится также работа локомотивов с подъемными кранами восстановительных поездов при выгрузке (погрузке) на договорной основе.

35. В аренду для работы на путях общего пользования ОАО «РЖД» передаются пассажирские, грузовые и маневровые локомотивы в установленном ОАО «РЖД» порядке после заключения договора аренды между ОАО «РЖД» и юридическими или физическими лицами.

Локомотивы, находящиеся в аренде и используемые в перевозочном процессе на путях общего пользования ОАО «РЖД», учитываются в эксплуатируемом и неэксплуатируемом парках на общих основаниях.

IV. Техническое обслуживание и ремонт локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД»

36. Для локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД» перечень видов ремонта, технического обслуживания и их периодичность устанавливается отдельным распоряжением ОАО «РЖД».

37. Техническое обслуживание, ремонт, модернизация и экипировка локомотивов может осуществляться на ремонтных заводах, в ремонтных депо, на заводах-изготовителях или в сторонних организациях, осуществляющих ремонт (далее – ремонтное предприятие).

Допускается проведение технического обслуживания ТО-2 в эксплуатационном депо и на станционных путях в установленном ОАО «РЖД» порядке.

Ремонт, техническое обслуживание локомотивов иных владельцев, в том числе взятых ОАО «РЖД» в аренду, осуществляется в соответствии с заключенными договорами.

38. Экипировка локомотива производится на топливных складах – структурных подразделениях дирекций материально-технического обеспечения – структурных подразделений филиала «ОАО РЖД» «Росжелдорснаб».

Допускается проведение экипировки локомотива в ремонтном предприятии, эксплуатационном депо и на станционных путях в установленном ОАО «РЖД» порядке.

39. Основанием для постановки локомотива на плановые виды ремонта и техническое обслуживание (далее – плановый ремонт (техническое обслуживание)) является разработанный структурными подразделениями филиалов – балансодержателей локомотивов и согласованный региональной дирекцией по ремонту тягового подвижного состава (ремонтным предприятием) пономерной график постановки локомотивов на ремонт и техническое обслуживание.

Основанием для производства модернизации локомотивов является утвержденная годовая программа модернизации.

Нормы времени нахождения локомотивов на каждом виде планового ремонта (технического обслуживания) и/или модернизации устанавливаются приказом начальника Дирекции по ремонту тягового подвижного состава каждому ремонтному депо (ремонтному предприятию).

40. Прибывший согласно утвержденному в установленном ОАО «РЖД» порядке графику постановки для выполнения планового ремонта (технического обслуживания) и/или модернизации локомотив принимается ремонтным предприятием по моменту прибытия с оформлением акта формы ТУ-31л ЭТД в установленном настоящей Инструкцией порядке.

В случае прибытия локомотива для проведения планового ремонта (технического обслуживания) и/или модернизации вне графика его приемка ремонтным предприятием осуществляется с момента появления свободных ремонтных позиций. До момента приемки такой локомотив учитывается в ожидании передачи ремонтному предприятию.

41. Техническое обслуживание ТО-1 выполняется локомотивной бригадой при приемке/сдаче и экипировке локомотива, а также на железнодорожных станциях при остановках.

Основные требования к организации и проведению технического обслуживания ТО-1 и ТО-2 локомотивов устанавливаются отдельными распоряжениями ОАО «РЖД».

Техническое обслуживание ТО-2 производится локомотиву перед дальнейшим его использованием при достижении нормы периодичности проведения ТО-2 или если дальнейшее его использование приведет к превышению такой нормы.

42. Техническое обслуживание локомотиву в объеме ТО-5 по видам производится при его подготовке:

к консервации, к постановке в технологический резерв Дирекции тяги (техническое обслуживание ТО-5а);

к убытию в недействующем состоянии для ремонта или модернизации на ремонтное предприятие, при передаче в другие депо приписки или в сторонние организации, а также при передислокации (техническое обслуживание ТО-5б);

к эксплуатации после прибытия в недействующем состоянии после постройки, ремонта или модернизации на ремонтных предприятиях и после передислокации для зачисления в инвентарный парк (техническое обслуживание ТО-5в);

к эксплуатации после вывода из консервации, технологического резерва Дирекции тяги (техническое обслуживание ТО-5г).

43. Разрешается совмещать:

техническое обслуживание ТО-2 с экипировкой;

техническое обслуживание ТО-3, текущий ремонт ТР-1, ТР-2 с обточкой бандажей колесных пар без выкатки;

В случае таких совмещений локомотив не зачисляется соответственно на экипировку или техническое обслуживание ТО-4, а учитывается как находящийся на техническом обслуживании ТО-2 с экипировкой или на техническом обслуживании ТО-3 (ТР-1, ТР-2) с обточкой. При этом норма времени нахождения локомотива на совмещенных операциях увеличивается.

Также при проведении текущего ремонта ТР-1, ТР-2, ТР-3, среднего ремонта СР, капитального ремонта КР разрешается проводить работы по продлению назначенного срока службы локомотива (далее – ПСС), в том числе: при проведении ТР-1 – в объеме комплекса ПСС-1, ТР-2 – в объеме ПСС-2, ТР-3 – в объеме ПСС-3, при проведении СР – в объеме ПСС-4, КР – в объеме ПСС-5.

При этом норма времени нахождения локомотива на ремонте увеличивается в соответствии с установленными нормативами, а локомотив

учитывается на текущем ремонте ТР-1 с выполнением ПСС-1, ТР-2 с выполнением ПСС-2 и т.д.

44. На модернизации учитывается локомотив, оборудуемый на ремонтном предприятии новыми, конструктивно отличными узлами от предусмотренных проектом без одновременного проведения плановых видов ремонта или технического обслуживания.

Нормы времени нахождения локомотива на модернизации в условиях ремонтного депо устанавливает Дирекция по ремонту тягового подвижного состава.

Норма времени нахождения локомотива на капитальном ремонте и модернизации МЛП устанавливается распоряжением ОАО «РЖД».

45. Устранение последствий повреждения локомотива между плановыми видами ремонта (технического обслуживания), выполняемых на ремонтных предприятиях, независимо от продолжительности простоя при устранении неисправности является неплановым ремонтом.

Если после прибытия неисправного локомотива на ремонтное предприятие выясняется, что повреждение на данном предприятии не может быть устранено, локомотив пересылается в установленном ОАО «РЖД» порядке в другое ремонтное предприятие для устранения этого повреждения.

На неплановом ремонте также учитываются локомотивы, находящиеся на ремонтном предприятии в процессе выполнения технического обслуживания ТО-2 или ТО-2 совмещенного с экипировкой, с превышением 30 минут установленной на данную операцию нормы при выполнении сверхцикловых работ. Продолжительность неплановых работ в этом случае определяется с момента окончания по нормативу технического обслуживания ТО-2 или ТО-2 совмещенного с экипировкой до окончания выполнения ремонта.

В случае выявления повреждения локомотива в процессе технического обслуживания ТО-2 или ТО-2, совмещенного с экипировкой, которое нельзя устранить из-за отсутствия такой возможности, техническое обслуживание завершается, локомотив пересылается в другое ремонтное предприятие в установленном ОАО «РЖД» порядке, где переводится на неплановый ремонт.

46. Разрешается ставить на плановый ремонт (техническое обслуживание) локомотивы, прибывшие в ремонтное предприятие после возникновения неисправности локомотива на линии с достаточным пробегом (согласно нормативам) для их производства.

47. Выполнение планового ремонта (технического обслуживания) для устранения последствий крушения, аварии, столкновения, пожара, чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера, актов терроризма и вандализма при невыполненной норме периодичности ремонта

(технического обслуживания) допускается по согласованию балансодержателем локомотива с предприятием, выполняющим ремонт.

48. Окраску локомотива при производстве планового ремонта (технического обслуживания), с увеличением нормы простоя, разрешается производить в порядке исключения в случаях:

некачественной его окраски на заводе-изготовителе, ремонтном заводе или в сторонних организациях при ремонте или модернизации МЛП, в ремонтном депо – при проведении среднего ремонта СР или текущего ремонта ТР-3, при наличии акта-рекламации;

устранения последствий крушения, аварии, столкновения, пожара, чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера, актов терроризма и вандализма.

Если вынужденная окраска локомотива производится в период между плановыми видами ремонта и технического обслуживания, то эта работа относится на неплановый ремонт.

49. К неплановому ремонту по вине ремонтного предприятия относится ремонт локомотива:

в период гарантийного срока, установленного в целом на локомотив заводом-изготовителем, ремонтным заводом, ремонтным депо или сторонней организацией, осуществившей его ремонт;

связанный с заменой дефектных узлов, деталей и агрегатов, вышедших из строя до истечения гарантийного срока исправной работы, установленного их изготовителями;

связанный с досрочной покраской локомотива.

50. Изменение вида ремонта (технического обслуживания) или модернизации (за исключением превышения 30 минут установленной нормы при выполнении на ремонтном предприятии сверхцикловых работ технического обслуживания ТО-2 или ТО-2, совмещенного с экипировкой) в ходе выполнения работ не допускается. Также не допускается изменение ожидания одного вида ремонта (технического обслуживания) или модернизации на ожидание другого вида ремонта (технического обслуживания) или модернизации.

51. Обкатка или пробная поездка локомотива, предусмотренная регламентом выполняемого ремонта или модернизации, учитывается отдельным состоянием неэксплуатируемого парка и не включается во время выполнения данного ремонта или модернизации.

52. При ремонте (техническом обслуживании) и модернизации локомотивов, работающих по СМЕ, каждый локомотив учитывается самостоятельно на общих основаниях.

V. Учет локомотивов эксплуатируемого парка

53. Эксплуатируемый парк локомотивов составляют:

1) локомотивы рабочего парка:

выполняющие работу (поездную, маневровую и прочую) с локомотивными бригадами на железнодорожных путях инфраструктуры ОАО «РЖД», других железнодорожных администраций и иных организаций (при заездах);

ожидающие работу на станционных путях с локомотивными бригадами;

2) локомотивы нерабочего парка:

перемещаемые по регулировке неравномерности движения — пересылаемые без участия в тяге в составе поезда или сплотки локомотивы, которым не требуется производство плановых видов ремонта, непланового ремонта, технического обслуживания ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а и ТО-5б, модернизации и экипировки в сопровождении или без сопровождения локомотивных бригад (проводников);

ожидающие перемещения и перемещаемые в ремонтное предприятие одиночным следованием (резервом) без прицепки вагонов для проведения технического обслуживания ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а и ТО-5б, текущего ремонта всех видов, среднего ремонта, капитального ремонта и модернизации; в пункт экипировки;

ожидающие работу на станционных путях — находящиеся без локомотивных бригад на станционных путях в ожидании работы после отцепки или без отцепки от поезда либо после выхода из эксплуатационного депо;

ожидающие работу на путях эксплуатационных депо с локомотивными бригадами или без локомотивных бригад:

прибывшие в депо со станции, которым не требуется выполнение плановых видов ремонта, непланового ремонта, технического обслуживания ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а и ТО-5б, модернизации и экипировки;

после выполнения технического обслуживания ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5в и ТО-5г, экипировки, а также после выполнения плановых видов ремонта и/или модернизации, непланового ремонта, не требующих дальнейшего проведения технического обслуживания ТО-5в;

после окончания использования в качестве стационарных установок или действующих тренажеров;

перемещаемые специально выделенными бригадами:

из парка прибытия станции в эксплуатационное депо, парк отправления станции, к месту проведения технического обслуживания

ТО-2 (ремонтное депо, ПТОЛ, специализированные станционные пути) и экипировки (топливный склад);

из эксплуатационного депо в парк отправления станции, к месту проведения технического обслуживания ТО-2 и экипировки;

в эксплуатационное депо, в парк отправления станции после проведения технического обслуживания ТО-2 и экипировки;

находящиеся в оперативном резерве Центральной дирекции управления движением (далее – оперативный резерв или РД);

ожидающие техническое обслуживание ТО-2 и экипировку с локомотивными бригадами или без них;

проходящие техническое обслуживание ТО-2 в ремонтном предприятии с локомотивными бригадами или без них в пределах установленных нормативов времени проведения или с превышением таких нормативов, но не более 30 минут, при выполнении сверхцикловых работ;

проходящие техническое обслуживание ТО-2, выполняемое силами локомотивной бригады на станционных или путях эксплуатационного депо;

находящиеся на экипировке с локомотивными бригадами и без локомотивных бригад (для локомотивов эксплуатируемого парка);

приемка/сдача локомотива локомотивной бригадой в депо приписки, депо/пункте оборота или на станции (кроме случаев смены локомотивных бригад);

перемещение локомотива в пункт экипировки;

перемещение локомотива локомотивной бригадой от окончания приемки до прохода КП при выходе из депо или от прохода КП до начала сдачи локомотива при заходе в депо.

54. Начальным моментом автоматизированного учета нахождения локомотива в рабочем парке для оперативных систем управления железнодорожным транспортом ОАО «РЖД» (далее – оперативные системы управления) является:

а) для локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД»:

дата и время прохода контрольного поста (далее – КП) при выходе локомотива из эксплуатационного депо в сообщении 230 (далее – с.230), передаваемом в автоматизированную систему оперативного управления перевозками (далее – АСОУП), формируемом на основании данных системы автоматической идентификации подвижного состава (далее – САИ ПС), а в случае отсутствия информации САИ ПС – вводимом в АСОУП дежурным по станции с рабочего места;

дата и время окончания приемки локомотива на станционных путях (кроме случаев смены локомотивных бригад) в с. 230 АСОУП, формируемом

дежурным по станции на основании информации локомотивной бригады об окончании приемки локомотива, переданной по радиосвязи;

б) для локомотивов иных владельцев:

при дислокации локомотива на путях инфраструктуры ОАО «РЖД» – дата и время прохода КП или окончания приемки локомотива в с.230, формируемом в порядке, аналогичном для локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД»;

в остальных случаях – дата и время указанные в 200-х и 230 сообщениях АСОУП, формируемых дежурным по станции на основании информации о моменте выхода локомотива на пути инфраструктуры ОАО «РЖД».

55. Моментом окончания автоматизированного учета локомотива в рабочем парке для оперативных систем управления является:

а) для локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД»:

при заходе локомотива в эксплуатационное депо – дата и время прохода КП в с.230 АСОУП, формируемом на основании данных САИ ПС, а в случае отсутствия информации САИ ПС – вводимом в АСОУП дежурным по станции с рабочего места;

при сдаче локомотива на станции – дата и время начала сдачи локомотива в с.230 АСОУП, формируемом дежурным по станции на основании информации локомотивной бригады о начале сдачи локомотива, переданной по радиосвязи;

б) для локомотивов иных владельцев:

при дислокации локомотива на путях инфраструктуры ОАО «РЖД» – дата и время прохода КП или начала сдачи локомотива в с.230 АСОУП, формируемом в порядке, аналогичном для локомотивов инвентарного парка ОАО «РЖД»;

в остальных случаях – дата и время в 200-х и 230 сообщениях АСОУП, формируемых дежурным по станции на основании информации о моменте убытия локомотива с путей инфраструктуры ОАО «РЖД».

56. Моменты начала и окончания учета локомотивов рабочего парка по выполняемым операциям (состояниям локомотива) с указанием применяемых первичных документов учета, сообщений АСОУП и ответственных за передачу этих данных в приведены в приложении № 2.

57. В случае возникновения неисправности локомотива рабочего парка в пути следования, в результате которой он не имеет возможности вести поезд дальше, машинист сообщает об этом по радиосвязи дежурному по станции и поездному диспетчеру, а также производит запись в «Журнале технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава» формы ТУ-152 (далее – журнал формы ТУ-152) и в разделе 5 маршрута машиниста формы ТУ-3ВЦУ (далее – маршрут машиниста).

Дежурный по станции отмечает в автоматизированной системе ведения и анализа исполненного графика движения поездов факт выявления неисправности локомотива с одновременной регистрацией автоматически сформированного в АС ЭТД «Акта неисправности локомотива» формы ТУ-181 ЭТД (далее – акт формы ТУ-181 ЭТД), а также производит запись в «Журнале движения поездов» формы ДУ-2. При отсутствии у дежурного по станции возможности ввода указанного акта в АС ЭТД его регистрацию осуществляет локомотивный диспетчер дирекции управления движением (далее – локомотивный диспетчер).

Дежурный по станции (локомотивный диспетчер) сообщает по радиосвязи машинисту локомотива номер акта формы ТУ-181 ЭТД, который в свою очередь фиксирует ее в журнале формы ТУ-152 и в маршруте машиниста формы ТУ-3 ВЦУ.

Аналогичным порядком оформляется выявленная в процессе приемки/сдачи локомотивной бригадой или во время ожидания работы неисправность локомотива при нахождении его на путях станции.

В случае выявления неисправности локомотива рабочего парка в процессе приемки/сдачи локомотивной бригадой или во время ожидания работы на путях эксплуатационного депо оформление акта формы ТУ-181 ЭТД и его регистрацию в АС ЭТД осуществляет дежурный по эксплуатационному депо.

Регистрация акта в АС ЭТД формы ТУ-181 ЭТД автоматически изменяет в АБД ТПС показатель «состояние локомотива» и локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке. При этом к учету нахождения локомотива в эксплуатируемом парке принимается время от начала приемки локомотива (с.230) до момента регистрации акта формы ТУ-181 ЭТД.

58. Моменты начала и окончания учета локомотивов нерабочего парка по выполняемым операциям (состояниям локомотива) с указанием используемых первичных документов учета, сообщений АСОУП и ответственных за передачу этих данных приведены в приложении № 3.

59. В случае выявления неисправности локомотива нерабочего парка производится оформление акта формы ТУ-181 ЭТД и его регистрация в АС ЭТД в порядке, аналогичном для локомотивов рабочего парка (пункт 57 настоящей Инструкции).

60. Постановка локомотивов в РД и выдача их из РД осуществляется на основании оперативного приказа Центральной дирекции управления движением.

В РД отставляются локомотивы нерабочего парка, находящиеся в ожидании работы на путях станции или эксплуатационного депо, на срок от 12 часов до 3 суток. Если локомотив, отставленный в РД, не введен в работу

по истечении 3 суток, он должен быть отставлен в технологический резерв Дирекции тяги (далее – технологический резерв или РТ).

Начальным моментом учета нахождения локомотива в РД является дата и время, указанные в регистрируемом в АС ЭТД «Акте о постановке (выдаче) локомотива в оперативный резерв (из оперативного резерва) Дирекции управления движением» формы ТУ-184 ЭТД (далее – акт формы ТУ-184 ЭТД) при постановке локомотива в РД.

Моментом окончания учета нахождения локомотива в РД является дата и время, указанные в регистрируемом в АС ЭТД при выдаче локомотива из РД акте формы ТУ-184 ЭТД.

Регистрацию в АС ЭТД актов форм ТУ-184 ЭТД осуществляет дежурный по эксплуатационному депо. При этом изменение в АБД ТПС показателя «состояние локомотива» производится автоматически.

61. Началом и окончанием автоматизированного учета нахождения локомотивов на техническом обслуживании ТО-2 и его ожидании является дата и время начала ожидания, начала и окончания выполнения технического обслуживания ТО-2, в передаваемом с.230 АСОУП с указанием места проведения операции. Передачу указанного сообщения осуществляет дежурный по депо или дежурный по станции, в зависимости от места выполнения операции и регламента взаимодействия структурных подразделений ОАО «РЖД».

Время нахождения локомотива на техническом обслуживании ТО-2 и его ожидании относится к последующему виду движения, а при невозможности установить его – к преимущественному виду движения локомотива.

62. Локомотив учитывается в ожидании перемещения и в перемещении в ремонтное предприятие резервом без прицепки вагонов для проведения технического обслуживания ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а, ТО-5б и ТО-5г, текущего ремонта всех видов, среднего ремонта, капитального ремонта и модернизации осуществляется:

в ожидании перемещения:

при нахождении локомотива в эксплуатационном депо – от момента регистрации дежурным по депо в АС ЭТД «Акта перевода локомотива в нерабочий парк» формы ТУ-188 ЭТД (далее – акт формы ТУ-188 ЭТД) до даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в с.230 АСОУП, формируемого после завершения такой приемки;

при нахождении локомотива на станции – от момента регистрации в АС ЭТД дежурным по станции акта формы ТУ-188 ЭТД до даты и

времени окончания ожидания, указанных в с.200 АСОУП, формируемого после оправления локомотива со станции;

в перемещении – от даты и времени окончания ожидания перемещения, указанных в с.230 или с.200 АСОУП, формируемого после оправления локомотива со станции, до момента регистрации акта формы ТУ-162 ЭТД или начала учета локомотива в ожидании передачи ремонтному предприятию.

63. Регистрация в АС ЭТД актов форм ТУ-181 ЭТД, ТУ-184 ЭТД, ТУ-188 ЭТД и передача с.200, с.230 АСОУП автоматически изменяет в АБД ТПС показатель «состояние локомотива».

64. Для систем автоматизированного формирования показателей статистического учета локомотивов эксплуатируемого парка используются данные в объеме показателей маршрута машиниста и «Ведомости учета дизельного топлива и электроэнергии на локомотивах и МВПС» формы ТХУ-3 (далее – ведомость формы ТХУ-3).

Принимаемые к учету работы локомотива значения показателей маршрута машиниста и ведомости формы ТХУ-3 должны совпадать со значениями одноименных показателей автоматизированных систем управления железнодорожным транспортом ОАО «РЖД». В случае их различия приоритетными считаются данные, зафиксированные автоматическим порядком.

VI. Учет локомотивов неэксплуатируемого парка

65. Неэксплуатируемый парк составляют локомотивы:

находящиеся в ремонте: капитальном КР, среднем СР, текущем ТР-3, ТР-2 или ТР-1, неплановом; на техническом обслуживании ТО-3, ТО-4 или ТО-5 одного из видов; на модернизации, включая модернизацию МЛП, а также в ожидании указанных в настоящем пункте операций, независимо от места их выполнения или ожидания;

ожидающие пересылку и пересылаемые в недействующем состоянии после выполнения технического обслуживания ТО-5б (далее – недействующее состояние) в ремонтное предприятие для выполнения ремонта и/или модернизации;

находящиеся на техническом обслуживании ТО-2 при следовании в недействующем состоянии в ремонтное предприятие или из ремонтного предприятия после выполнения ремонтно-восстановительных работ для последующего ввода в эксплуатацию (выполнения в ремонтном депо технического обслуживания ТО-5в);

ожидающие перемещения и перемещаемые в ремонтное предприятие для выполнения непланового ремонта после выявления неисправности на линии (с локомотивной бригадой) или на ТО-2;

находящиеся на ответственном хранении у ремонтного предприятия;

выполняющие пробные поездки (обкатку) с локомотивными бригадами, предусмотренные регламентом выполнения ремонта и/или модернизации;

ожидающие пересылку и пересылаемые в недействующем состоянии из ремонтных предприятий после выполнения ремонта и/или модернизации в депо приписки для ввода в эксплуатацию (выполнения в ремонтном депо технического обслуживания ТО-5в);

ожидающие пересылку и пересылаемые на завод-изготовитель или Экспериментальное кольцо ВНИИЖТ (испытательный полигон ВНИИЖТ) для проведения испытаний или ожидающие пересылку и пересылаемые на предприятие балансодержателя после проведения таких испытаний;

ожидающие экипировку или находящиеся в процессе экипировки, выполняемой для локомотивов неэксплуатируемого парка;

находящиеся в технологическом резерве Дирекции тяги (далее – технологический резерв или РТ);

ожидающие передачи другому депо приписки;

пересылаемые в недействующем состоянии при передаче из одного депо приписки в другое (включая временную передислокацию) либо при приобретении у иных юридических или физических лиц;

используемые в качестве стационарной установки;

используемые в качестве действующих тренажеров в структурных подразделениях балансодержателя;

ожидающие исключения из инвентарного наличия балансодержателя при передаче другому балансодержателю, при передаче (реализации) детским железным дорогам, музеям железнодорожного транспорта, учебным заведениям, реализации физическим или юридическим лицам, а также для использования в качестве музейных экспонатов;

ожидающие исключения из инвентарного парка ОАО «РЖД» при списании.

66. Моменты начала и окончания автоматизированного учета локомотива в неэксплуатируемом парке по выполняемым операциям (состояниям) с указанием используемых первичных документов учета, сообщений АСОУП и ответственных за передачу этих данных приведены в приложении № 4.

67. Началом и окончанием автоматизированного учета нахождения локомотива в ремонте: капитальном КР, среднем СР, текущем ТР-3, ТР-2 или ТР-1, неплановом; на техническом обслуживании: ТО-3, ТО-4 или ТО-5 одного из видов; на модернизации, включая модернизацию МЛП,

являются моменты регистрации в АС ЭТД «Акта передачи локомотива ремонтному предприятию» формы ТУ-162 ЭТД (далее – акт формы ТУ-162 ЭТД) – при сдаче локомотива в ремонтное предприятие, или акта формы ТУ-31л ЭТД – при приемке локомотива от ремонтного предприятия. Оформление в АС ЭТД актов формы ТУ-162 ЭТД и формы ТУ-31л ЭТД осуществляется ответственным работником ремонтного предприятия.

Переданные ремонтному предприятию в составе многосекционного локомотива секции, которым не требуется выполнение ремонта (технического обслуживания) или модернизации, учитываются в состоянии ожидания передачи в эксплуатацию исправных секций локомотива до момента передачи по акту формы ТУ-31л ЭТД всего локомотива.

Началом учета ожидания локомотива планового ремонта всех видов, непланового ремонта, технического обслуживания ТО-3, ТО-4, ТО-5а, ТО-5б и ТО-5в, модернизации является:

при проведении указанных операций в ремонтном депо – дата и время в с.230 АСОУП, переданном дежурным по эксплуатационному депо по моменту окончания сдачи локомотива локомотивной бригадой или получения распоряжения ОАО «РЖД» о постановке локомотива на консервацию, либо наступления запланированного срока начала проведения модернизации;

при проведении указанных операций на других ремонтных предприятиях – дата и время прохождения локомотивом контрольного поста ремонтного предприятия или прибытия на станцию примыкания, указанные в переданном с.230 АСОУП.

68. Локомотив учитывается в ожидании пересылки и в пересылке в недействующем состоянии в ремонтное предприятие для проведения ремонта и/или модернизации:

в ожидании пересылки – от момента регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л (о выполнении технического обслуживания ТО-5б) до даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанные в переданном с.230 АСОУП;

в пересылке – от даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанные в переданном с.230 АСОУП, до момента регистрации акта формы ТУ-162 ЭТД или начала учета локомотива в ожидании ремонта и/или модернизации.

69. В случае необходимости проведения технического обслуживания ТО-2 локомотиву, пересылаемому в недействующем состоянии в ремонтное предприятие для ремонта и/или модернизации, моменты начала и окончания нахождения локомотива на технологическом обслуживании ТО-2 определяются в порядке, аналогичном, приведенному в пункте 61 настоящей Инструкции.

При этом учет проведенного технического обслуживания локомотивам эксплуатируемого и неэксплуатируемого парков ведется отдельно.

70. Локомотив учитывается в ожидании пересылки и в пересылке в ремонтное предприятие для выполнения непланового ремонта после выявления неисправности на линии с локомотивной бригадой:

в ожидании пересылки – от момента регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-181 ЭТД до даты и времени отправления локомотива со станции, указанных в переданном с.200 АСОУП. Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-181 ЭТД производится в порядке, приведенном в пункте 57 настоящей Инструкции.

в пересылке – от даты и времени отправления локомотива со станции, указанных в переданном с.200 АСОУП, до регистрации акта формы ТУ-162 ЭТД или начала учета локомотива в ожидании ремонта.

71. Локомотив может быть передан ремонтному предприятию на ответственное хранение, если он прибыл для проведения плановых видов ремонта в разукomплектованном состоянии, при котором передача локомотива ремонтному предприятию не предусмотрена в установленном порядке.

Началом нахождения локомотива на ответственном хранении является момент регистрации в АС ЭТД «Акта передачи (приемки) локомотива на (после) ответственное (го) хранение (я)» формы ТУ-187 ЭТД (далее – акт формы ТУ-187 ЭТД) при передаче локомотива ремонтному предприятию на хранение.

Окончанием нахождения локомотива на ответственном хранении является момент регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД, если локомотив передается этому же ремонтному предприятию для проведения ремонтных работ, технического обслуживания и модернизации, или акта формы ТУ-187 ЭТД при изъятии его с ответственного хранения, если ремонтно-восстановительные работы на этом ремонтном предприятии локомотиву не производятся.

Оформление в АС ЭТД актов формы ТУ-187 ЭТД осуществляется ответственным работником ремонтного предприятия, а их подписание – в установленном порядке уполномоченными представителями балансодержателя локомотива и ремонтного предприятия, принимающего локомотив на ответственное хранение (осуществлявшего хранение локомотива).

72. Учет нахождения локомотива в пробной поездке (обкатке) с локомотивной бригадой, предусмотренной регламентом выполнения ремонта и/или модернизации, осуществляется с момента окончания приемки локомотива до момента окончания сдачи локомотива локомотивной бригадой.

73. Локомотив учитывается в ожидании пересылки и в пересылке в недействующем состоянии из ремонтного предприятия после выполнения плановых видов ремонта и/или модернизации в депо приписки для ввода в

эксплуатацию (выполнения в ремонтном депо технического обслуживания ТО-5в):

в ожидании пересылки – от момента регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД до даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в переданном с.230 АСОУП;

в пересылке – от даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в переданном с.230 АСОУП, до регистрации акта формы ТУ-162 ЭТД или начала учета локомотива в ожидании выполнения технического обслуживания ТО-5в.

74. Локомотив пересылается на завод-изготовитель или Экспериментальное кольцо ВНИИЖТ (испытательный полигон ВНИИЖТ) для проведения испытаний по распоряжению Дирекции тяги, согласованному с Дирекцией управления движением.

Локомотив учитывается в ожидании пересылки и в пересылке для проведения таких испытаний:

в ожидании пересылки – от момента регистрации в АС ЭТД уполномоченным работником депо приписки «Акта пересылки локомотива для проведения испытаний» формы ТУ-190 ЭТД, оформленным на основании указанного распоряжения, до даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в переданном с.230 АСОУП;

в пересылке – от даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в переданном с.230 АСОУП, и до момента регистрации акта формы ТУ-162 ЭТД по месту передачи локомотива или начала учета локомотива в ожидании передачи.

Локомотив учитывается в ожидании и в пересылке на предприятие балансодержателя после проведения испытаний:

в ожидании пересылки – от момента регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД до даты и времени отправления локомотива со станции, указанных в переданном с.200 АСОУП;

в пересылке – от даты и времени отправления локомотива со станции, указанных в переданном с.200 АСОУП, до момента регистрации в АС ЭТД «Акта ввода локомотива в эксплуатацию» формы ТУ-185 ЭТД (далее – акт формы ТУ-185 ЭТД).

75. В случае проведения экипировки локомотива неэксплуатируемого парка моменты ожидания и нахождения на данной операции учитываются на основании даты и времени, указанных в с.230 АСОУП, передаваемом дежурным по эксплуатируемому депо или дежурным по станции (в зависимости от места проведения операции). Учет экипировки локомотивов эксплуатируемого и неэксплуатируемого парков ведется отдельно.

76. В технологический резерв отставляются локомотивы инвентарного парка ОАО «РЖД» в установленном ОАО «РЖД» порядке. Основанием для постановки локомотива в РТ и изъятия локомотива из РТ для эксплуатации является приказ Дирекции тяги.

В РТ отставляются локомотивы нерабочего парка, находящиеся в ожидании работы на путях эксплуатационного депо. Содержание локомотива в РТ осуществляется в расхоложенном состоянии.

Локомотивы отставляются в РТ на срок от 3 суток до 3 месяцев. Если локомотив, отставленный в РТ, не введен в работу по истечении указанного срока, он должен быть отставлен на консервацию. Допускается отставление локомотивов на консервацию до истечения этого срока.

Началом и окончанием автоматизированного учета нахождения локомотива в РТ являются моменты регистрации в АС ЭТД соответственно «Акта о постановке локомотива на консервацию, в технологический резерв Дирекции тяги» формы ТУ-124 ЭТД (далее – акт формы ТУ-124 ЭТД) – при постановке в РТ и акта формы ТУ-162 ЭТД – при приемке локомотива из ремонтного предприятия после выполнения технического обслуживания ТО-5г.

Оформление в АС ЭТД акта формы ТУ-124 ЭТД производится ответственным работником депо приписки после получения приказа Дирекции тяги о постановке локомотива в РТ при готовности к передаче локомотива ремонтному предприятию для выполнения технического обслуживания ТО-5а. С момента оформления в АС ЭТД акта ТУ-124 ЭТД локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке.

77. Локомотив учитывается в ожидании передачи другому депо приписки балансодержателя, исключения из инвентарного наличия балансодержателя при передаче другому балансодержателю, при передаче (реализации) детской железной дороге, музею железнодорожного транспорта, учебному заведению, реализации физическому или юридическому лицу, а также для использования в качестве музейного экспоната, от момента оформления в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД ответственным работником депо приписки до момента подписания принимающей стороной в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД или ввода заверяющей подписи ответственного работника о подписании акта формы ТУ-53л.

Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-53л осуществляется в порядке, приведенном в разделе 2 настоящей Инструкции.

78. Локомотив учитывается в ожидании пересылки и в пересылке в недействующем состоянии при передаче из одного депо приписки в другое (включая временную передислокацию) либо при приобретении у иного юридического или физического лица:

в ожидании пересылки – от момента регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД до даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в переданном с.230 АСОУП;

в пересылке – от даты и времени окончания приемки локомотива локомотивной бригадой, указанных в переданном с.230 АСОУП, до момента регистрации акта формы ТУ-162 ЭТД или начала учета локомотива в ожидании выполнения технического обслуживания ТО-5в (выполнения в ремонтном депо технического обслуживания ТО-5в).

79. К локомотивам, используемым в качестве стационарных установок, относятся локомотивы, выполняющие прочие работы более 24 часов.

Началом и окончанием автоматизированного учета использования локомотива в качестве стационарной установки являются дата и время начала и окончания использования локомотива, зарегистрированные в АС ЭТД «Актом начала (окончания) работы локомотива в качестве стационарной установки» формы ТУ-183 ЭТД (далее – акт формы ТУ-183 ЭТД) ответственным работником эксплуатационного депо. Основанием для регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-183 ЭТД является приказ начальника эксплуатационного депо об использовании локомотива в качестве стационарной установки.

80. Началом и окончанием автоматизированного учета использования локомотива в качестве действующего тренажера являются дата и время начала и окончания такого использования локомотива, зарегистрированные в АС ЭТД «Актом начала (окончания) использования локомотива в качестве действующего тренажера» формы ТУ-186 ЭТД (далее – акт формы ТУ-186 ЭТД) ответственным работником депо приписки. Основанием для регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-186 ЭТД распоряжение Дирекции тяги об использовании локомотива в качестве действующего тренажера.

81. Исключение локомотива из инвентарного парка ОАО «РЖД при списании производится в порядке, приведенном в пункте 17 настоящей Инструкции.

Началом учета локомотива в ожидании исключения из инвентарного парка ОАО «РЖД при списании является момент подписания в АС ЭТД технического акта формы ТЭУ-38л ЭТД (формы ТУ-43 ЭТД, формы ТУ-44 ЭТД) начальником депо приписки.

Окончанием учета локомотива в ожидании исключения из инвентарного парка ОАО «РЖД при списании является дата и время ввода последней электронной подписи акта формы ТЭУ-38л ЭТД (формы ТУ-43 ЭТД, формы ТУ-44 ЭТД).

82. Регистрация в АС ЭТД актов форм ТУ-31л ЭТД, ТУ-53л ЭТД, ТУ-124 ЭТД, ТУ-162 ЭТД, ТУ-181 ЭТД, ТУ-183 ЭТД, ТУ-185 ЭТД,

ТУ-186 ЭТД, ТУ-187 ЭТД и передача с.200, с.230 АСОУП автоматически изменяет в АБД ТПС показатель «состояние локомотива».

VII. Учет локомотивов, переданных в аренду для эксплуатации на путях необщего пользования

83. В аренду передаются грузовые и маневровые локомотивы в установленном ОАО «РЖД» порядке после заключения между балансодержателем локомотивов и юридическим или физическим лицом договора аренды.

Локомотивы, выполняющие хозяйственную и маневровую работу в целях обеспечения деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД», не включаются в число сданных в аренду.

84. Началом и окончанием автоматизированного учета нахождения локомотива в парке переданных в аренду для эксплуатации на путях необщего пользования являются дата и время начала и окончания такой аренды и оформления «Акта приемки (передачи) локомотива в аренду (из аренды)» формы ТУ-182 ЭТД (далее – акт формы ТУ-182 ЭТД), зарегистрированного в АС ЭТД.

Акт формы ТУ-182 ЭТД оформляется на основании заключенного договора между балансодержателем локомотивов и юридическими или физическими лицам и актами приемки (передачи) локомотивов юридическим или физическим лицам. Типовые формы договора и акта передачи локомотивов в аренду для работы на путях необщего пользования утверждаются ОАО «РЖД» в установленном порядке.

Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-182 ЭТД автоматически изменяет в АБД ТПС показатель «состояние локомотива».

VIII. Учет локомотивов, находящихся на консервации

85. Локомотивы отставляются на консервацию и вводятся в эксплуатацию после вывода из консервации по распоряжению ОАО «РЖД» в установленном порядке. На консервацию отставляются локомотивы в технически исправном состоянии, удовлетворяющие требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

Постановка локомотива на консервацию и ввод его в эксплуатацию после консервации производится после соответствующей технической подготовки –

выполнения технического обслуживания ТО-5а перед консервацией и технического обслуживания ТО-5г перед вводом в эксплуатацию.

Срок содержания локомотива на консервации определяется от момента завершения технического обслуживания ТО-5а до момента завершения технического обслуживания ТО-5г. При этом срок содержания локомотива (кроме паровоза) на консервации не должен превышать трех лет, после чего он должен быть введен в эксплуатацию.

Отставляемый на консервацию локомотив передается на базу запаса с «Журналом технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава» формы ТУ-152 и актом формы ТУ-124 ЭТД, с указанием пробегов от капитального и текущих видов ремонта, технического обслуживания ТО-3.

86. Началом и окончанием автоматизированного учета нахождения локомотива на консервации являются моменты регистрации в АС ЭТД соответственно акта формы ТУ-124 ЭТД – при постановке на консервацию и акта формы ТУ-162 ЭТД – при приемке локомотива из ремонтного предприятия после выполнения технического обслуживания ТО-5г.

Оформление в АС ЭТД акта формы ТУ-124 ЭТД производится ответственным работником депо приписки после получения распоряжения ОАО «РЖД» о постановке на консервацию при готовности к передаче локомотива ремонтному предприятию для выполнения технического обслуживания ТО-5а. С момента оформления в АС ЭТД акта ТУ-124 ЭТД локомотив учитывается в неэксплуатируемом парке.

Регистрация в АС ЭТД актов форм ТУ-124 ЭТД и ТУ-162 ЭТД автоматически изменяет в АБД ТПС показатель «состояние локомотива».

Схема системы учета локомотивов в ОАО «РЖД»

Категория парка локомотивов		№ состояния учета или выполняемой операции (группы операций)	Состояние учета, выполняемая операция (группа операций)
по принадлежности	по состоянию учета и выполняемым операциям		
Назначный ОАО «РЖД» 1. Инвентарный парк ОАО «РЖД» Б. Иных владельцев, арендуемый ОАО «РЖД» по линии В. Арендуемый ОАО «РЖД» (кроме лизинга) Г. Эксплуатируемый на путях общего пользования ОАО «РЖД»	1. Эксплуатируемый 1.1. Рабочий 1.2. Нерабочий	1.1.1.	Выполнение работы с локомотивной бригадой на путях общего пользования (в том числе с заездом на пути инфраструктуры иных организаций) и структурных подразделений ОАО «РЖД»: поездная – в голове поезда, кратной тягой (включая распределенную тягу и работу по системе многих единиц), в подталкивании, в одиночном следовании, в голове сплочки локомотивов; маневровая, спецманевровая и прочая работа
		1.1.2.	Выполнение работ с локомотивной бригадой на путях общего пользования других железнодорожных администраций
		1.1.3.	Ожидание работы с локомотивной бригадой на станциях смены локомотивных бригад, станциях депо приписки и станциях оборота
		1.1.4.	Приемка/сдача локомотива локомотивной бригадой на станции при смене локомотивных бригад
		1.1.5.	Маневровые перемещения с поездом на станции (поездные маневры)
		1.1.6.	Перемещение локомотива с локомотивной бригадой без поезда из парка прибытия или депо в парк отправления, из парка прибытия в депо
		1.2.1.	Приемка/сдача локомотива локомотивной бригадой в депо приписки, депо/пункте оборота или на станции (кроме случаев смены локомотивных бригад)
		1.2.2.	Ожидание и проведение экипировки локомотива
		1.2.3.	Ожидание работы в депо приписки, депо/пункте оборота
		1.2.4.	Ожидание работы на станциях депо приписки и станциях оборота
		1.2.5.	Нахождение в оперативном резерве Центральной дирекции управления движением (до 3 суток)
	2. Неэксплуатируемый	1.2.6.	Перемещение локомотива локомотивной бригадой от окончания приемки до прохода КИ при выходе из депо или от прохода КТ до начала сдачи локомотива при заходе в депо - в пределах установленных нормативов времени
		1.2.7.	Перемещение локомотива по регулировке без участия в тяге (в составе сплочки или поезда)
		1.2.8.	Перемещение локомотива специально выделенной бригадой из парка прибытия или депо в парк отправления, из парка прибытия в депо, к месту проведения ТО-2 и обратно, в пункт экипировки и обратно
		1.2.9.	Ожидание проведения ТО-2
		1.2.10.	Проведение ТО-2 в специализированном ремонтном предприятии, в пределах установленных нормативов времени проведения или с превышением таких нормативов на 30 мин. при выполнении сверхцикловых работ
		1.2.11.	Проведение ТО-2 силами локомотивной бригады на станционных путях и путях при депо
		1.2.12.	Перемещение резервом в ремонтное локомотивное депо для проведения ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а, ТО-5б, ТО-5г, СР, ТР одного из видов и/или модернизации, в пункт экипировки
		2.1.	Использование в качестве стационарной установки с проведением экипировки
		2.2.	Пересылка при передаче исправного локомотива в другое депо приписки (включая временную передислокацию) и при приобретении у другого собственника, без участия в тяге
		2.3.	Пересылка исправного локомотива по распоряжению балансодержателя на локомотивостроительный завод или Экспериментальное кольцо ВНИИКТ (испытательный полигон ВНИИКТ) для проведения испытаний или пересылка этого локомотива после проведения таких испытаний
		2.4.	Нахождение в технологическом резерве Дирекции тяги (от 3 суток до 3 месяцев) в расхоленном состоянии, без консервации
		2.5.	Ожидание передачи другому структурному подразделению ОАО «РЖД» (до подписания акта)
		2.6.	Ожидание передачи в ремонтное предприятие (ремонтное локомотивное депо, завод) для проведения плановых видов ремонтно-восстановительных работ
		2.7.	Ожидание передачи в эксплуатацию исправных секций локомотива до передачи по акту в эксплуатацию всего локомотива (при сдаче локомотива в ремонт с исправными и неисправными секциями или после ремонта отдельных секций локомотива)
		2.8.	Ожидание пересылки с ремонтного предприятия после выполнения ремонтно-восстановительных работ (после подписания акта о передаче в эксплуатацию)
		2.9.	Перемещение в ремонтное предприятие в недействующем состоянии после выполнения ТО-5б для проведения планового вида ремонта и/или модернизации
		2.10.	Перемещение в ремонтное предприятие для проведения ТО-5в после СР, ТР3 и КР и/или модернизации в условиях локомотиворемонтного завода
		2.11.	Выполнение пробной поездки (обкатки), предусмотренной регламентом выполнения ремонта (модернизации)
		2.12.	Перемещение в ремонтное локомотивное депо для проведения непланового ремонта после возникновения неисправности на линии
		2.13.	Ожидание передачи ремонтному предприятию (ремонтное локомотивное депо, локомотиворемонтный завод) для проведения непланового ремонта
		2.14.	Ожидание пересылки в ремонтное локомотивное депо после возникновения неисправности на линии
		2.15.	Ожидание исключения из инвентарного парка при списании (до подписания акта)
		2.16.	Ожидание исключения из инвентарного парка при реализации локомотива иному собственнику, для передачи (реализации) в качестве тренажера иному структурному подразделению ОАО «РЖД», учебному заведению, а также для использования (передачи, реализации) в качестве музейного экспоната (до подписания акта)
		2.17.	Использование в качестве действующего тренажера
		2.18.	Проведение КР, СР и/или модернизации в условиях локомотиворемонтного завода
		2.19.	Передача локомотива в локомотиворемонтное предприятие на ответственное хранение
		2.20.	Проведение ТО-2 при следовании в ремонт и из ремонта
		2.20.	Проведение в ремонтном локомотивном депо ТО-3, ТО-4, ТО-5а, ТО-5б, ТО-5в, ТО-5г, СР, ТР одного из видов, непланового ремонта и/или модернизации
	Переданный в аренду для эксплуатации на путях необщего пользования	3.1.	Технологические операции в соответствии с договором аренды
	4. На консервации	4.1.	Содержание на консервации с выполнением регламентных работ

**Моменты начала и окончания учета локомотивов рабочего парка
в оперативных автоматизированных системах ОАО «РЖД»**

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
1.	Выполнение работы с локомотивной бригадой на путях общего пользования ОАО «РЖД» и структурных подразделений ОАО «РЖД», на путях инфраструктуры иных организаций (при заездах): <i>поездная</i> – в голове поезда, кратной тягой (включая распределенную тягу и работу по системе многих единиц), в подталкивании, в одиночном следовании, в голове сплотки локомотивов; <i>маневровая, специальная маневровая и прочая работа</i>	<i>Поездная работа</i> с.200 АСОУП отправление со станции	Дежурный по станции	с. 201 АСОУП прибытие на станцию	Дежурный по станции	
		<i>Маневровая, специальная маневровая и прочая работа</i> с.230 начало выполнения работ	Дежурный по станции, дежурный по депо (по месту выполнения работ)	с.230 АСОУП окончание выполнения работ	Дежурный по станции, дежурный по депо (по месту выполнения работ)	
2.	Выполнение работы с локомотивной бригадой на путях общего пользования других железнодорожных администраций	200-е сообщения АСОУП убытие с путей общего пользования ОАО «РЖД»	Дежурный по станции	200-е сообщения АСОУП выход на пути общего пользования ОАО «РЖД»	Дежурный по станции	

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
3.	Приемка/сдача локомотива локомотивной бригадой на станции при смене локомотивных бригад	Приемка локомотива с.230 АСОУП начало приемки Сдача локомотива с.230 АСОУП начало сдачи	Дежурный по станции	с.230 АСОУП (состояние 109) окончание приемки с.230 АСОУП изменение состояния локомотива	Дежурный по станции	
4.	Перемещение с локомотивной бригадой от КП в парк отправления станции и из парка прибытия до КП, в пределах установленных нормативов времени	При выходе из депо с.230 АСОУП проход КП При заходе в депо с.201 АСОУП прибытие на станцию	Дежурный по станции	с.200 АСОУП отправление с поездом с.230 АСОУП проход КП	Дежурный по станции	Определяется автоматически сравнением с установленными нормативами времени
5.	Ожидание работы на станции с локомотивной бригадой	Приемка локомотива на станции с. 230 АСОУП окончание приемки локомотива Сдача локомотива на станции с. 201 АСОУП прибытие на станцию При последующей работе локомотива с. 201 АСОУП прибытие на станцию с. 230 АСОУП окончание маневровой, специальной маневровой или прочей работы	Дежурный по станции	с. 200 АСОУП отправление со станции с. 230 АСОУП начало сдачи локомотива; с. 230 АСОУП начало маневровой, специальной маневровой или прочей работы с. 200 АСОУП отправление со станции	Дежурный по станции	Определяется автоматически сравнением с установленными нормативами времени

**Моменты начала и окончания учета локомотивов нерабочего парка
в оперативных автоматизированных системах ОАО «РЖД»**

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
1.	Перемещение локомотива по регулировке парка в составе поезда или сплотки без участия в тяге в сопровождении или без сопровождения локомотивной бригадой	<i>Перемещение со станции</i> с.200 отправление со станции	Дежурный по станции	<i>Перемещение на станцию</i> с. 201 АСОУП прибытие на станцию	Дежурный по станции	
		<i>Перемещение из эксплуатационного депо</i> с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо	<i>Перемещение в эксплуатационное депо</i> с.230 АСОУП начало сдачи локомотива	Дежурный по депо	
2.	Перемещение резервом в ремонтное предприятие без прицепки вагонов для проведения ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а или ТО-5б, СР, ТР одного из видов и/или модернизации; в пункт экипировки	Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-188 ЭТД	Дежурный по станции, локомотивный диспетчер, дежурный по депо (в зависимости от места отправления)	с.230 АСОУП ожидание выполнения ТО-3, ТО-4, ТО-5а или ТО-5б, СР, ТР одного из видов и/или модернизации; экипировки. Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-124 ЭТД (при постановке на ТО-5а)	Дежурный по депо	

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
3.	Ожидание работы на станционных путях	с.230 АСОУП ожидание работы на станционных путях	Дежурный по станции	с.230 АСОУП начало приемки локомотива. Регистрация в АС ЭТД актов форм ТУ-181 ЭТД, ТУ-182 ЭТД, ТУ-183 ЭТД, ТУ-190 ЭТД	Дежурный по станции, дежурный по депо	
4.	Ожидание работы на путях эксплуатационного депо	с.230 АСОУП ожидание работы на путях эксплуатационного депо	Дежурный по депо	с.230 АСОУП начало приемки локомотива, ожидание (проведение) ТО-2, экипировки. Регистрация в АС ЭТД актов форм ТУ-124 ЭТД, ТУ-181 ЭТД, ТУ-182 ЭТД, ТУ-183 ЭТД, ТУ-186 ЭТД, ТУ-188 ЭТД, ТУ-190 ЭТД	Дежурный по депо	
5.	Ожидание экипировки и экипировка с локомотивной бригадой	с.230 АСОУП ожидание экипировки; с.230 АСОУП экипировка	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	с.230 АСОУП экипировка; с.230 изменение состояния локомотива	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	Для локомотивов эксплуатируемого парка

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
6.	Перемещение специально выделенной бригадой из парка прибытия станции или эксплуатационного депо в парк отправления станции, из парка прибытия станции в депо, к месту проведения ТО-2 и обратно, на пункт экипировки и обратно	с.230 АСОУП начало приемки локомотива	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места отправления)	с.230 АСОУП окончание сдачи локомотива	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места прибытия)	
7.	Нахождение в оперативном резерве Центральной дирекции управления движением	Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-184 ЭТД (постановка)	Дежурный по станции, дежурный по депо	Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-184 ЭТД (выдача)	Дежурный по станции, дежурный по депо	
8.	Ожидание ТО-2 с локомотивной бригадой или без локомотивной бригады	с.230 АСОУП ожидание ТО-2	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	с.230 АСОУП начало выполнения ТО-2	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	Для локомотивов эксплуатируемого парка
9.	Нахождение на ТО-2 в ремонтном предприятии с локомотивной бригадой или без нее в пределах установленного норматива времени проведения или с превышением такого норматива не более 30 минут при выполнении сверхцикловых работ	с.230 АСОУП начало выполнения ТО-2	Дежурный по депо	с.230 АСОУП ожидание работы	Дежурный по депо	Для локомотивов эксплуатируемого парка

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
10.	Нахождение на ТО-2, производимом силами локомотивной бригады на станционных или путях эксплуатационного депо	с.230 АСОУП начало выполнения ТО-2	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	с.230 АСОУП ожидание работы	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	Для локомотивов эксплуатируемого парка
11.	Ожидание экипировки и экипировка с локомотивной бригадой или без локомотивной бригады	с.230 АСОУП ожидание экипировки; с.230 АСОУП экипировка	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	с.230 АСОУП экипировка; с.230 АСОУП изменение состояния локомотива	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	Для локомотивов эксплуатируемого парка
12.	Приемка/сдача локомотива локомотивной бригадой в депо приписки, депо/пункте оборота или на станции (кроме случаев смены локомотивных бригад)	<i>Приемка локомотива в депо</i> с. 230 АСОУП начало приемки локомотива	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	с. 230 АСОУП (состояние 109) окончание приемки локомотива	Дежурный по станции, дежурный по депо (в зависимости от места выполнения)	
		<i>Сдача локомотива</i> с. 230 АСОУП начало сдачи локомотива		с. 230 АСОУП окончание сдачи локомотива		
13.	Перемещение локомотива локомотивной бригадой от окончания приемки до прохода КП при выходе из депо или от прохода КП до начала сдачи локомотива при заходе в депо – в пределах установленных нормативов времени	<i>При выходе из депо</i> с. 230 АСОУП (состояние 109) окончание приемки локомотива	Дежурный по депо	с.230 АСОУП проход КП	Дежурный по станции	
		<i>При заходе в депо</i> с. 230 АСОУП проход КП	Дежурный по станции	с.230 АСОУП начало сдачи локомотива	Дежурный по депо	

**Моменты начала и окончания учета локомотивов неэксплуатируемого парка
в оперативных автоматизированных системах ОАО «РЖД»**

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных
1	2	3	4	5	6
1.	Проведение в ремонтном предприятии: ремонта – капитального КР, среднего СР, текущего ТР-3, ТР-2, ТР-1 или непланового; технического обслуживания ТО-3, ТО-4 или ТО-5 одного из видов; модернизации, включая модернизацию МЛП, и в их ожидании	<i>В ожидании</i> с.230 АСОУП	Дежурный по депо (дежурный по станции)	Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД	Ответственный работник ремонтного предприятия
		<i>На ремонтно-восстановительных работах</i> Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-162ЭТД	Ответственный работник ремонтного предприятия	Регистрация в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД	Ответственный работник ремонтного предприятия
2.	Ожидание пересылки и пересылка в недействующем состоянии в ремонтное предприятие для проведения ремонта и/или модернизации	<i>В ожидании</i> Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД (выполнение ТО-56)	Ответственный работник ремонтного предприятия	с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо
		<i>Пересылка</i> с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД (ТУ-187 ЭТД) или с.230 АСОУП ожидание ремонта и/или модернизации	Ответственный работник ремонтного предприятия, дежурный по депо (дежурный по станции)
3.	Проведение ТО-2 при следовании в недействующем состоянии в ремонтное предприятие или из ремонтного предприятия после выполнения ремонтно-восстановительных работ для последующего ввода в эксплуатацию	с.230 АСОУП ожидание ТО-2; с.230 АСОУП начало проведения ТО-2	Дежурный по депо	с.230 АСОУП начало проведения ТО-2; с.230 АСОУП окончание проведения ТО-2	Дежурный по депо

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных
1	2	3	4	5	6
4.	Ожидание пересылки и пересылка в ремонтное предприятие для выполнения непланового ремонта после возникновения неисправности на линии с локомотивной бригадой	<i>В ожидании</i> Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-181 ЭТД	Дежурный по станции	с.200 АСОУП отправление со станции	Дежурный по станции
		<i>Пересылка</i> с.200 АСОУП отправление со станции	Дежурный по станции	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД или с.230 АСОУП ожидание ремонта	Ответственный работник ремонтного предприятия, дежурный по депо (дежурный по станции)
5.	Нахождение локомотива на ответственном хранении у ремонтного предприятия	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-187 ЭТД	Ответственный работник ремонтного предприятия	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД или акта формы ТУ-187 ЭТД	Ответственный работник ремонтного предприятия
6.	Обкатка или пробная поездка, предусмотренная регламентом выполняемого ремонта или модернизации	с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо	с.230 АСОУП окончание сдачи локомотива	Дежурный по депо
7.	Ожидание пересылки и пересылка в недействующем состоянии из ремонтного предприятия после выполнения планового вида ремонта и/или модернизации в депо приписки для ввода в эксплуатацию	<i>В ожидании</i> Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД	Ответственный работник ремонтного предприятия	с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо (дежурный по станции)
		<i>Пересылка</i> с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо (дежурный по станции)	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД или с.230 АСОУП ожидание ТО-5в	Ответственный работник ремонтного предприятия, дежурный по депо

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных
1	2	3	4	5	6
8.	Ожидание пересылки и пересылка на завод-изготовитель или Экспериментальное кольцо ВНИИЖТ (испытательный полигон ВНИИЖТ) для проведения испытаний и после проведения испытаний	<i>Для проведения испытаний</i> <i>В ожидании</i> Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-190 ЭТД	Ответственный работник депо приписки	с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо (дежурный по станции)
		<i>Пересылка</i> с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по станции	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД или с.230 АСОУП ожидание передачи локомотива	Ответственный работник предприятия, принимающего локомотив; дежурный по станции
		<i>После проведения испытаний</i> <i>В ожидании</i> Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД	Ответственный работник депо, передающего локомотив	с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо (дежурный по станции)
		<i>Пересылка</i> с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо (дежурный по станции)	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-185 ЭТД	Ответственный работник депо приписки
9.	Ожидание и проведение экипировки локомотива неэксплуатируемого парка	с.230 АСОУП ожидание экипировки; с.230 АСОУП начало проведения экипировки	Дежурный по депо	с.230 АСОУП начало проведения ТО-2; с.230 АСОУП окончание экипировки	Дежурный по депо
10.	Нахождение в технологическом резерве Дирекции тяги	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-124 ЭТД	Ответственный работник депо приписки	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-31л ЭТД (выполнение ТО-5г)	Ответственный работник депо приписки

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных
1	2	3	4	5	6
11.	Ожидание передачи другому депо приписки балансодержателя. Ожидание исключения из инвентарного наличия при передаче другому балансодержателю, передаче (реализации) детской железной дороге, музею железнодорожного транспорта, учебному заведению, реализации физическому или юридическому лицу. Ожидания использования в качестве музейного экспоната	Заполнение в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД	Ответственный работник депо приписки	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД	Ответственный работник депо приписки
12.	Ожидание пересылки и пересылка в недействующем состоянии в депо новой приписки при передаче из другого депо приписки (включая временную передислокацию) или при приобретении у другого юридического или физического лица	<i>В ожидании</i> Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-53л ЭТД	Ответственный работник передающего депо , владельца локомотива	с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо
		<i>Пересылка</i> с.230 АСОУП окончание приемки локомотива	Дежурный по депо (дежурный по станции)	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-162 ЭТД или с.230 АСОУП ожидание ТО-5в	Ответственный работник ремонтного предприятия, дежурный по депо
13.	Использование в качестве стационарной установки	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-183 ЭТД	Ответственный работник депо приписки	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-183 ЭТД	Ответственный работник депо приписки
14.	Использование в качестве действующего тренажера	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-186 ЭТД	Ответственный работник депо приписки	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТУ-186 ЭТД	Ответственный работник депо приписки

№ п/п	Выполняемая операция (состояние локомотива)	Момент начала учета	Ответственный за передачу данных	Момент окончания учета	Ответственный за передачу данных
1	2	3	4	5	6
15.	Ожидание исключения из инвентарного парка балансодержателя при списании	Оформление в АС ЭТД и подписание начальником депо приписки акта формы ТЭУ-38л ЭТД (ТУ-43 ЭТД, ТУ-44ЭТД)	Ответственный работник депо приписки	Регистрации в АС ЭТД акта формы ТЭУ-38л ЭТД (ТУ-43 ЭТД, ТУ-44 ЭТД)	Ответственный работник депо приписки