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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«29» декабря 2012 г. Москва № 2753р

Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации локомотивов ОАО «РЖД»

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда при эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов (электровозов, тепловозов, паровозов) ОАО «РЖД»:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2013 г. прилагаемые Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов ОАО «РЖД» ПОТ РЖД – 4100612 – ЦТ – 025 – 2012.

2. Первому заместителю начальника Дирекции тяги Мишину С.П. довести Инструкцию, утвержденную настоящим распоряжением, до сведения всех причастных работников и обеспечить её выполнение.

3. Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 24 апреля 2006 года № 788р, не подлежат применению в части эксплуатации локомотивов (электровозов, тепловозов, паровозов) в ОАО «РЖД».

Старший вице-президент
ОАО «РЖД» В.А. Гапанович

Департамент управления делами • Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
ОТДЕЛ ДОКУМЕНТАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ №5

Исп. Мокринская Наталья Сергеевна
(499) 262-19-80, ПКБ ЦТ

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением ОАО «РЖД»
от «29» 12 2012 г. № 2753р

ПРАВИЛА ПО ОХРАНЕ ТРУДА

ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ ОАО «РЖД»

ПОТ РЖД – 4100612 – ЦТ – 025 – 2012

Москва 2012г.

Содержание:

№ гл.	Наименование	№ стр.
I	**Общие требования охраны труда**	**3**
II.	**Требования охраны труда при производстве маневровой работы на железнодорожных путях эксплуатационного и ремонтного депо**	**11**
III.	**Требования охраны труда при техническом обслуживании и приемке локомотивов**	**16**
3.1.	Общие требования охраны труда по организации технического обслуживания и ремонта локомотивов	16
3.2.	Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании электровозов и тепловозов	17
3.3.	Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании паровозов	20
IV.	**Требования охраны труда при эксплуатации локомотивов**	22
4.1.	Общие требования охраны труда при эксплуатации локомотивов	22
4.2.	Требования охраны труда при эксплуатации электровозов	29
4.3.	Требования охраны труда при эксплуатации тепловозов	31
4.4.	Требования охраны труда при эксплуатации паровозов	31
4.5.	Требования охраны труда при постановке локомотивов на экипировочную позицию	33
4.6.	Требования охраны труда при обслуживании локомотива машинистом, работающим без помощника машиниста	35
V.	**Требования, предъявляемые к локомотивам, в части обеспечения защиты работников и аварийного отключения оборудования**	38
VI.	**Порядок действий локомотивных бригад при возникновении аварийных ситуаций**	44
VII.	**Требования к обеспечению работников спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты**	48
VIII.	**VIII. Требования, предъявляемые к производственным территориям, сооружениям, помещениям для обеспечения охраны труда работников**	49
8.1.	Требования к производственным территориям, сооружениям, помещениям	49
8.2.	Требования к санитарно-бытовому обеспечению работников	54
Прил. № 1.	Перечень нормативных правовых актов и нормативных документов, на которые в настоящих Правилах даются ссылки	56
Прил. № 2.	Основные требования к средствам защиты от поражения электротоком	61
Прил. № 3.	Нормы оснащения локомотивов первичными средствами пожаротушения	63

I. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии с положениями Трудового Кодекса Российской Федерации, других нормативных актов по вопросам охраны труда и устанавливают основные требования охраны труда при эксплуатации и техническом обслуживании (ТО-1) электровозов, тепловозов, паровозов (далее – локомотивов) в ОАО «РЖД».

Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов (далее – Правила) распространяются на работников эксплуатационных локомотивных депо (далее – эксплуатационных депо), занятых эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов.

1.2. Руководители депо обязаны обеспечить безопасные условия и охрану труда, правильно организовать труд работников в соответствии с требованиями, предусмотренными Трудовым кодексом Российской Федерации, другими нормативными правовыми актами об охране труда, стандартами безопасности труда и настоящими Правилами. Перечень нормативных правовых и нормативных технических документов, на которые в тексте Правил даны ссылки, приведен в приложении №1 к настоящим Правилам.

1.3. При эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов на работников могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы, установленные ГОСТ 12.0.003-74:

а) физические:

движущийся подвижной состав;

подвижные и вращающиеся части оборудования локомотива;

повышенный уровень шума на рабочем месте;

повышенный уровень вибрации;

повышенное напряжение в электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;

повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования и воздуха рабочей зоны;

повышенная загазованность и запыленность воздуха рабочей зоны, возможность образования горючей среды вследствие утечек или выбросов под избыточным давлением из трубопроводов масла, дизельного топлива и нагретых газов, а также возможность возникновения источников загорания с последующим воспламенением горючих материалов и жидкостей;

повышенный уровень инфразвуковых колебаний;

повышенная или пониженная влажность и подвижность воздуха;

повышенный уровень статического электричества;

повышенный уровень электромагнитных излучений;

отсутствие или недостаток естественной или искусственной освещенности рабочей зоны;

работа на высоте*.

**К работе на высоте относятся работы, при выполнении которых работник находится на расстоянии менее 2м от не огражденных перепадов высотой 1,3м и более от поверхности земли, пола, платформы, площадки, над которыми производятся работы. При невозможности ограждения таких перепадов, работы на высоте должны выполняться работниками с применением предохранительного пояса (ПОТ РМ –012-2000).*

б) психофизиологические:

физические перегрузки;

нервно-психические перегрузки.

в) химические факторы, обладающие раздражающими, сенсибилизирующими действиями.

1.4. Уровни шума и вибрации на рабочих местах работников, занятых эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов, не должны превышать значений, приведенных в ГОСТ 12.1.003-83, ГОСТ 12.1.012-2004.

1.5. Освещенность рабочих мест в производственных помещениях, на открытых площадках должна соответствовать требованиям СНиП 23-05-95, ОСТ 32-120-98 и Отраслевых норм естественного и совмещенного освещения производственных предприятий железнодорожного транспорта.

1.6. Освещение в кабинах, тамбурах, проходах, дизельном, машинном отделениях электровозов, тепловозов должно соответствовать требованиям ОСТ 32-120-98 и СП 2.5.1336-03.

1.7. Показатели микроклимата на рабочих местах в производственных помещениях и кабинах электровозов, тепловозов должны соответствовать требованиям СНиП 41-01-2003, СНиП 31-03-2001, СанПиН 2.2.4.548-96, СП 2.5.1334-03, СП 2.5.1336-03 и СП 2.5.1198-03.

1.8. Содержание вредных веществ в воздухе рабочей зоны в помещениях, на открытых площадках депо, в кабинах электровозов, тепловозов не должно превышать предельно допустимых концентраций и уровней воздействия, установленных ГОСТ 12.1.005-88, ГН 2.2.5.1313-03, ГН 2.2.5.2308–07, СанПиН 1.2.2353-08.

1.9. Требования безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании ТО-1 электрооборудования электровозов, тепловозов должны обеспечиваться в соответствии с Правилами устройства электроустановок (далее – ПУЭ), Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей (далее – ПТЭЭП), Межотраслевыми правилами по охране труда (правилами безопасности) при эксплуатации электроустановок (далее – ПОТ РМ-016-2001).

1.10. К работам, непосредственно связанным с эксплуатацией локомотивов, допускаются работники, прошедшие профессиональный отбор (машинисты, помощники машинистов локомотивов, кочегары паровозов), профессиональное обучение, инструктажи, обучение, стажировку, проверку знаний требований охраны труда, правил электробезопасности, пожарной безопасности, Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации и других нормативных документов.

Вновь принимаемые на работу работники при проведении вводного инструктажа по охране труда должны быть ознакомлены с действиями при возникновении несчастного случая и оказанию первой помощи пострадавшим.

1.11. Обучение, проверка знаний требований охраны труда, стажировка и все виды инструктажей (вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый, целевой) должны проводиться в соответствии с требованиями ГОСТ 12.0.004-90, Постановлением Минтруда России и Минобразования России 1/29 и Стандарта ОАО «РЖД» «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД» . Организация обучения».

В соответствие с требованиями Правил противопожарного режима в Российской Федерации, Стандарта ОАО «РЖД» «Система управления пожарной безопасностью в ОАО «РЖД». Организация обучения» работникам должны проводиться противопожарные инструктажи, обучение по пожарно-техническому минимуму с проверкой знаний требований пожарной безопасности.

Не реже одного раза в год работники должны проходить обучение по оказанию первой помощи пострадавшим.

Работники, впервые принятые на работу или переведенные из подразделения в подразделение внутри ОАО «РЖД» с существенным изменением характера работы и которые впервые в зимних условиях выполняют работы, связанные с движением поездов - «первозимники» - должны проходить обучение для работников, впервые приступающих к работе в зимних условиях.

1.12. Обучение, проверка знаний по электробезопасности и допуск к работе лиц, связанных с обслуживанием и эксплуатацией электроустановок локомотивов, должны соответствовать требованиям ПТЭЭП, ПОТ РМ-016-2001, действующих нормативных документов ОАО «РЖД» по вопросам электробезопасности (правил, стандартов и других нормативных актов).

Машинисты и помощники машинистов локомотивов относятся к электротехническому персоналу.

Машинисты электровозов должны иметь V группу допуска по электробезопасности, помощники машинистов электровозов IV – V группу допуска и права оперативно-ремонтного персонала.

Права оперативно ремонтного персонала предоставляются помощнику машиниста после прохождения дублирования.

Помощнику машиниста электровоза с III группой допуска по электробезопасности допускается предоставлять права оперативно-ремонтного персонала в объёме:

- осмотра электровоза (без открытия дверей ячеек с электрооборудованием, находящимся под напряжением);
- выполнения переключений на электрооборудовании до 1000В;
- участия в работе по обслуживанию электроустановок и электрооборудования свыше 1000В в качестве второго работника.

Машинисты тепловозов должны иметь IV группу по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала, помощники машинистов тепловозов не ниже III группы допуска по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала.

Машинисты паровозов и помощники машинистов паровозов должны иметь II группу, кочегары – I группу по электробезопасности. При отсутствии профессиональной подготовки машинисты и помощники машинистов паровозов должны быть обучены в специализированных центрах.

С целью приобретения достаточных практических навыков при предоставлении впервые электротехническому персоналу прав оперативного или оперативно – ремонтного персонала с правом переключений, локомотивная бригада обязана пройти дублирование под руководством опытного обучающего лица, назначенного соответствующим распоряжением по депо. Продолжительность дублирования должна быть от 2 до 12 рабочих смен.

В период дублирования работник локомотивной бригады должен принять участие в контрольных противоаварийных и противопожарных тренировках с оценкой результатов и оформлением в соответствующих журналах.

1.13. Результаты проверки знаний требований охраны труда, пожарной безопасности, а так же требований Правил устройств электроустановок должны быть оформлены в соответствующих протоколах, журналах.

1.14. Работники, прошедшие профессиональный отбор и допущенные к участию в производственных процессах, должны соблюдать требования правил, инструкций и других нормативных документов по охране труда, пожарной безопасности, электробезопасности, установленные для выполняемой ими работы.

1.15. Локомотивным бригадам, сопровождающим локомотивы в «холодном состоянии», должен быть проведен целевой инструктаж по месту постоянной работы о соблюдении требований охраны труда и электробезопасности по специально разработанной инструкции на данный вид работ.

1.16.Во всех эксплуатационных депо должны быть оборудованы кабинеты (уголки) охраны труда в соответствии с Рекомендациями по организации работы кабинета охраны труда и уголка охраны труда и Положением о кабинете охраны труда на предприятиях федерального железнодорожного транспорта.

1.17. При разработке технологических процессов по техническому обслуживанию локомотивов необходимо руководствоваться настоящими Правилами, стандартами безопасности труда, СНиП, межотраслевыми и отраслевыми правилами и нормами.

1.18. Начальник эксплуатационного депо обязан обеспечить разработку и утверждение инструкций по охране труда с учетом местных условий и мнения выборного профсоюзного органа. Указанные инструкции разрабатываются на основании настоящих Правил, типовых инструкций по охране труда, в соответствии с Правилами разработки, построения, оформления и обозначения нормативных документов по охране труда.

1.19. Работники, связанные с движением поездов, занятые на тяжелых работах, работах с вредными и (или) опасными производственными факторами и иными особыми условиями труда, должны проходить предварительные (при поступлении на работу) и периодические медицинские осмотры в соответствии с приказом Минздравсоцразвития Российской Федерации от 12.04.2011г. №302н и Положением о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте, а также обязательное психиатрическое освидетельствование работников в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 23.09.2002г. № 695.

Начальник эксплуатационного депо обязан обеспечить своевременное прохождение работниками медицинских осмотров.

Сведения о предварительных (при приеме на работу) и периодических медицинских осмотрах должны храниться в отделе кадров депо в личных делах работников.

1.20. Работники локомотивных бригад в соответствии с «Перечнем профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам», утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 марта 2007 г. № 36, должны проходить обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию руководителей эксплуатационного депо, медицинское освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотического средства или психотропного вещества.

1.21. Начальник эксплуатационного депо обязан обеспечить проведение аттестации рабочих мест по условиям труда, разработку планов мероприятий по приведению рабочих мест в соответствие с государственными нормативными требованиями охраны труда согласно Порядку проведения аттестации рабочих мест по условиям труда и Стандарту ОАО «РЖД» «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Порядок аттестации рабочих мест по условиям труда» и другим нормативным актам по охране труда.

1.22. Для обеспечения экологической безопасности, уменьшения и устранения вредного воздействия на человека факторов среды обитания, предотвращения возникновения и распространения заболеваний, необходимо соблюдать требования Федеральных законов Российской Федерации от 17.03.1999г. № 52-ФЗ «О санитарно эпидемиологическом благополучии населения», от 20.12.2001г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», от 10.06.1998г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления».

Отходы производства в процессе работы при эксплуатации локомотивов (обтирочные материалы, нефтепродукты) должны собираться на локомотивах в отдельные емкости с крышками. По мере накопления отходы с локомотивов удаляются в емкости (баки, контейнера), установленные на территории эксплуатационного депо.

Запрещается сжигать и выбрасывать отработанные обтирочные материалы и производить слив нефтепродуктов на железнодорожный путь.

1.23. Для обеспечения пожарной безопасности и взрывобезопасности производственных процессов следует соблюдать требования Федерального закона Российской Федерации от 22.07.2008г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», ГОСТ 12.1.004-91, ГОСТ 12.1.010-76, Правил противопожарного режима в Российской Федерации.

В эксплуатационных депо и их производственных подразделениях должны быть разработаны и вывешены на видных местах планы (схемы) эвакуации на случай пожара или аварийной ситуации.

1.24. Средства пожарной сигнализации и средства пожаротушения на локомотивах должны соответствовать требованиям ВНПБ 2.02/МПС-02 и Норм

оснащения объектов и подвижного состава железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения.

Использование пожарного оборудования и инвентаря для хозяйственных нужд не допускается.

1.25. Работники, занятые техническим обслуживанием и эксплуатацией локомотивов, должны быть обеспечены сертифицированными специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с «Типовыми нормами бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением», а также смывающими и обезвреживающими средствами в соответствии с «Типовыми нормами бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств».

1.26. При нахождении на железнодорожных путях работники должны соблюдать следующие требования безопасности:

находиться в сигнальном жилете со световозвращающими полосами (по ГОСТ Р 12.4.219-99) и надписью с наименованием принадлежности к хозяйству и структурному подразделению;

обращать внимание на показания светофоров, видимые и звуковые сигналы и предупреждающие знаки;

проходить к месту работы и обратно по установленным маршрутам служебного прохода, обозначенным указателями «Служебный проход»;

при проходе вдоль железнодорожных путей идти по широкому междупутью, по обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути не ближе 2,5 м от крайнего рельса. При этом необходимо внимательно следить за передвижениями подвижного состава по смежным путям, смотреть под ноги, так как в указанных местах прохода могут быть предельные и пикетные столбики и другие препятствия;

переходить железнодорожные пути следует в установленных местах (по пешеходным мостикам, тоннелям, настилам), а при их отсутствии - под прямым углом, перешагивая через рельс, не наступая на концы шпал и масляные пятна на шпалах, предварительно убедившись в том, что в этом месте с обеих сторон нет приближающегося подвижного состава;

при переходе железнодорожного пути, занятого подвижным составом, следует пользоваться переходными площадками вагонов с исправными подножками и поручнями. Переходить через переходную площадку вагона во время движения поезда запрещается. Перед сходом с вагона следует предварительно осмотреть место схода, убедиться в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава. В темное время суток место схода необходимо освещать фонарем. Эти же требования должны соблюдаться при подъеме и спуске с локомотива;

обходить группы вагонов (локомотивов), стоящих на железнодорожном пути, следует на расстоянии, не менее 5 м от автосцепки крайнего вагона или локомотива;

проходить между расцепленными вагонами (локомотивами) допускается посередине, если расстояние между автосцепками не менее 10 м;

оказавшись на пути следования поезда, не менее, чем за 400 метров до его приближения, следует отойти на обочину земляного полотна на расстояние не менее 2 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 140 км/ч, 4 м – при установленных скоростях движения 141 – 160 км/ч, 5м – при установленных скоростях движения более 160 км/ч;

при нахождении на пути, смежном с маршрутом пропуска высокоскоростного поезда, при сообщении дежурного по станции о проследовании высокоскоростного поезда необходимо отойти в сторону на расстояние не менее 5 метров от крайнего рельса пути;

при приближении подвижного состава необходимо обращать внимание на открытые двери, борта вагонов, предметы, выступающие за габарит подвижного состава;

выходя из помещения вблизи железнодорожных путей в условиях плохой видимости, а также из-за угла здания, затрудняющего видимость пути, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава, а в ночное время подождать, пока глаза привыкнут к темноте, сознательно переключив свое внимание на обеспечение безопасности своих передвижений.

1.27. При нахождении на железнодорожных путях запрещается:

проходить внутри колеи;

переходить или перебегать железнодорожные пути перед движущимся подвижным составом на расстоянии менее 400м, а также отходить на соседний путь (внутрь колеи пути или на край его балластной призмы) на время пропуска проходящего поезда;

сходить с локомотивов во время движения;

находиться на подножках, лестницах и других наружных частях локомотивов при их движении;

перемещаться под стоящим на железнодорожных путях подвижным составом, через автосцепки или под ними;

находиться в междупутье между поездами при безостановочном их следовании по смежным путям;

становиться или садиться на рельсы, электроприводы, путевые коробки, вагонные замедлители и другие напольные устройства;

переходить стрелочные переводы, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков, а также становиться между остряком и рамным рельсом, подвижным сердечником и усовиком в желоба на стрелочном переводе;

располагаться в негабаритном месте при пропуске подвижного состава или автотранспорта;

прыгать с локомотива или с переходной площадки вагона;

пользоваться мобильной сотовой связью, аудио и видео – плеерами и другими устройствами, не предусмотренными технологическими процессами.

При использовании переносных радиостанций для связи помощника машиниста с машинистом, находящимся на локомотиве, запрещено находиться в колее железнодорожного пути и в негабарите к смежному пути.

В отдельных случаях, связанных с обеспечением безопасности движения, предотвращением террористических и противоправных действий, пожаров на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД» , несчастных случаях с работниками и/или гражданами, локомотивной бригаде разрешается пользоваться мобильной сотовой связью.

В этих случаях для обеспечения личной безопасности необходимо подняться на локомотив либо отойти на расстояние не менее 4 м от крайнего рельса при скорости движения до 140 км/час и не менее 5 м при следовании пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч.

1.28. Очистку стрелочных переводов от снега на тракционных путях эксплуатационного депо необходимо производить в перерыве между производством маневровых работ. При очистке стрелочных переводов, оборудованных электрической централизацией, заходить внутрь колеи запрещено, а в случае обдувки стрелочных переводов сжатым воздухом необходимо присутствие второго работника в качестве сигналиста.

При очистке стрелочных переводов от снега внутри колеи должен быть установлен ручной фонарь с красным огнем ночью, днём красный щит.

1.29. Запрещается прикасаться к оборванным проводам контактной сети, волноводам, воздушной линии электропередачи и находящимся на них посторонним предметам, независимо от того, касаются они или не касаются земли или заземленных конструкций.

При обнаружении обрыва проводов контактной сети или воздушной линии электропередачи, а также свисающих с них посторонних предметов, нарушения целостности рабочего заземления необходимо немедленно сообщить дежурному по депо, дежурному по станции, энергодиспетчеру и поездному диспетчеру.

1.30. Общая продолжительность рабочего времени, времени начала и окончания работы, продолжительность работы в ночное время устанавливаются в соответствии с Правилами внутреннего трудового распорядка для работников эксплуатационного депо и их производственных подразделений, установленными в соответствии с законодательством Российской Федерации и Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов.

1.31. Контроль за состоянием охраны труда и соблюдением настоящих Правил в эксплуатационном депо должен осуществляться в соответствии с нормативными актами по организации контроля за состоянием охраны труда в ОАО «РЖД» .

1.32. Начальник эксплуатационного депо и руководители производственных подразделений депо не должны допускать к исполнению обязанностей работников, находящихся в состоянии алкогольного, токсического

или наркотического опьянения. Работников, обнаруженных в таком состоянии, следует немедленно отстранять от работы и направлять на медицинское освидетельствование в медицинскую организацию, имеющую лицензию на медицинское (наркологическое) освидетельствование. В случае установления у работника при медицинском освидетельствовании состояния алкогольного, наркотического или токсического опьянения начальник депо вправе расторгнуть трудовой договор с работником в соответствии с пунктом 6 «б» статьи 81 Трудового кодекса Российской Федерации.

1.33. Руководители и работники депо, допустившие нарушение требований нормативных актов по охране труда, природоохранной деятельности и пожарной безопасности несут ответственность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

II. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО И РЕМОНТНОГО ДЕПО

2.1. Маневровая работа на железнодорожных путях депо, ПТОЛ должна производиться в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее ПТЭ) местным технологическим процессом, Типовым регламентом взаимодействия эксплуатационного и ремонтного локомотивных депо, Инструкцией по организации маневровой работы на деповских путях, и Инструкцией по охране труда при производстве маневровой работы, разработанной с учетом местных условий.

2.2. Маневровые передвижения локомотивов и подвижного состава по тракционным путям эксплуатационного и ремонтного депо, ПТОЛ должны производиться под руководством дежурного по эксплуатационному депо с полным соблюдением лицами, участвующими в производстве маневровой работы, всех требований безопасности движения и охраны труда.

Маневровому машинисту запрещается самостоятельно производить передвижения локомотивов без разрешения дежурного по эксплуатационному депо.

2.3. Дежурный по эксплуатационному депо должен осуществлять постоянный контроль за передвижениями локомотивов по эксплуатационному и ремонтному депо, ПТОЛ, а также обеспечивает и контролирует работу дежурной смены.

При выполнении маневровых передвижений двух и более локомотивов в одном районе депо, ПТОЛ последовательность маневровых передвижений определяет дежурный по эксплуатационному депо (или лицо, установленное местной инструкцией).

2.4. Команды на движение локомотива, производящего маневры, должен отдавать только один работник – руководитель маневров, ответственный за их правильное выполнение.

Руководитель маневров обязан обеспечить правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы.

Руководитель маневров должен организовать маневровую работу таким образом, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность всех работников, занятых на маневрах и в производственном процессе ремонтного депо.

Руководитель маневровой работы и порядок проведения маневровой работы на тракционных путях эксплуатационного и ремонтного локомотивного депо, ПТОЛ определяются местной инструкцией.

2.5. Маневровому машинисту (локомотивной бригаде) запрещается приводить в движение локомотив, не зная плана предстоящей работы и без получения сигнала или указания от руководителя маневров. После получения сигналов и команды маневровый машинист обязан их повторить. Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или команды, он должен остановиться и выяснить обстановку у руководителя маневров.

2.6. При выполнении маневровой работы на тракционных путях депо, ПТОЛ двумя маневровыми машинистами (локомотивными бригадами) руководителем работ является машинист ведущего локомотива. Запрещается приводить в движение локомотивы без подтверждения машинистом хвостового локомотива команд, подаваемых машинистом ведущего локомотива.

2.7. Запрещается вмешиваться в производство маневровой работы другим работникам депо, ПТОЛ и работникам смежных служб.

2.8. Приемка локомотивов маневровым машинистом (локомотивной бригадой) от поездного машиниста (локомотивной бригады) производится на путях, определенных местной инструкцией по организации маневровой работы.

2.9. При приемке локомотивов, находящихся в отстое и после ремонта, машинист (локомотивная бригада) обязан(а) проверить техническое состояние локомотива с записью несоответствий в журнале формы ТУ-152, порядок закрепления принимаемого локомотива и закрытие входных дверей локомотива, наличие тормозных башмаков, инструмента и сигнальных принадлежностей согласно описи.

2.10. При принятии недействующих локомотивов из ремонта, отстоя, запаса и пр. для перестановки их на другие пути, маневровый машинист (локомотивная бригада) обязан(а) производить маневровые передвижения при условии включения тормозной магистрали и исправном действии автоматического тормоза последней единицы, находящейся со стороны уклона. В противном случае маневровые передвижения запрещены.

2.11. Перестановку неработающих локомотивов в количестве 5-ти единиц (сплотки) без взятия их на воздух необходимо производить в два лица, при условии нахождения маневровых машинистов в кабине локомотива в голове и в хвосте сплотки с включенными тормозами.

2.12. Локомотивы, к которым для соединения подходит другой локомотив, должны быть заторможены и закреплены.

2.13. Порядок закрепления локомотива на тракционных путях депо, ПТОЛ должен производиться в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работы и устанавливаться местной инструкцией.

Запрещается закрепление локомотива деревянными клиньями и прочими предметами.

2.14. При маневровых передвижениях на железнодорожных путях депо, ПТОЛ в темное время суток на локомотиве должны быть включены буферные фонари впереди и сзади со стороны пульта управления локомотивом.

2.15. Конкретные требования охраны труда при вводе (выводе) локомотива в депо, ПТОЛ, учитывающие местные условия, должны быть установлены технологическим процессом ремонтного локомотивного депо и инструкцией по охране труда при производстве маневровой работы, разработанной с учетом местных условий.

2.16. Постановка и вывод локомотива на смотровую канаву ремонтного депо, ПТОЛ производится отдельным локомотивом (сплоткой) маневровым машинистом (локомотивной бригадой) эксплуатационного депо или персоналом ремонтного депо, ПТОЛ при помощи устройства под низким напряжением.

Постановка и вывод локомотива маневровым машинистом (локомотивной бригадой) производится по приказу (заданию) дежурного по эксплуатационному депо при личном присутствии мастера (бригадира) ремонтного депо, ПТОЛ.

Управление локомотивом разрешается производить только из первой кабины по ходу движения.

При отсутствии мастера (бригадира) ремонтного депо, ПТОЛ постановка на смотровую канаву и вывод из цехов локомотивов запрещается.

Перед приведением локомотива в движение должен быть подан оповестительный звуковой сигнал свистком локомотива.

За соблюдение требований безопасности при постановке локомотивов на смотровые канавы устройствами ввода под низким напряжением несут ответственность работники ремонтного локомотивного депо.

2.17. Перед вводом (выводом) локомотива в (из) депо, ПТОЛ машинист маневрового локомотива (локомотивная бригада) совместно с мастером (бригадиром), обязаны лично убедиться в том, что:

створки (шторы) ворот цеха (стойла) полностью открыты и надежно закреплены;

выдвижные консоли (пиноли) домкратов убраны;

проемы технологических площадок (смотровых эстакад) перекрыты съёмными ограждениями с табличками «Не входить»;

на подножках, площадках, лестницах, крыше, в машинном отделении (дизельном помещении) локомотива, на смотровой эстакаде (технологической площадке), в смотровой канаве и рядом с ней, отсутствуют люди, оборудование, инструмент, нарушающие габарит;

секции локомотива надежно сцеплены;

из-под колесных пар убраны тормозные башмаки, а на рельсах нет предметов, препятствующих движению.

Открытие и закрытие ворот цехов депо, ПТОЛ должно производиться работниками ремонтного депо при личном присутствии мастера (бригадира).

2.18. Скорость передвижения локомотива при вводе (выводе) в ремонтный цех (стойло) или на открытую позицию не должна превышать 3 км/ч. Запрещается передвижение локомотива толчками.

2.19. Ввод электровозов, тепловозов в стойла депо, ПТОЛ, имеющие контактную сеть, должен производиться по зеленому огню светофора наружной сигнализации.

Отключение и включение напряжения в контактной сети депо для нужд ремонтного локомотивного депо производится по заявке диспетчера (дежурного) ремонтного депо, передаваемой в эксплуатационное депо.

Порядок отключения и включения напряжения в контактной сети локомотивного депо определяется местной инструкцией.

Запрещается установка в цех (стойло) депо, ПТОЛ позицию двух-, трехсекционных локомотивов, если хотя бы одна из его секций выходит за границу нейтральной вставки контактного провода стойла депо, ПТОЛ. Секции таких локомотивов должны быть разъединены и установлены на два пути.

После ввода электровоза в цех (стойло) депо, ПТОЛ с питанием тяговых электродвигателей от контактной сети цеха или их вывода напряжение с контактного провода стойла, на которое установлен (с которого выведен) локомотив, должно быть снято с помощью секционного разъединителя.

Рукоятка привода секционного разъединителя в отключенном состоянии должна находиться в нижнем положении и заперта на замок, его заземляющий нож должен находиться во включенном положении, а заземляющий спуск разъединителя не должен иметь повреждений (разрыва). Во включенном состоянии (напряжение подано в контактную сеть) рукоятка привода секционного разъединителя не должна запираться на замок.

Непосредственно перед подачей напряжения в контактную сеть стойла или на электровоз, тепловоз (от постороннего источника питания), должен подаваться звуковой сигнал и оповещение по громкоговорящей связи.

2.20. Подключение электровоза, тепловоза к постороннему источнику питания и их отключение производится оперативно – ремонтным персоналом, допущенными к подаче и снятию напряжения приказом (распоряжением) по ремонтному депо.

2.21. При вводе (выводе) локомотива в (из) депо от постороннего источника питания его остановка должна производиться с помощью вспомогательного тормоза. Недопустимо применение в данном случае ручных тормозов и тормозных башмаков для остановки электровоза, тепловоза.

При питании тяговых электродвигателей электровоза, тепловоза от постороннего источника питания питающие кабели после ввода (вывода) в (из) депо, ПТОЛ должны быть отсоединены от локомотива.

2.22. Ввод тепловоза в цех (стойло) депо, ПТОЛ и его вывод должен производиться при неработающем дизеле. При этом между вводимым в депо, ПТОЛ тепловозом и маневровым тепловозом должно быть прикрытие из тепловоза (секции тепловоза) с заглушенным дизелем, не позволяющего маневровому тепловозу (с работающим дизелем) зайти в цех депо, ПТОЛ.

2.23. После ввода в депо, ПТОЛ локомотив необходимо:

затормозить ручным тормозом, под его колесные пары подложить тормозные башмаки;

на электровозе – выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины. Отключить главный выключатель на электровозе переменного

тока, быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока и опустить токоприемники выключением соответствующих тумблеров на пульте управления. Убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприемники опущены Заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять их;

снять напряжение с контактного провода депо, ПТОЛ.

2.24. На электровозах, работающих по системе многих единиц с телемеханическим управлением (далее – система СМЕТ), дополнительно при вводе (выводе) электровоза в депо, ПТОЛ необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

перед соединением и разъединением электровозов машинист должен отключить вспомогательные машины, выключить быстродействующий или главный выключатели, опустить токоприемники и после этого дать команду помощнику машиниста на их соединение (разъединение);

для соединения электровозов помощник машиниста должен вначале соединить рукава тормозных и напорных магистралей, затем кабель аппаратуры СМЕТ вставить в розетку приемника ведомого электровоза;

разъединение электровозов необходимо производить в обратном порядке. Кабель аппаратуры СМЕТ после разъединения электровозов необходимо вставить в специальный холостой приемник, установленный на лобовой части локомотива, с обязательной фиксацией кабеля;

при объединении электровозов по системе СМЕТ помощник машиниста осматривает стойку аппаратуры на ведомом электровозе, закрывает его кабины и передает ключи машинисту.

2.25. Все переключения на контактной сети выполняются:

- на тракционных путях эксплуатационного депо дежурным по эксплуатационному депо или с его разрешения оперативно-ремонтным персоналом с группой допуска по электробезопасности не ниже IV, которому предоставлено право переключений разъединителей контактной сети с записью в оперативном журнале формы ТУ-1;

- на путях ремонтного депо (ремонтных позициях), соответственно, дежурным (диспетчером) ремонтного депо или с его разрешения оперативно-ремонтным персоналом с группой допуска по электробезопасности не ниже IV, которому предоставлено право переключений разъединителей контактной сети, с записью в оперативном журнале формы ТУ-1.

2.26. При вводе (выводе) локомотива в депо, ПТОЛ, въезде на поворотный круг локомотива, выезде с него запрещается высовываться за пределы ветрового стекла (эркера) локомотива. Наблюдение за отсутствием препятствий на пути движения локомотива и правильностью установки поворотного круга следует вести через лобовые стекла кабины управления (будки паровоза).

При нахождении локомотива на поворотном круге запрещается сходить с него на поворотный круг, подниматься на крышу электровоза, тепловоза и тендер паровоза, а также заходить на поворотный круг.

III. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И ПРИЕМКЕ ЛОКОМОТИВОВ

3.1. Общие требования охраны труда по организации технического обслуживания и ремонта локомотивов.

3.1.1. Порядок и урегулирование вопросов взаимодействия между эксплуатационными и ремонтными локомотивными депо устанавливается Типовым и местными Регламентами взаимодействия эксплуатационного и ремонтного локомотивных депо и иными отраслевыми нормативными актами.

3.1.2. Своевременная передислокация локомотивов для постановки на ремонт, техническое обслуживание и модернизацию осуществляется эксплуатационным депо в соответствии с графиками, утвержденными Дирекцией тяги и согласованными с Дирекцией по ремонту тягового подвижного состава.

Сдача и приемка локомотива на ремонт, техническое обслуживание и модернизацию осуществляется совместно с ответственными работниками ремонтного и эксплуатационного депо, назначенными для выполнения этих операций приказами начальников локомотивных депо.

3.1.3. Локомотив для проведения технического осмотра и обслуживания в объеме ТО-2, ТО-3 сдается в ремонт после проведения ТО-1 локомотивными бригадами.

3.1.4. О фактическом времени готовности локомотива к сдаче в эксплуатацию мастер через диспетчера ремонтного депо сообщает дежурному эксплуатационного депо, который направляет локомотивные бригады в ремонтное депо для приемки и передислокации локомотива.

3.1.5. Сдачу и приемку локомотивов после ремонта в объеме КР, СР, ТР-3, ТР-2 и ТР-1, технических обслуживаний в объеме ТО-3, ТО-4 и ТО-5, модернизации осуществляют мастера (бригадиры) причастных цехов ремонтных депо и приёмщик локомотивов дирекции тяги.

Проверку работоспособности систем и оборудования локомотивов в «горячем» состоянии проводят совместно работники ремонтного и эксплуатационного депо.

3.1.6. Проведение на локомотиве неплановых работ ремонтным персоналом, выполнение которых не требует наличия смотровой канавы и затрат рабочего времени более 30 минут, производится под личным наблюдением маневрового машиниста (локомотивной бригады) после согласования неплановых работ с дежурным эксплуатационного депо.

Проведение на локомотиве неплановых работ ремонтным персоналом, выполнение которых требует наличия смотровой канавы и затрат рабочего времени более 30 минут, производится после постановки локомотива на смотровую канаву ремонтного депо под личным контролем старшего (сменного) мастера ремонтного депо.

3.2. Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании электровозов и тепловозов:

3.2.1. При приемке и техническом обслуживании локомотивов на станционных и тракционных путях депо необходимо соблюдать меры безопасности, указанные в пунктах 1.29. - 1.30. настоящих Правил.

3.2.2. Приступать к приемке и осмотру локомотива в депо, ПТОЛ следует только после получения разрешения лица, ответственного за снятие и подачу напряжения в контактную сеть ремонтного стойла или на электровоз, тепловоз от постороннего источника питания.

3.2.3. Перед опробованием тормозов необходимо предупредить работников, занятых техническим обслуживанием тормозного оборудования и экипажной части локомотива и убедиться в том, что они прекратили работу, вышли из смотровой канавы и отошли от локомотива на безопасное расстояние.

3.2.4. При приемке электровоза, тепловоза машинист (локомотивная бригада) обязан(а) ознакомиться с замечаниями сдающей локомотивной бригады по журналу формы ТУ- 152, принять по описи инструмент, тормозные башмаки, принадлежности, в том числе сигнальные.

3.2.5. При приемке (сдаче) электровоза, тепловоза должно быть проверено:

устранение замечаний согласно записи в журнале формы ТУ-152;

работу устройств обеспечения безопасности движения;

наличие пломб на двери ВВК;

противопожарное состояние локомотива, наличие и исправность автоматических систем пожарной сигнализации и пожаротушения;

наличие и срок годности первичных средств пожаротушения, наличие на огнетушителях раструбов, пломб на пожарных рукавах, песка в пожарных ведрах, памятки в кабинах управления по действиям при возникновении пожара на локомотиве,

наличие емкостей для хранения грязных и чистых обтирочных материалов;

наличие и исправность блокирующих устройств, заземлений кожухов электрических приборов, аппаратов и корпусов вспомогательных машин;

наличие и исправность защитных кожухов систем электроотопления и электрокалориферов, ограждений узлов и оборудования;

исправность систем освещения;

наличие и укомплектованность аптечек для оказания первой помощи пострадавшим;

исправность межсекционных площадок и суфле (на многосекционных локомотивах);

исправность и надежность укладки половиц дизельного помещения (на тепловозе);

наличие и исправность комплекта инструмента, сигнальных принадлежностей;

исправное состояние кресел в кабинах управления;

наличие и пригодность средств защиты:

- диэлектрических перчаток;

- диэлектрических ковров;
- штанг для снятия емкостных зарядов с силовых цепей и заземления первичной обмотки тягового трансформатора (для электровозов переменного тока);
- штанг изолирующих;
- противогазов (выдаются при работе на локомотивах, оборудованных установками газового пожаротушения, а также, независимо от этого, эксплуатирующихся на тоннельных участках железных дорог).

На средствах защиты от поражения электрическим током, кроме диэлектрических ковров и инструмента с изолированными рукоятками, должна быть проверена дата их следующего испытания, а также соответствие их напряжению электрооборудования локомотива.

Средства защиты с истекшим сроком испытания должны быть изъяты из эксплуатации и подвергнуты испытаниям, запись о необходимости их замены (испытания) должна быть сделана локомотивной бригадой в журнале формы ТУ-152.

При осмотре слесарно-монтажного инструмента с изолированными рукоятками необходимо проверить, чтобы изоляция на рукоятках не имела раковин, сколов, вздутий и других дефектов.

Диэлектрические перчатки и ковры не должны иметь механических повреждений. Отсутствие проколов или разрывов диэлектрических перчаток следует проверить путем скручивания их в сторону пальцев. Наличие воздуха в скрученной перчатке будет свидетельствовать о её целостности.

На средствах защиты, применение которых не зависит от напряжения (противогазы), должна быть проверена дата их изготовления.

При нахождения инструмента, сигнальных принадлежностей и средств индивидуальной защиты в специальных опломбированных ящиках необходимо проверить наличие и целостность пломб на ящиках.

3.2.6. До начала технического обслуживания тяговых электродвигателей, вспомогательных машин и электрических аппаратов, расположенных в высоковольтной камере, шкафах, ящиках, за панелями пульта управления и легкосъемными (без применения инструмента) ограждениями, при нахождении электровоза в депо, ПТОЛ или на путях под контактным проводом необходимо его остановить, затормозить ручным тормозом, закрепить тормозными башмаками и выполнить следующие операции:

выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины. Отключить главный выключатель на электровозах переменного тока (быстродействующий выключатель на электровозах постоянного тока) и опустить токоприемники выключением соответствующих тумблеров на пульте управления. Убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприемники опущены;

перекрыть разобщительным краном подвод сжатого воздуха от вспомогательной пневматической системы к клапану токоприемника.

заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять ключи;

снять реверсивную рукоятку с контроллера машиниста, если конструкцией электровоза не предусмотрена ее блокировка в нулевом положении.

Блокирующие ключи выключателей и реверсивная рукоятка должны находиться у лица, производящего осмотр и техническое обслуживание оборудования. В случае производства ремонтных работ в высоковольтной камере персоналом локомотивного ремонтного депо реверсивная рукоятка и ключ блокировки должны находиться у работников, производящих ремонт.

3.2.7. У электровозов, работающих по системе СМЕТ, осмотр и техническое обслуживание тяговых электродвигателей, вспомогательных машин и электрических аппаратов должны производиться при опущенных токоприемниках на всех электровозах (секциях) с соблюдением требований подпункта 3.2.6. настоящих Правил.

На электровозах, работающих по системе СМЕТ, необходимо отключить кнопку включения системы на пульте сигнализации аппаратуры дистанционного управления.

3.2.8. Запрещается открывать двери в высоковольтную камеру, если электровоз подключен к постороннему источнику питания.

3.2.9. При поднятом и находящемся под напряжением токоприемнике электровоза разрешается:

заменять перегоревшие лампы в кабине управления, кузове (без захода в высоковольтную камеру и снятия ограждений), буферных фонарей и лампы освещения ходовых частей при обесточенных цепях освещения;

протирать стекла кабины внутри и снаружи, лобовую часть кузова применяя средства индивидуальной защиты, не приближаясь к находящимся под напряжением токоведущим частям контактной подвески на расстояние менее 2м и не касаясь их через какие-либо предметы;

заменять в цепях управления предохранители, предварительно их обесточив и включив автоматы защиты;

менять прожекторные лампы при обесточенных цепях, если их замена предусмотрена из кабины управления;

осматривать тормозное оборудование и проверять выходы штоков тормозных цилиндров;

проверять на ощупь нагрев букс;

вскрывать кожух и настраивать регулятор давления;

продувать маслоотделители и концевые рукава тормозной и напорной магистралей;

проверять подачу песка под колесную пару.

осматривать аппаратуру под напряжением 50В постоянного тока, которая находится вне высоковольтной камеры;

проверять показания электроизмерительных приборов, расположенных в шкафах с электрооборудованием;

проверять показания манометров, расположенных в шкафах с оборудованием;

контролировать по приборам, а также визуально работу машин и аппаратов, не снимая ограждений и не заходя в высоковольтную камеру;

включать автоматы защиты;

обтирать нижнюю часть кузова;

осматривать механическое оборудование и производить его крепление, не заходя под кузов;

проверять давление в маслопроводе компрессора;

регулировать предохранительные клапаны воздушной системы (кроме электровозов серии ЧС2^{Т});

производить уборку (кроме влажной) кабины, тамбуров и проходов в машинном отделении. Запрещается выполнение других работ на электровозе, в том числе состоящем из двух и более секций при поднятом и находящемся под напряжением токоприёмнике.

3.2.10. При запущенном дизеле и нахождении тепловоза под контактным проводом разрешается:

заменять перегоревшие лампы в кабине управления, кузове (без захода в высоковольтную камеру и снятия ограждений), буферных фонарей и лампы освещения ходовых частей при обесточенных цепях освещения;

протирать стекла кабины внутри и снаружи, лобовую часть кузова применяя средства индивидуальной защиты, не приближаясь к находящимся под напряжением токоведущим частям контактной подвески на расстояние менее 2м и не касаясь их через какие-либо предметы;

заменять в цепях управления предохранители, предварительно их обесточив и включив автоматы защиты;

менять прожекторные лампы при обесточенных цепях, если их замена предусмотрена из кабины управления;

осматривать тормозное оборудование и проверять выходы штоков тормозных цилиндров;

проверять на ощупь нагрев букс;

продувать маслоотделители и концевые рукава тормозной и напорной магистралей;

проверять подачу песка под колесную пару;

осматривать аппаратуру приборов безопасности;

проверять показания электроизмерительных приборов, расположенных в шкафах с электрооборудованием;

проверять показания манометров;

контролировать по приборам, а также визуально работу машин и аппаратов, не снимая ограждений и не заходя в высоковольтную камеру;

включать автоматы защиты;

обтирать ходовую часть кузова;

осматривать механическое оборудование и производить его крепление;

проверять давление в маслопроводе компрессора;

производить уборку кабины, тамбуров и проходов в дизельном помещении.

3.3. Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании паровозов:

3.3.1. Перед приемкой, осмотром и подготовкой к работе паровоза следует убедиться в том, что регулятор закрыт, реверс поставлен в центральное

положение, ручной тормоз тендера заторможен, а продувательные клапаны цилиндров открыты.

3.3.2. При постановке паровозов на шлаковые и смотровые канавы деповских путей расстояние между их сцепными устройствами должно быть не менее 2 м.

3.3.3. При приемке паровоза машинист, помощник машиниста и кочегар в соответствии с установленным для них порядком должны тщательно проверить состояние и исправность частей, приборов и механизмов паровоза, а также убедиться в:

исправности огневой и дымовой коробки, наличии и целостности искрогасительных устройств (на паровозах, работающих на твердом топливе) и контрольных легкоплавких пробок, наличии достаточного запаса воды в котле, а также в том, что давление пара не выше разрешенного;

правильном показании водомерного стекла, исправности его футляра, водопробных кранов, питательных приборов и манометров и наличии на манометрах дат следующих их испытаний;

исправности вентилей, кранов, пробок, фланцев, заглушек, трубок резинового шланга для смачивания угля, свистка, тифона, ручного и автоматического тормозов;

отсутствии утечек воздуха, воды и пропуска пара в соединениях аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением;

наличии достаточного запаса воды, топлива на тендере (баке тендера) и песка в песочнице;

прочности крепления бортов тендера;

целостности, исправности и чистоте пола, стен, окон, параванов, потолка, дверей, сидений, фартуков и подлокотников в будке паровоза и в контрбудке, которые не должны иметь отломанных концов, оторванных досок, торчащих гвоздей и осколков стекла;

исправности, надежности крепления и чистоте обходных площадок, ступеней, лестниц и поручней;

целостности и нахождении в закрытом положении крышек и откидных щитков над вырезами обходных площадок, а также в отсутствии наледи на обходных площадках, ступенях и лестницах;

наличии, исправности и чистоте приборов искусственного освещения, сигнальных принадлежностей, инструмента, инвентаря и аптечки;

надлежащем утеплении паровозной будки и исправности отопления (в зимнее время);

наличии и исправности ручных аккумуляторных фонарей и переносных светильников.

3.3.4. Паровозы не должны выпускаться из депо с парением сальников, цилиндровых и золотниковых крышек и продувательных клапанов цилиндров, неисправными искроуловительными и искрогасительными устройствами.

3.3.5. На паровозах, работающих на электрифицированных участках железной дороги, состояние и крепление искроуловительной сетки, расположенной на дымовой трубе, а также размещение и крепление кочегарного инструмента следует проверять до выезда паровоза на электрифицированный

участок железной дороги или при снятом напряжении в контактной подвеске железнодорожного пути.

Длинномерный кочегарный инструмент (пика, резаки, скребок, шлаковая лопата) должен быть уложен горизонтально вдоль оси паровоза и закреплен.

3.3.6. Запрещается производить крепление крышек-люков и пробок при наличии давления пара в котле паровоза.

В соответствии с Правилами техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации паровозов запрещается подтягивание болтов люка-лаза, круглых и овальных люков при давлении пара в котле паровоза свыше 3 кгс/см^2.

3.3.7. Запрещается смазывать паровоздушные и водопитательные насосы паровоза во время их работы.

Перед смазыванием насос должен быть остановлен, пусковой вентиль плотно закрыт, вода из масленки спущена с целью предотвращения ожога работников в случае выброса пара, горячей воды или смазки.

3.3.8. Перед изменением положения переводного вала, в том числе без намерения привести в движение паровоз, необходимо дать сигнал свистком паровоза и убедиться в том, что передвижение кулисного механизма никому не угрожает.

3.3.9. Осмотр, обмывка, смазывание движущихся частей, механизмов паровоза, откручивание и закручивание пробок масленок или устранение каких-либо повреждений, а также осмотр и смазывание сцепления между паровозом и тендером должны производиться только на стоянках. Выполнение этих операций во время движения паровоза запрещается.

IV. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ

4.1. Общие требования охраны труда при эксплуатации локомотивов.

4.1.1. Перед прицепкой к составу поезда машинист должен остановить локомотив на расстоянии 5-10 метров от первого вагона состава поезда, после чего по команде осмотрщика вагонов подъехать к составу поезда со скоростью не более 3км/ч, чтобы обеспечить плавность сцепления автосцепок локомотива и головного вагона поезда.

При несоответствии разницы по высоте между продольными осями автосцепок головного вагона поезда и локомотива машинист должен отвести локомотив не менее, чем на 10м от состава поезда для определения неисправности автосцепного устройства.

После сцепления локомотива с составом грузового поезда машинист кратковременным движением локомотива от состава поезда должен проверить надёжность сцепления и затормозить локомотив. Надёжность сцепления локомотива с пассажирским или грузопассажирским составом следует проверять только по сигнальным отросткам замков автосцепок локомотива с вагоном.

До включения источника питания электропневматического тормоза машинист должен дать команду помощнику машиниста на соединение рукавов тормозной и питательной магистрали локомотива и головного вагона поезда.

Перед сходом с локомотива на железнодорожный путь помощник машиниста должен надеть сигнальный жилет со световозвращающими накладками и рукавицы. Сходить с локомотива он должен с правой стороны, лицом к локомотиву, держась за поручни обеими руками.

В процессе работы помощник машиниста должен находиться в зоне видимости машиниста.

4.1.2. Все работы по соединению и разъединению тормозных и напорных магистралей, межвагонных и межлокомотивных электрических соединений цепей управления и отопления, а также проверку правильности сцепления автосцепок должны производиться только с разрешения машиниста при заторможенном локомотиве и опущенных токоприемниках (на электровозе).

Соединение или разъединение тормозных соединительных рукавов в пассажирском поезде должно производиться при отключенных высоковольтных межвагонных электрических соединениях, а межвагонных и межлокомотивных соединений - при обесточенных цепях управления.

Соединение тормозных соединительных рукавов локомотива и головного вагона пассажирского поезда, оборудованного электрическим отоплением, должно производиться помощником машиниста до подключения поездным электромехаником к локомотиву высоковольтных межвагонных электрических соединителей головного вагона поезда, разъединение – только после отключения от локомотива высоковольтных межвагонных электрических соединителей головного вагона поезда.

4.1.3. После прицепки локомотива к составу грузовых вагонов или отцепки от состава грузовых вагонов соединение, разъединение и подвешивание тормозных рукавов локомотива и головного вагона грузового состава, открытие и закрытие концевых кранов должны производиться помощником машиниста по команде машиниста локомотива.

4.1.4. Перед соединением тормозных соединительных рукавов помощник машиниста должен продуть тормозную магистраль локомотива со стороны состава поезда. Работу необходимо выполнять в защитных очках.

При продувке тормозной магистрали, во избежание удара головкой соединительного тормозного рукава, помощник машиниста должен снять головку рукава с крюка кронштейна, надежно удерживая рукой и прижимая её к ноге (бедру), плавно открыть и закрыть концевой кран. При этом струю выпускаемого воздуха необходимо направлять параллельно поверхности земли, во избежание подъема песка и пыли и засорения глаз.

После продувки тормозной магистрали и соединения тормозных рукавов между локомотивом и первым вагоном помощник машиниста должен открыть сначала концевой кран у локомотива, а затем у вагона.

При необходимости разъединения находящихся под давлением тормозных рукавов между локомотивом и вагоном или соединительных рукавов напорных магистралей секций электровоза необходимо предварительно перекрыть их концевые краны.

4.1.5. Перед тем, как начать движение локомотива, машинист должен проверить исправность радиосвязи с начальником пассажирского поезда и руководителем работ хозяйственного поезда (при предстоящей работе с таким поездом) путем вызова их по радиостанции. При отсутствии радиосвязи машинист должен поставить об этом в известность дежурного по железнодорожной станции (далее дежурного по станции) для принятия мер по устранению причины.

Без выяснения причины и устранения неисправности радиосвязи отправление поезда запрещается.

4.1.6. До начала движения поезда двери рабочей кабины машиниста, из которой ведется управление, межсекционные двери и двери нерабочих кабин должны быть закрыты.

Перед тем, как привести в движение локомотив, машинист должен убедиться в том, что локомотивная бригада в полном составе находится в кабине управления локомотива (будке паровоза).

4.1.7. Запрещается проезд в рабочей кабине локомотива (будке паровоза) лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц, имеющих разрешение, выдаваемое в установленном порядке, но не более двух человек одновременно, а при наличии в составе локомотивной бригады дублера (стажера) или проводника - не более одного.

Запрещается проезд на тендере и передней площадке паровоза.

4.1.8. Во время движения локомотива запрещается:

высовываться из боковых окон кабины управления (будки паровоза) за пределы зеркала заднего вида и поворотного предохранительного щитка, паравана (эркера);

открывать входные наружные двери и высовываться из них.

находиться на лестницах, подножках, площадках и других наружных частях локомотива;

подниматься на локомотив и спускаться с него во время движения, а также при остановке локомотива на мосту, не имеющем настила;

находиться на тендере паровоза при приближении к мостам, воздушным линиям электропередачи и при следовании по электрифицированному участку железной дороги;

закорачивать защитные блокировки;

находиться помощнику машиниста в машинном отделении электровоза при наборе (сбросе) машинистом позиций контроллера и при включении (выключении) контактора отопления поезда;

отлучаться помощнику машиниста из кабины управления локомотива при производстве маневровой работы, следовании по желтому, красно-желтому, красному и белому огням на локомотивном светофоре, на запрещающий сигнал, перед железнодорожными переездами, по искусственным сооружениям, а также по участкам, на которых скорость движения ограничена или проводятся ремонтно-путевые работы;

выходить из наружной двери тамбура локомотива при подъезде к платформе;

входить в дизельное помещение тепловоза после набранной 10-ой позиции контроллера.

4.1.9. Осмотр машинного отделения электровоза, дизельного помещения тепловоза со стороны проходного коридора во время движения помощник машиниста может проводить только по указанию машиниста.

При нахождении в дизельном помещении тепловоза и в машинном отделении электровоза следует пользоваться шумоизолирующими наушниками.

4.1.10. При осмотре дизель-генератора в пути следования необходимо обращать внимание на наличие и надёжность укладки половиц пола дизельного помещения, наличие защитных ограждений оборудования.

4.1.11. При работающем дизеле-генераторе запрещается отключать на тепловозах блокирующие устройства, заходить в высоковольтную камеру, производить осмотр и техническое обслуживание оборудования тепловоза у вращающихся частей (узлов) при снятых или открытых ограждающих защитных кожухах, а также снятых половицах дизельного помещения.

4.1.12. Локомотивной бригаде запрещается открывать двери, шторы и входить в высоковольтную камеру электровоза, тепловоза:

при поднятом токоприёмнике на электровозе;

при работающем дизеле тепловоза;

при движении тепловоза, электровоза, в том числе при опущенных токоприёмниках.

4.1.13. Запрещается включать вручную главный выключатель на электровозах переменного тока.

4.1.14. При приближении встречного поезда по смежному пути локомотивная бригада должна следить за его состоянием, а в случае обнаружения посторонних предметов, груза, выходящего за габарит подвижного состава, искрения буксового подшипника или какого-либо другого повреждения встречного поезда, немедленно сообщить об этом по поездной радиосвязи машинисту встречного поезда, поездному диспетчеру и дежурному ближайшей станции. На время проследования встречного поезда помощник машиниста должен отойти к рабочему месту машиниста.

4.1.15. Искусственные сооружения, станции, переезды локомотивная бригада должна проследовать с особой бдительностью.

4.1.16. При приближении к месту работ, на перегонах и железнодорожных станциях, а также при следовании по неправильному пути, при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость (туман, дождь, снегопад, метель и др.) и недостаточной освещенности, машинист локомотива обязан подавать оповестительные сигналы, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от переносных сигналов.

Оповестительные сигналы подаются также при приближении поезда к сигнальным знакам «С», переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости при подходе и проследовании кривых участков пути с неудовлетворительной видимостью, выемок, тоннелей, при подходе к переездам, съемным подвижным единицам и при приближении к находящимся на путях людям.

4.1.17. При приближении поезда к работающим, идущим по путям или находящимися в междупутье людям, машинист локомотива обязан подавать оповестительные сигналы до тех пор, пока путь не будет освобожден и люди не сойдут с него в безопасное место. Если путь, по которому следует поезд, своевременно не освобожден, машинист должен принять меры к остановке поезда.

4.1.18. При маневровых передвижениях по железнодорожным путям общего и необщего пользования в темное время суток на локомотиве должны быть включены буферные фонари впереди и сзади со стороны основного пульта управления локомотивом.

4.1.19. При приближении встречных поездов на перегонах или железнодорожных станциях в темное время суток необходимо переключать прожектор в положение «тусклый свет» на таком расстоянии, чтобы не ослеплять локомотивную бригаду встречного поезда. После проследования головной части встречного поезда прожектор должен быть переключен в положение «яркий свет».

При пропуске поездов на станциях на остановившемся локомотиве прожектор должен быть выключен, при проследовании по смежному пути головы встречного поезда - включен для осмотра вагонов встречного поезда.

При следовании поезда по станции машинист локомотива должен пользоваться переключателем яркости прожектора в зависимости от метеорологических условий, скорости движения, наличия предупреждений о работающих на путях людях и с учетом передвижения поездов и локомотивов по смежным путям на станции. Запрещается при встречном движении поездов по смежным путям на перегонах или станциях оставлять прожектор в выключенном положении. В случае ослепления прожектором встречного поезда при следовании на запрещающий сигнал, машинист обязан остановить поезд.

На станциях при проведении маневровой работы прожектор маневрового локомотива должен находиться в положении «тусклый свет» или «яркий свет» в зависимости от видимости на путях.

4.1.20. При подходе к тоннелю в дневное время суток машинист локомотива должен включить прожектор, буферные фонари и электроосвещение пульта управления и кабины машиниста (будки паровоза), а на тепловозах и паровозах, кроме этого, независимо от времени суток, закрыть окна кабины управления (будки паровоза) и люки будки паровоза.

4.1.21. При наружном осмотре локомотива один из членов локомотивной бригады должен находиться в кабине управления (будке паровоза).

Для осмотра экипажной части локомотива при остановках поезда на станции или на перегоне машинист должен затормозить локомотив краном вспомогательного тормоза.

При остановках поезда на станции или на перегоне к осмотру экипажной части локомотива следует приступать только после окончания набегания и оттяжки вагонов поезда. При этом работник, производящий осмотр, должен быть в сигнальном жилете со световозвращающими полосами.

Локомотивной бригаде запрещается спускаться с локомотива, осматривать и производить техническое обслуживание экипажной части, если по смежному пути приближается или движется подвижной состав;

При осмотре локомотива в темное время суток необходимо пользоваться переносными аккумуляторными (светодиодными) фонарями.

При осмотре и обслуживании локомотива запрещается пользоваться для освещения и других целей открытым огнем (факелами, свечами).

4.1.22. В случае неисправности локомотива, машинист после остановки поезда и приведения в действие вспомогательного тормоза локомотива, при приведенных в действие автотормозах поезда, должен объявить по радиосвязи об остановке поезда машинистам поездов, следующих по перегону, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, поездному диспетчеру, вызвать на локомотив начальника пассажирского поезда (при обслуживании локомотива одним машинистом), руководителя работ в хозяйственном поезде и согласовать с ними дальнейшие действия.

Если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут и отсутствует возможность удержать поезд на месте на автотормозах, машинист должен привести в действие ручной тормоз локомотива, подать сигнал для приведения в действие проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде ручных тормозов вагонов. В поездах, где упомянутые работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов тормозные башмаки, имеющиеся на локомотиве, а при их недостатке, привести в действие ручные тормоза вагонов в количестве и в соответствии с установленным Порядком.

4.1.23. В случае выявления неисправностей приборов, утечек воздуха и пропуска пара в соединениях аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением, их следует отключить от питательной магистрали и выпустить воздух, пар.

Запрещается открывать и закрывать вентили и краны воздушной магистрали, резервуаров локомотива ударами молотка или другими предметами.

4.1.24. В случае вынужденной остановки поезда в тоннеле, локомотивной бригаде следует немедленно выяснить причину остановки и оценить возможность его дальнейшего следования.

При обнаружении запаха газа локомотивная бригада должна надеть противогазы.

4.1.25. При грении буксы колесной пары локомотива машинист, после плавного торможения и остановки поезда при приведенных в действие автотормозах, должен сам осмотреть колесную пару локомотива.

При получении информации от дежурного по станции о грении буксы колесной пары в грузовом поезде осмотр состава поезда с целью выявления причины греющейся буксы вагона производит помощник машиниста по указанию машиниста. При этом, следуя по междупутью вдоль состава поезда, помощник машиниста должен внимательно следить за движением встречных поездов по смежному пути. На время проследования встречного поезда помощник машиниста должен укрыться на переходной площадке вагона стоящего поезда или отойти на обочину смежного пути.

4.1.26. При срабатывании на локомотиве аппаратов защиты цепи отопления пассажирского поезда машинисту локомотива разрешается включить отопление только один раз. В случае повторного срабатывания аппаратов защиты последующее включение отопления пассажирского поезда необходимо производить по указанию поездного электромеханика или начальника поезда после выявления и устранения причины их срабатывания.

4.1.27. Осмотр электрооборудования тепловоза и электровоза во время движения проводит по указанию машиниста его помощник, имеющий права оперативно-ремонтного персонала.

Во время осмотра не допускается выполнение какой-либо другой работы. При осмотре электроустановок разрешается открывать двери щитов, сборок, пультов управления и других устройств до 1000 В.

Запрещается открытие щитов и шкафов с оборудованием напряжением выше 1000 В.

При возникновении аварийной ситуации (неисправности электрооборудования на тепловозе, электровозе) в пути следования локомотивная бригада определяет возможность локализации повреждения путем сборки по одной из аварийных схем, которые утверждены организационно-распорядительным документом ОАО «РЖД» для каждой серии локомотива. При этом в журнале формы ТУ-152 делается запись о сборке аварийной схемы и указанием ее номера в соответствии с утвержденным перечнем.

Утвержденный порядок сборки аварийных схем для каждой серии локомотива должен находиться в кабине машиниста.

4.1.28. Сборку схемы на электровозе выполняет член локомотивной бригады с V группой допуска по электробезопасности, на тепловозе - с IV группой допуска по электробезопасности.

Сборка аварийной схемы может проводиться, как дистанционно с помощью переключения низковольтных и высоковольтных коммутационных аппаратов, так и непосредственного вывода из работы высоковольтного оборудования в высоковольтных камерах и шкафах локомотива.

Порядок действия локомотивной бригады по сборке аварийной схемы утверждается локальным документом по структурному подразделению.

4.1.29. При необходимости захода в высоковольтную камеру для устранения неисправности локомотива, машинист должен внести запись в маршрут машиниста о выполнении всех мер безопасности и после этого:

при обслуживании локомотива одним машинистом по радиостанции через начальника пассажирского поезда вызвать на локомотив поездного электромеханика;

затормозить локомотив (поезд) и подложить под колесные пары тормозные башмаки;

отключить вспомогательные машины;

опустить токоприемники и убедиться визуально, что они опущены;

вынуть реверсивную рукоятку и ключи выключателей;

открыть шторы высоковольтной камеры;

снять заземляющей штангой емкостные заряды с силовой цепи электровоза и заземлить высоковольтный ввод, завесив штангу на главный ввод тягового трансформатора;

войти в высоковольтную камеру, оставив дверь открытой. При этом помощник машиниста (поездной электромеханик - при обслуживании локомотива одним машинистом) должен находиться вне высоковольтной камеры и контролировать действия машиниста, находящегося внутри нее.

4.1.30. Уведомление дежурного по депо об аварийной ситуации и выполненных мероприятиях машинист локомотива делает по прибытию его в локомотивное депо.

4.1.31. При необходимости подъема на крышу электровоза для устранения повреждения или внепланового осмотра крышевого оборудования на путях, не предназначенных для его осмотра, должна быть дана устная заявка энергодиспетчеру на снятие рабочего напряжения с контактной подвески и заземление контактного провода работниками района контактной сети (дистанции электроснабжения).

Запрещается подниматься и производить какие-либо работы на крыше электровоза на электрифицированных железнодорожных путях и под воздушной линией электропередачи, если контактная подвеска, воздушная линия электропередачи находятся под напряжением.

Подъем на крышу тепловоза, котел, тендер, крышу будки паровоза запрещается во всех случаях.

4.1.32. При разъединении вагонов пассажирского поезда в пути следования, машинист локомотива должен немедленно отключить отопление поезда.

4.1.33. Запрещается в пути следования соединение межвагонных высоковольтных соединений в пассажирском поезде в случае разрыва.

4.1.34. Запрещается соединять части поезда на перегоне:

во время тумана, метели и при других неблагоприятных погодных условиях, когда сигналы трудно различимы;

если отцепившаяся часть поезда находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

4.1.35. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд.

4.2. Требования охраны труда при эксплуатации электровозов.

При эксплуатации электровозов, дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 4.1., необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

4.2.1. Соединение и разъединение высоковольтных межвагонных электрических магистралей головного вагона поезда с локомотивом, отцепка или прицепка к поезду пассажирского вагона с электрическим отоплением и осмотр ходовых частей вагонов поезда должны производиться при отключенных на локомотиве отопительной электрической цепи поезда, силовых и вспомогательных электрических цепях, быстродействующем или главном выключателе и опущенных токоприемниках.

Блокирующие ключи выключателей пульта управления электровозом и реверсивная рукоятка контроллера машиниста должны находиться у машиниста. На время соединения высоковольтной магистрали поезда ключ отопления должен быть передан машинистом локомотива поездному электромеханику поезда.

Соединение и разъединение высоковольтной магистрали отопления головного вагона с локомотивом производится поездным электромехаником или начальником пассажирского поезда в присутствии машиниста локомотива и только после получения от машиниста ключа отопления поезда.

После соединения высоковольтной электрической магистрали пассажирского поезда с электровозом машинист должен получить от поездного электромеханика ключ отопления поезда. Машинисту запрещается включать отопление и приводить поезд в движение при отсутствии у него ключа отопления.

С момента передачи ключа отопления поезда машинисту высоковольтные электрические магистрали поезда считаются находящимися под высоким напряжением. Ключ отопления должен находиться у машиниста до возникновения необходимости отцепки электровоза, отцепки и прицепки вагонов, проверки исправности действия и ремонта высоковольтного электрооборудования вагонов.

4.2.2. Запрещается при поднятом токоприемнике открывать на электровозе двери высоковольтной камеры, шкафов для электрооборудования, кожухи и другие ограждения электрооборудования.

4.2.3. В случае отказа блокирующих устройств в пути следования на одной из секций электровоза, последнюю необходимо перевести в положение «отключено». На одно- или двухсекционных электровозах, имеющих единую систему блокирующих устройств, допускается при технической возможности следовать с выключенными или блокированными защитными устройствами до ближайшей железнодорожной станции, имеющей локомотивное депо, ПТОЛ или пункт оборота локомотивов. При этом локомотивная бригада должна находиться только в кабине управления. Случаи отказа блокирующих устройств должны фиксироваться в журнале формы ТУ-152.

4.2.4. При повреждении крышевого оборудования электровоза и невозможности дальнейшего следования, поврежденную секцию электровоза при всех опущенных токоприемниках необходимо отключить.

4.2.5. В случае необходимости сброса позиций контроллера машиниста в момент нахождения помощника машиниста в машинном отделении электровоза машинист должен отключить силовые цепи тумблером, кнопкой отключения главного выключателя (быстродействующего выключателя).

4.2.6. При обрыве заземляющих шунтов, кожухов электропечей, заземляющих проводников пульта управления, а также корпусов вспомогательных машин восстанавливать заземление оборудования следует только при опущенных токоприемниках и отключенном главном выключателе (быстродействующем выключателе).

4.3. Требования охраны труда при эксплуатации тепловозов.

При эксплуатации тепловозов, дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 4.1., необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

4.3.1. При необходимости осмотра и технического обслуживания дизель-генератора (дизеля), электро- и вспомогательного оборудования тепловоза в пути следования последний необходимо остановить, затормозить ручным тормозом, остановить дизель-генератор (дизель), обесточить все электрические цепи и выключить рубильник аккумуляторной батареи. Люки картера дизеля следует открывать не ранее 10 – 15 минут после его остановки.

При осмотре дизель-генератора в пути следования необходимо обращать внимание на наличие и надёжность укладки половиц пола дизельного помещения, наличие защитных ограждений оборудования.

Наступать на половицы, под которыми расположены вращающиеся валы, следует с особой осторожностью.

4.3.2. При работающем дизель-генераторе запрещается отключать на тепловозах блокирующие устройства и заходить в высоковольтную камеру, а также производить осмотр и техническое обслуживание оборудования тепловозов у вращающихся частей (узлов) при снятых или открытых ограждающих защитных кожухах, а также снятых половицах дизельного помещения.

4.3.3. Запрещается пуск дизеля на многосекционных тепловозах при одновременно включенных кнопках «Топливный насос» на пультах двух или всех (у трех- и четырех секционных тепловозов) секций.

4.3.4. Запрещается при работающем дизеле выполнять какие-либо работы на тепловозе у вращающихся, не закрытых защитными кожухами или ограждениями деталей.

4.3.5. Запрещается открывать монтажные люки шахты холодильника и заходить в шахту при работающем вентиляторе.

4.4. Требования охраны труда при эксплуатации паровозов.

При эксплуатации паровозов дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 4.1., необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

4.4.1. Продувку котла паровоза как на станциях, так и на перегонах следует производить только в специально указанных местах.

Запрещается открывать продувательные клапаны паровых цилиндров во время следования паровоза по стрелочным переводам, а также мимо людей.

Нельзя допускать резкого открывания паровых вентилей.

4.4.2. Запрещается обогреваться у открытого шуровочного отверстия топки паровоза или шахты вентилятора на паровозах с конденсацией пара.

4.4.3. При необходимости ремонта инжектора перед его разборкой следует предварительно закрыть главный вентиль пароразборной колонки, паровой запорный клапан и котловой запорный клапан, открыть вестовой клапан, спустить пар и горячую воду из корпуса инжектора.

4.4.4. При порче в пути следования каких-либо приборов паровоза, находящихся под давлением пара, разрушении водомерного стекла, изломе

кранов и разрыве трубок необходимо немедленно отключить неисправный прибор от источника питания, а при невозможности сделать это – закрыть поврежденное место доступными средствами.

4.4.5. При выплавлении контрольной пробки котла паровоза следует немедленно включить в работу оба инжектора, закрыть регулятор и сифон, забросать мокрым углем топку, потушить огонь (перекрыть вентили форсунок при мазутном (нефтяном) и углемазутном отоплениях котла) и снизить давление пара в котле до нуля.

4.4.6. При обслуживании паровозов на мазутном (нефтяном) отоплении дополнительно должны выполняться следующие требования безопасности:

4.4.6.1. При эксплуатации паровозов с мазутным (нефтяным) отоплением локомотивная бригада должна следить за исправностью запорных устройств нефтяного бака и форсунок. Запорные устройства не должны давать пропуска топлива при потушенной форсунке.

Будку паровоза необходимо содержать в чистоте, не допуская загрязнения ее нефтетопливом.

4.4.6.2. Для предупреждения образования горючих паров нефтетоплива в топливном баке запрещается превышать установленную лабораторией депо предельную температуру его подогрева. Температура нефтетоплива должна контролироваться по показаниям дистанционного аэротермометра.

4.4.6.3. При снятии зажимных запоров и открытии дверец шуровочного отверстия топки паровоза необходимо соблюдать осторожность, особенно при пуске форсунки в работу.

4.4.6.4. На горячем паровозе перед открытием дверцы шуровочного отверстия следует слегка приоткрывать сифон или пускать в ход турбину дымососа (на паровозе серии $СО^{к}$).

4.4.6.5. Перед зажиганием форсунки следует убедиться в отсутствии работников у топочного отверстия и поддувала топки паровоза.

При зажигании форсунки следует стоять сбоку от топочного отверстия и поддувала во избежание ожогов в случае выброса из них пламени.

4.4.6.6. Осмотр горячей дымовой коробки следует производить только при потушенной форсунке с применением для ее освещения электрических ламп напряжением 12 В.

4.4.6.7. Замер уровня нефтетоплива в топливном баке тендера при эксплуатации паровоза на электрифицированном участке железной дороги следует производить только на путях, специально выделенных для этой цели. Запрещается производить замер нефтетоплива под контактным проводом.

Для освещения при проверке уровня нефтетоплива в топливном баке тендера паровоза следует пользоваться переносными электролампами во взрывобезопасном исполнении.

4.4.6.8. Люк топливного бака должен постоянно находиться в закрытом состоянии, за исключением времени наполнения бака нефтетопливом, подготовки к очистке и чистки бака.

4.4.6.9. При утечке нефтетоплива и попадании его на стоянке под паровоз или тендер пролитое нефтетопливо следует засыпать песком, после чего песок собрать в предназначенную для этого емкость для последующей утилизации.

В случае воспламенения нефтетоплива под тендером необходимо немедленно сбить пламя песком, а паровоз по возможности передвинуть на другое место.

4.4.7. При обслуживании паровозов на угольном и углемазутном отоплении дополнительно должны выполняться следующие требования безопасности:

4.4.7.1. Запрещается ставить в депо паровозы с действующими топками, а также растапливать их в стойлах за пределами вытяжных зонтов, чистить топки и зольники в стойлах депо и в неустановленных местах.

4.4.7.2. Работы по осмотру, ремонту, чистке зольника (топки) и дымовой коробки паровоза, стоящего на станционных путях, должны быть прекращены на время проследования поезда или производства маневровой работы на смежных путях.

4.4.7.3. Запрещается производить чистку зольника (топки) паровоза, если на путях на расстоянии менее 50 м находятся вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями, горючими жидкостями, другими горючими и опасными грузами.

Перед чисткой зольника и дымовой коробки паровоза шлак, зола и изгарь должны быть обязательно залиты водой.

Чистку топки, зольника и дымовой коробки следует производить в очках и рукавицах.

4.4.7.4. Перед чисткой топки на станционных путях с выемкой шлака через шуровочное отверстие и выбрасыванием его на междупутье необходимо убедиться в отсутствии на междупутье людей.

Чистка топки с выбрасыванием шлака при движении паровоза запрещается.

4.4.7.5. На паровозах с углеподатчиком при выходе на тендер необходимо проявлять осторожность, чтобы не попасть ногой в корыто углеподатчика.

Корыто углеподатчика перед набором угля и после освобождения тендера от угля необходимо закрывать крышкой.

4.4.7.6. На время забрасывания топлива в топку на стоянке, а также при следовании паровоза с закрытым регулятором необходимо прикрывать сифон.

4.4.7.7. При прокачивании колосников необходимо обращать внимание на надежность посадки рукоятки на концы рычагов от приводов колосниковых плит, не допуская их соскакивания.

4.4.7.8. Запрещается открывание дверки шуровочного отверстия при продувке труб из дымовой коробки.

Перед использованием продувочного прибора необходимо убедиться в его исправности.

Продувку труб необходимо производить в защитных очках во избежание засорения глаз.

4.5. Требования охраны труда при постановке локомотива на экипировочную позицию.

4.5.1. Ввод локомотива на позицию экипировочного устройства, расположенного на открытых деповских путях или на приемоотправочных путях железнодорожной станции локомотивная бригада должна производить по зеленому огню светофора, разрешающему въезд на экипировочную позицию.

4.5.2. Постановка локомотива на позицию экипировочного устройства под контактной сетью, находящейся под напряжением, должна быть произведена с таким расчетом, чтобы подвижной состав не выходил за пределы зоны отключения напряжения в контактной сети.

4.5.3. После ввода локомотива на экипировочную позицию необходимо затормозить его ручным тормозом или под колесные пары (с внутренней стороны двухосной тележки или с двух сторон колеса средней колесной пары трехосной тележки) подложить тормозные башмаки.

4.5.4. После ввода локомотива на экипировочную позицию машинист должен убедиться в том, что секции тепловоза и электровоза не выходят за пределы экипировочной позиции, а также:

на электровозе – выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель на электровозе переменного тока, (быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока), опустить токоприёмники, выключив соответствующие тумблеры на пульте управления, убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприёмники опущены, заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять ключи;

на тепловозе – заглушить дизель;

дать заявку на снятие напряжения с секционированного участка контактной сети экипировочного устройства работником, ответственным за снятие и подачу напряжения.

4.5.5. Экипировка локомотивов должна производиться дежурной сменой экипировщиков под личным контролем машиниста локомотива.

4.5.6. Заправку тепловоза дизельным топливом и маслом для дизеля следует производить через раздаточные топливные и масляные колонки с помощью заправочных пистолетов. Наконечник заправочного пистолета должен быть из материала или покрыт материалом, не вызывающим возникновения искры при ударе по наконечнику.

Наполнение топливных баков тепловоза следует производить не менее, чем на 50 мм ниже верхнего их уровня, чтобы не допустить утечки в результате расширения топлива при высокой температуре наружного воздуха и при включении топливоподогревательных устройств. Заправочный пистолет следует отводить от горловины топливного бака только после полного прекращения вытекания топлива. После набора топлива горловины топливных баков следует плотно закрыть пробками.

В процессе экипировки тепловоза запрещается:

сливать отработанное дизельное масло, некачественное дизельное топливо, а также охлаждающую воду на путь и в смотровые канавы;

производить заправку топливных баков при работающих дизелях тепловозов;

производить экипировку тепловоза топливом и смазочными материалами во время грозы.

4.5.7. При экипировке паровозов должны соблюдаться следующие требования:

после ввода паровоза на экипировочную позицию машинисту следует убедиться в том, что регулятор закрыт, реверс поставлен в центральное

положение, ручной тормоз тендера заторможен, а продувательные клапаны цилиндров открыты, после чего необходимо потушить форсунку (на паровозах с нефтяным (мазутным) отоплением);

заполнять бак тендера паровоза нефтетопливом следует на 50 – 60 мм ниже основания горловины бака, чтобы не допустить пролива нефтетоплива на тендер и землю.

Запрещается применение открытого огня для осмотра топливного бака и при заправке его нефтетопливом.

4.5.8. Запрещается выход на крышу локомотива, находящегося под контактным проводом, при наличии напряжения в контактной сети.

Для предупреждения поражения электрическим током контактной сети, расположенной над экипировочными позициями, выходить на крышу локомотива следует только после снятия напряжения с секционного участка контактной сети секционными разъединителями, сблокированными с замком калитки или переходным мостиком в барьере стационарной площадки, а при поворотных площадках – с приводом поворотного механизма. При этом следует убедиться в наличии горящих световых сигналов, разрешающих выход на крышу локомотива.

4.5.9. Заправка песком бункера локомотива должна производиться с площадок, огражденных перилами. Работать на крытых эстакадах необходимо при включенной приточно-вытяжной вентиляции.

4.6. Требования охраны труда при обслуживании локомотива машинистом, работающим без помощника машиниста.

4.6.1. Требования к организации работы машиниста, работающего без помощника машиниста, установлены в Типовой инструкции «Организация работы машинистов локомотивов без помощников машинистов».

Закрепление маневровых локомотивов (далее – локомотив) и машинистов локомотивов (далее – машинист) за станциями или маневровыми районами оформляются приказами начальника эксплуатационного локомотивного депо один раз в полугодие.

Допуск к самостоятельной работе машинистов без помощника машиниста производится согласно приказу начальника эксплуатационного локомотивного депо, списки машинистов, назначаемых для управления локомотивами без помощника машиниста и списки номеров локомотивов, обслуживаемых машинистами без помощника машиниста, утверждаются начальником Региональной дирекции тяги два раза в год, к летнему и зимнему графикам движения.

4.6.2. Приёмку пассажирского локомотива, оборудованного для работы «в одно лицо», из депо производит машинист. Принимающий машинист обязан проверить работу устройств безопасности, САУТ, КЛУБ-У, ТСКБМ, УКБМ, радиосвязи КВ и УКВ диапазона, состояние заземлений, ограждений, наличие и исправность сигнальных принадлежностей, зеркал заднего вида, средств индивидуальной защиты, пожаротушения, пожарной сигнализации.

При приемке на станционных путях сдающий машинист должен доложить принимающему машинисту обо всех замеченных отклонениях от нормальной работы узлов и систем локомотива, о работе КЛУБ-У, САУТ, ТСКБМ, УСАВП, радиостанции. Принимающий машинист производит осмотр механической части локомотива и проверку состояния блокирующих устройств, заземлений, ограждений, наличие и исправность сигнальных принадлежностей, зеркал заднего вида, средств индивидуальной защиты, пожаротушения, пожарной сигнализации.

Если неисправность не может быть устранена за время приёмки локомотива - машинист должен поставить в известность дежурного по эксплуатационному депо, внести запись о неисправности в журнал формы ТУ-152, после чего, по распоряжению дежурного по депо произвести замену неисправного локомотива.

4.6.3. При приёмке маневрового локомотива, оборудованного для работы в одно лицо, машинист обязан проверить работу устройств безопасности, САУТ, КЛУБ-У, ТСКБМ, УКБМ, поездной и маневровой радиосвязи, состояние заземлений, ограждений, блокировок, наличие и исправность сигнальных принадлежностей, зеркал заднего вида, средств защиты и пожаротушения.

4.6.4. Перед выездом локомотива из депо под поезд машинист должен вызвать по радиосвязи дежурного по станции, сообщить ему свою фамилию, номер локомотива, номер поезда, под который выезжает, время выезда на контрольный пост и о том, что управление осуществляется без помощника машиниста.

4.6.5. Перед прицепкой к составу поезда (группе вагонов) машинист должен остановить локомотив на расстоянии 5-10 метров от первого вагона, после чего по команде осмотрщика вагонов (маневровый локомотив – по сигналу работника составительской бригады или кондуктора), подъезжать к составу поезда со скоростью не более 3 км/ч для сцепления локомотива с составом поезда (группой вагонов).

4.6.6. Выполнение операций по прицепке (отцепке) поездного локомотива к (от) составу грузового и пассажирского поезда возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов:

в пассажирском поезде - на начальника пассажирского поезда;

в грузовом поезде – на машиниста локомотива.

При обслуживании локомотива машинистом «в одно лицо», осмотрщик вагонов после прицепки локомотива к составу, по команде машиниста должен продуть тормозную магистраль локомотива со стороны состава, соединить рукава тормозной магистрали локомотива и первого вагона (до включения источника питания ЭПТ при его наличии) и открыть концевые краны сначала у локомотива, а затем у вагона.

При обслуживании локомотива «в одно лицо» машинист обязан проверить правильность соединения соединительных рукавов тормозной магистрали и открытие концевых кранов между локомотивом и первым вагоном. Уходя из кабины, машинист обязан затормозить локомотив вспомогательным тормозом, закрепить ручку крана вспомогательного тормоза фиксатором, убедиться по показаниям приборов, что давление в тормозных цилиндрах 3,8 - 4,0 кгс/см^2, привести в действие ручной тормоз, изъять и взять с собой реверсивную

рукоятку, закрыть окна и входную дверь. При необходимости подложить под колесные пары локомотива с противоположных сторон тормозные башмаки.

4.6.7. Перед приведением поезда в движение машинист локомотива должен выполнить требования, изложенные в пунктах 4.1.5. - 4.1.6. настоящих Правил, убедиться в отсутствии препятствий для движения, наличии разрешающего сигнала, его принадлежности пути отправления, получить по радиосвязи от начальника пассажирского поезда сообщение о готовности отправления и по команде дежурного по станции начать движение.

4.6.8. В пути следования осмотр поезда с левой стороны машинист должен производить с помощью зеркала заднего вида.

4.6.9. При неграфиковой остановке поезда на перегоне или станции, а также при необходимости покинуть кабину управления локомотивом, машинист должен по радиосвязи сообщить начальнику пассажирского поезда или лицу, его замещающему (поездному электромеханику), и дежурному по станции (поездному диспетчеру) о причине остановки и необходимости выйти из кабины управления.

4.6.10. При необходимости ухода с локомотива (для осмотра его узлов или по другим причинам) машинист должен:

затормозить локомотив вспомогательным тормозом, закрепить рукоятку крана фиксатором;

привести в действие ручной тормоз;

отключить главный выключатель (быстродействующий выключатель), опустить токоприёмники;

на тепловозе заглушить дизель;

взять с собой реверсивную рукоятку;

закрыть окна и запереть на ключ входные двери.

При необходимости, под колесные пары локомотива предварительно подложить тормозные башмаки с накатом локомотива на один из них, находящийся со стороны уклона.

При уходе с локомотива более, чем на 20 минут, машинист должен организовать приведение в действие проводниками ручных тормозов вагонов пассажирского поезда и закрепление поезда тормозными башмаками с целью исключения самопроизвольного его ухода.

4.6.11. При заторможенном локомотиве машинисту, работающему «в одно лицо», разрешается выполнять следующие операции:

проверять действие автоматической локомотивной сигнализации;

проверять наличие и исправность блокирующих устройств, средств защиты, сигнальных принадлежностей и противопожарного оборудования, заходить в высоковольтную камеру тепловоза при заглушенном дизеле;

контролировать правильность сцепления тепловоза с первым вагоном состава;

протирать стекла, обтирать нижнюю и лобовую части кузова, проводить уборку кабины машиниста и машинного отделения;

заменять перегоревшие лампы в кабине машиниста, машинном (дизельном) отделении, под кузовом локомотива, лампы прожектора (из кабины) при обесточенных цепях освещения;

осматривать механическое и тормозное оборудование.

4.6.12. В случае потери видимости сигналов руководителем маневров или неполучения ответа по радиосвязи (в течение 20 секунд) машинист должен остановить состав для выяснения обстановки.

4.6.13. Машинисту, работающему без помощника машиниста, запрещается получать команды от руководителя маневров через третье лицо (дежурного по станции, маневрового диспетчера).

V. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЛОКОМОТИВАМ, В ЧАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАЩИТЫ РАБОТНИКОВ И АВАРИЙНОГО ОТКЛЮЧЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ

5.1. Каждый локомотив в соответствии с технической документацией должен быть снабжен исправными средствами коллективной защиты работников: блокирующими, заземляющими, ограждающими устройствами и защитными корпусами, обеспечивающими безопасность обслуживающего персонала.

Исправность блокирующих устройств, состояние заземлений, ограждений и защитных средств необходимо проверять перед каждым выходом локомотива из депо и пункта оборота локомотивов, а так же при приемке (сдаче) локомотивов.

5.2. Не допускается эксплуатировать локомотивы, имеющие неисправности, угрожающие безопасности движения, а также с неисправными или отсутствующими:

блокирующими устройствами дверей (штор) высоковольтных камер, ящиков, панелей пульта управления, легкосъемных (без применения инструмента) ограждений электрических машин, статических преобразователей и другого электрического оборудования с напряжением выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока;

заземлениями металлических кожухов электрооборудования и ограждениями конструкций для крепления токоведущих частей;

ограждениями механического оборудования;

устройствами сигнализации о наличии напряжения в высоковольтной камере;

диэлектрическими перчатками и коврами;

штангами для заземления первичной обмотки тягового трансформатора (для электровозов переменного тока);

изолирующими штангами для отключения разъединителей тяговых электродвигателей;

средствами пожаротушения и пожарной сигнализации.

Не допускается выдача под поезда, обслуживаемые одним машинистом, локомотивов, выработавших установленный срок службы.

5.3. На эксплуатируемых локомотивах должны быть нанесены знаки безопасности труда в соответствии с ГОСТ 12.2.056-81 и Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта:

«Не открывать при поднятом токоприемнике» и «Осторожно! Электрическое напряжение» - на дверях и съемных щитах высоковольтных камер электровозов, коллекторных люков вспомогательных машин электровозов, на расположенных

вне высоковольтных камер ящиках электрических аппаратов и на стенках щитов измерительных приборов; на панелях пульта управления, не имеющих блокировок в цепях управления токоприемников на напряжение выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока. На электрических машинах с напряжением ниже 50 В переменного и 120 В постоянного тока знак «Осторожно! Электрическое напряжение» допускается не наносить;

«Не подниматься на крышу без заземления контактного провода» - на крышках люков или около люков и лестниц, ведущих на крышу электровозов;

«Не подниматься на крышу под контактным проводом» – на дверцах лестниц и люков, ведущих на крышу тепловоза;

«Запрещается пользоваться открытым огнем» - на крышках аккумуляторных отсеков (ящиков);

«Обтирка локомотива дизельным топливом запрещается» - на топливных баках тепловозов;

«Остерегайся контактного провода» - у лестниц и люков, ведущих на крышу, тендер паровоза;

«Пить воду запрещено» - около крана водяного бака тендера паровоза.

5.4. На локомотивах металлические кожухи и корпуса электрических машин, приборов, аппаратов, а также ограждения (включая трубы), конструкции для крепления токоведущих частей и другое оборудование, которое может в случае неисправности оказаться под напряжением выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока, в соответствии с требованиями ГОСТ 12.2.056-81 должны быть заземлены на корпус локомотива.

На внешней стороне дверцы стойки аппаратуры СМЕТ должен быть нанесен трафарет «Аварийное отключение системы СМЕТ».

5.5. В соответствии с требованиями ГОСТ 12.2.056-81 электровозы и тепловозы снаружи в доступном месте должны быть оборудованы устройствами для подачи на локомотив напряжения от постороннего источника питания (от электрической сети депо).

При подаче на эти устройства напряжения с номинальным значением выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока должна быть исключена возможность попадания обслуживающего персонала под напряжение путем применения блокирующих устройств штор и дверей высоковольтных камер, ящиков электрооборудования.

На электровозах должно быть предусмотрено устройство, исключающее возможность одновременной подачи на тяговые двигатели напряжения от контактной сети и от постороннего источника питания.

5.6. В машинном отделении, высоковольтной камере и с наружной стороны кузова электровоза и тепловоза должны быть предусмотрены розетки с закрывающимися крышками для включения переносных светильников напряжением не выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока.

5.7. Межсекционные разъемы силовых электрических цепей электровозов и тепловозов, включая цепи электрического отопления, должны иметь блокирующее устройство, исключающее возможность их соединения (разъединения), а также доступ к токоведущим частям при наличии на них напряжения выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока.

5.8. На каждом электровозе и тепловозе должны быть следующие защитные средства:

перчатки диэлектрические (по одной паре на каждого работника локомотивной бригады);

ковры диэлектрические (один на секцию локомотива);

штанги для заземления первичной обмотки тягового трансформатора (одна на секцию электровоза переменного тока);

штанги изолирующие для отключения разъединителей тяговых двигателей (одна на секцию электровоза, тепловоза).

На тепловозах и паровозах, эксплуатирующихся на тоннельных участках железных дорог, а также, независимо от этого, на тепловозах, оборудованных установками газового пожаротушения, должны быть противогазы (дежурные – на каждого члена локомотивной бригады).

Для хранения защитных средств на локомотивах должны быть предусмотрены специальные места.

На каждом локомотиве должен быть перечень защитных средств, используемых на конкретной серии, типе локомотива, утвержденный начальником депо.

Средства защиты необходимо периодически испытывать в установленные сроки.

Допускается испытание средств защиты ранее установленного срока при очередных ремонтах локомотива.

5.9.Локомотивы должны быть обеспечены первичными средствами пожаротушения (огнетушителями), установками пожаротушения и пожарной сигнализацией, пожарным инвентарем и пожарным ручным инструментом в соответствии с ВНПБ 2.02/МПС-02 и Нормами оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения.

Состояние защитных средств, инструмента, средств пожаротушения и пожарной сигнализации должны проверяться при каждом техническом обслуживании ТО-3 и текущем ремонте локомотивов с регистрацией в журнале ремонта локомотива.

5.10. Тендерный нефтяной бак паровоза должен быть снабжен вертикальной газоотводной трубкой с сеткой на наружном конце для отвода паров нефтетоплива из бака. Трубка должна быть изогнута горизонтально в сторону задней стенки нефтяного бака.

Крышки люков нефтяного бака должны иметь простые зажимные (запорные) приспособления.

Запорные приспособления и форсунки на паровозе должны быть исправны и не должны пропускать нефтетопливо при потушенной форсунке.

Паровыхлопная труба тормозного паровоздушного насоса на паровозах, работающих на электрифицированных участках железных дорог, должна быть загнута в сторону с целью исключения выхода ее за пределы габарита подвижного состава.

5.11. Техническое состояние кабины управления при выпуске локомотива из депо должно обеспечивать безопасные условия труда локомотивной бригады и защиту от воздействия возникающих на локомотиве вредных и опасных факторов,

а также удобный и безопасный доступ к агрегатам и механизмам при их эксплуатации и техническом обслуживании.

5.12. Подушка сидения кресла, откидные подлокотники, механизм регулирования кресла по высоте и по направлению продольной оси локомотива должны быть в исправном состоянии. Кресло должно иметь надежную фиксацию с полом кабины машиниста и регулироваться с учетом индивидуальных антропометрических характеристик человека (при наличии механизма регулировки).

Кресло своим демпфированием не должно усиливать на рабочем месте вибрацию и амплитуду толчков на стыках рельсов.

На маневровых локомотивах сидение допускается закреплять с демпфированием и регулированием на боковой или задней стенке кабины, при этом оно не должно затруднять выход из кабины и подход к боковому окну.

5.13. Лобовые и боковые окна, входные двери в кабину управления локомотива должны быть в исправном состоянии, плотно закрываться (иметь надежные фиксаторы, замки и уплотнение) для предупреждения проникновения холодного воздуха, шума и газов (на тепловозах).

Для лобовых окон кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом вагонного типа должны применяться высокопрочные электрообогреваемые стекла, будки машиниста паровоза – высокопрочные стекла.

Для боковых окон кабины управления (будки машиниста) локомотивов могут применяться высокопрочные стекла или безопасные закаленные стекла, соответствующие ГОСТ 5727-88.

Для окон в передней, задней и боковых стенках кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом капотного типа могут применяться безопасные закаленные стекла, соответствующие ГОСТ 5727-88.

Лобовые окна кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом вагонного типа, окна в передней и задней стенках кабин управления должны быть оборудованы стеклоочистителями и стеклообогревателями. В выключенном положении стеклоочистители не должны мешать нормальному обзору впереди лежащего пути.

5.14. На лобовых окнах кабин управления поездных электровозов и тепловозов и на передних боковых стеклах маневровых тепловозов и электровозов должны быть экраны или светофильтры, защищающие локомотивную бригаду от слепящего воздействия солнечных лучей.

5.15. Перед (по ходу движения) боковыми окнами кабины управления поездных локомотивов и с обеих сторон боковых окон кабины управления маневровых локомотивов должны быть установлены поворотные предохранительные ветровые щитки (парараны) из безопасного закаленного или органического стекла, а над окнами - желобки или козырьки для стока дождевой воды.

5.16. На кабинах управления локомотивов с двух сторон снаружи перед выдвижными боковыми окнами должны быть установлены зеркала заднего вида. Зеркала не должны выходить за габариты предохранительных щитков.

5.17. Системы освещения локомотивов должны быть в исправном состоянии, работать в установленных режимах и иметь штатное число

электроламп и колпачков светофильтров. Не допускается произвольная замена электроламп электролампами другой мощности, арматуры источников света и светофильтров.

5.18. Пол, стены и потолок кабины управления и машинного отделения после произведенного ремонта локомотива должны быть восстановлены, а места ввода трубопроводов, кабелей и органов управления в кабину управления уплотнены с целью уменьшения возможности проникновения внешнего шума и шума из машинного отделения.

Полы кабин управления электровозов и тепловозов должны быть покрыты линолеумом.

В кабинах управления магистральных электровозов и тепловозов не должно быть разрежения воздуха при закрытых окнах и дверях.

5.19. Установки кондиционирования воздуха отопительно-вентиляционных устройств на электровозах и тепловозах должны содержаться в исправном состоянии.

5.20. Температура поверхностей нагревательных приборов или их ограждений в помещениях локомотивов должна быть не более 55°С, нагреваемых поверхностей (подлокотников, панелей) - не более 45°С.

5.21. Системы отопления, вентиляции и охлаждения воздуха должны обеспечивать параметры микроклимата в кабинах управления электровозов и тепловозов, соответствующие требованиям СП 2.5.1336-03.

После включения отопления время достижения требуемой температуры воздуха в кабинах управления электровозов и тепловозов не должно превышать 45 минут.

Время достижения заданной температуры воздуха в кабине управления после включения кондиционера не должно превышать 12 минут.

На локомотивах, оборудованных только отопительно-вентиляционными установками, в летнее время должна быть обеспечена подача в кабины локомотива наружного воздуха при отключенном нагревателе калорифера.

5.22. Люки и дефлекторы естественной вентиляции должны регулироваться в необходимом диапазоне, иметь надежное уплотнение и не пропускать в кабину локомотива холодный воздух в зимнее время.

5.23. Будка машиниста паровоза должна быть оборудована устройствами парового отопления, размещенными под полом около сидений машиниста и помощника машиниста.

5.24. Цветовое оформление агрегатов и элементов локомотивов, влияющее на безопасность труда и движения, должно быть выполнено в соответствии с ГОСТ Р 12.4.026-2001 и ГОСТ 12.2.056-81.

5.25. Санитарно-бытовые устройства локомотивов должны быть в исправном состоянии и соответствовать заводской штатной установке.

5.26. В кабине управления или тамбуре локомотива должен быть шкаф для хранения одежды, сумок и других личных вещей работников локомотивной бригады.

5.27. В локомотивах, не оборудованных шкафом для хранения одежды, в кабине управления должны быть крючки для верхней одежды и полка для

головных уборов. Шкаф для хранения одежды не должен использоваться под складирование инструментов, деталей и других посторонних предметов.

5.28. Холодильники для хранения продуктов питания локомотивных бригад, предусмотренные конструкцией отдельных серий локомотивов, должны содержаться в исправном состоянии.

5.29. В кабине управления электровоза и тепловоза должны быть места для размещения двух термосов.

5.30. Санитарный узел (умывальник, унитаз), предусмотренный конструкцией локомотива, должен содержаться в чистоте.

5.31. В кабине управления локомотивов должны быть установлены пепельницы.

5.32. На локомотиве должен быть ящик (шкафчик) для хранения аптечки для оказания первой помощи.

5.33. На крышах электровозов должны быть исправные настилы (трапы) для прохода работников при осмотре, техническом обслуживании и ремонте крышевого оборудования.

5.34. Лестницы, установленные снаружи тепловозов, должны иметь защитные щиты, перекрывающие три верхние ступеньки. Щиты должны запираться на замок.

5.35. При открывании дверей высоковольтных камер электровозов должно обеспечиваться заземление высоковольтной цепи токоприемника или силового ввода.

Для электровозов переменного тока допускается заземление высоковольтной цепи токоприемников или силового ввода до открывания высоковольтной камеры.

5.36. Высоковольтные камеры тепловозов должны иметь блокировку, не допускающую вход в камеру без снятия напряжения тягового генератора.

5.37. Вращающиеся части дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования локомотивов, к которым возможен доступ обслуживающего персонала, должны быть ограждены.

5.38. Светильники, установленные в аккумуляторных отсеках локомотивов, должны быть во взрывопожаробезопасном исполнении.

5.39. Секция магистрального многосекционного тепловоза, электровоза, используемая на маневрах, должна быть оборудована прожекторами и сигнальными фонарями с обеих сторон (на лобовой части и на задней торцевой стенке).

5.40. Маневровые локомотивы, кроме ручного расцепного рычага автосцепки, должны быть оборудованы устройствами дистанционной (из кабины управления) отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, - устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к управлению локомотивом.

5.41. На маневровом локомотиве, предназначенном для обслуживания одним машинистом, дополнительно с помощью дистанционного управления должно обеспечиваться: экстренное торможение, экстренная остановка дизеля, подача песка под колесные пары, изменения направления движения локомотива и скоростного режима дизеля.

Дополнительно должны быть установлены: манометр давления воздуха в цилиндрах, кнопка управления передней и задней автосцепками, кран вспомогательного тормоза, пульт управления радиостанцией и световая сигнализация сброса нагрузки. Указанные устройства и сигнализаторы должны быть расположены на втором пульте управления или переносном пульте дистанционного управления локомотивом.

С внешней стороны кабины с обеих сторон должны быть установлены светильники с желтыми светофильтрами для сигнализации места нахождения машиниста и зеркала заднего вида. Включение соответствующего светильника должно быть автоматическим, а зеркала должны обеспечивать обзор зоны маневровой работы локомотива при нахождении машиниста с левой или правой стороны кабины управления по ходу движения.

5.42. Поездные локомотивы, предназначенные для обслуживания одним машинистом, должны быть оборудованы устройствами, обеспечивающими экстренную остановку поезда диспетчером и сигнализирующими машинисту, находящемуся на стоянке вне кабины управления, о вызове его по радиосвязи дежурным по станции, устройством автоматической остановки поезда на случай внезапной потери машинистом способности управлять им, зеркалами заднего вида, установленными с левой и правой стороны кабины управления, а также устройствами контроля целостности тормозной магистрали и предварительной световой сигнализации, предназначенной для предупреждения машиниста о предстоящем включении свистка электропневматического клапана (ЭПК).

Локомотивы должны быть оборудованы дополнительной сигнализацией нормального функционирования компрессоров, системой контроля бдительности машиниста и устройством, исключающим самопроизвольный уход локомотива (поезда) со стоянки при отсутствии машиниста в кабине.

5.43. Комплекс устройств, обеспечивающих эксплуатацию локомотива машинистом без помощника машиниста, должен дополняться по мере внедрения технических средств, направленных на повышение безопасности движения и улучшение условий труда.

5.44. Смазочные материалы, расходуемые в небольших количествах, должны храниться на локомотивах в специально отведенных местах в металлической таре (бидонах, масленках) с узкой горловиной и плотно закрывающейся крышкой, а обтирочные материалы, как чистые, так и загрязненные, – в отдельных металлических ящиках или ведрах с крышками.

5.45. Сигнальные принадлежности и инструмент, необходимые для выполнения технического обслуживания локомотива, должны храниться в шкафах или ящиках.

5.46. Под кузовом локомотива должны быть установлены светильники для освещения ходовых частей.

VI. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

6.1.При возникновении в пути следования аварийной ситуации, угрожающей безопасности движения поездов и безопасности людей, машинист должен

принять меры к остановке поезда, сообщить о случившемся по радиосвязи поездному диспетчеру (далее – ДНЦ), дежурному ближайшей железнодорожной станции (далее – ДСП) и согласовать порядок дальнейших действий.

6.2.Работники локомотивных бригад обязаны извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, об ухудшении состояния здоровья, в том числе при проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления), а также о возникновении ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей.

6.3.В случае получения травмы или ухудшения состояния здоровья одного из работников локомотивной бригады другой работник обязан:

- при стоянке локомотива на станции, в депо, ПТОЛ, оказать первую помощь пострадавшему и сообщить о случившемся дежурному по станции, дежурному по депо;
- при следовании с поездом – остановить поезд (локомотив), приступить к оказанию первой помощи пострадавшему и сообщить о случившемся ДНЦ, ДСП и машинистам вслед идущего и встречного поездов. По прибытию в основное депо или в пункт оборота доложить дежурному по депо.

6.4.При внезапно возникшем недомогании в пути следования машинист, работающий без помощника, обязан по радиосвязи сообщить о случившемся ДНЦ, ДСП и начальнику пассажирского поезда (при следовании с пассажирским поездом). При невозможности довести поезд до станции, необходимо остановить поезд и по радиосвязи сообщить о случившемся машинистам вслед идущего и встречного поездов, ДНЦ и ДСП.

6.5.В случае обрыва и падения контактного провода, провода воздушной линии электропередачи на локомотив или рядом с ним локомотивная бригада должна сообщить о случившемся ДНЦ и оставаться в кабине управления.

6.6.В случае неминуемого столкновения локомотива с внезапно возникшим на пути препятствием (выезд трактора, большегрузного автомобиля на путь, переезд и т.п.), машинист должен применить экстренное торможение, а помощник машиниста уйти в машинное (дизельное) отделение, оставив двери открытыми для ухода машиниста из кабины управления.

6.7.При возникновении пожара в локомотиве или в составе поезда при следовании по перегону локомотивная бригада обязана:

перевести в нулевое положение контроллер машиниста, остановить дизель (на тепловозе), выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель, опустить токоприемник и остановить поезд на участке, по возможности горизонтальном и благоприятном для подъезда пожарных автомобилей (у шоссейных дорог, переездов);

подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и, используя поездную радиосвязь или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре ДНЦ и ДСП для вызова пожарных подразделений и энергодиспетчеру (при возникновении пожара на электрифицированном участке пути) для снятия напряжения с контактной сети;

принять меры к закреплению поезда на месте и отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

на электровозах убедиться, что токоприемник опущен и контактный провод не касается крыши или имеющегося на ней оборудования и, если очаг расположен не ближе 2 м к контактному проводу, приступить вместе с помощником машиниста к тушению пожара, используя имеющиеся первичные средства пожаротушения;

включить систему стационарного пожаротушения в зависимости от конструкционных особенностей локомотива;

если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, необходимо отцепить локомотив и отвести его от состава поезда на расстояние не менее 50 метров и после этого, при опасности распространения огня с горящей секции на другую, расцепить их с отводом на безопасное расстояние, предварительно закрепив горящую секцию.

6.8.Запрещается останавливать поезд с горящими вагонами, независимо от рода груза: на железнодорожных мостах, в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или в других местах, создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара.

В отдельных случаях, когда поезд находится на неблагоприятном участке пути (выемка, высокая насыпь и т.д.) или, когда пожар потушить имеющимися средствами не представляется возможным, машинист поезда, убедившись по документам в отсутствии опасных грузов 1-3 классов в горящем и рядом стоящих вагонах по согласованию с ДНЦ может продолжить следование до ближайшей станции, сообщив о пожаре и роде горящего груза ДСП, на которую следует поезд, для принятия ими мер.

6.9.Остановка поезда на электрифицированных линиях железных дорог должна производиться с таким расчетом, чтобы горящие вагоны или локомотив не располагались под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками.

До получения приказа энергодиспетчера о снятии напряжения в контактной сети и ее заземления работниками дистанции энергоснабжения запрещается приближаться к проводам и другим частям контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 2 метров, а к оборванным проводам контактной сети на расстояние менее 8 метров до их заземления.

До снятия напряжения с контактной сети тушение горящих объектов разрешается производить только углекислотными, аэрозольными и порошковыми огнетушителями, не приближаясь к проводам контактной сети ближе 2 м.

Использование воды, пенных или воздушно-пенных огнетушителей разрешается только после снятия напряжения и заземления контактной сети.

6.10. При пожаре на локомотиве с падением на него контактного провода локомотивная бригада должна сойти с локомотива. При сходе с локомотива следует надеть диэлектрические перчатки, скинуть на землю диэлектрический ковер, и осторожно, лицом к локомотиву, спуститься на ковер. Во время и после спуска нельзя касаться незащищенными частями тела корпуса локомотива, земли или рельса.

Выходить из опасной зоны на безопасное расстояние (не менее 8 метров) следует небольшими (не более 0,1 метра) шагами, передвигая ступни ног по земле, не отрывая одну от другой.

Указанные меры безопасности следует применять и в других случаях обнаружения оборванных проводов контактной сети и воздушных линий электропередач.

6.11. Организация работ по тушению пожара в поезде до прибытия пожарных подразделений осуществляется:

на железнодорожной станции начальником станции, его заместителем, а в их отсутствие дежурным по станции;

на перегоне: в пассажирском поезде - локомотивной бригадой по указанию начальника поезда, который является ответственным за организацию и руководство тушением пожара; в грузовом поезде или одиночном локомотиве - локомотивной бригадой.

6.12. Локомотивной бригаде необходимо при пожаре:

- вагонов с горючими грузами одновременно с вызовом пожарного подразделения закрепить оставляемые вагоны тормозными башмаками и расцепить поезд, отведя горящие вагоны от состава на расстояние 200 м и где в радиусе 200 м нет пожароопасных объектов;
- цистерн с легковоспламеняющимися (ЛВЖ) и горючими (ГЖ) жидкостями горящие цистерны отвести от поезда на расстояние, где в радиусе 200 м отсутствуют пожароопасные объекты;
- вагонов со сжатыми и сжиженными газами в баллонах - отцепить и отвести горящий вагон от поезда на 200 м, закрепить его и одновременно приступить к его тушению имеющимися в распоряжении бригады средствами пожаротушения;
- цистерн со сжиженным, сжатым под давлением газом и возникновении опасности его взрыва, горящую цистерну отвести на безопасное расстояние и организовать ее охрану (тушение такой цистерны огнетушителями запрещается);
- вагонов со взрывчатыми материалами (ВМ) немедленно расцепить поезд, отвести горящие вагоны на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, но не менее 800 м и действовать далее в соответствии с требованиями, изложенными в аварийной карточке на данный вид груза или инструкции, находящейся у сопровождающих груз лиц.

Во всех случаях расцепки вагонов и их закрепление производится установленным порядком.

6.13. При возникновении пожара на паровозе необходимо прежде всего перекрыть кран на питательном кувшине, не допустить в нефтяной бак притока воздуха, плотно закрыв люки, после чего принять меры к остановке поезда и ликвидации пожара.

В случае утечки и воспламенения нефтетоплива под паровозом или тендером пламя следует немедленно сбить песком, а паровоз по возможности передвинуть на другое место.

6.14. После ликвидации пожара, подача напряжения на локомотив (запуск дизеля), где имело место повреждение электрооборудования и проводов,

запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками и отключенными цепями управления.

VII. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАБОТНИКОВ СПЕЦОДЕЖДОЙ, СПЕЦОБУВЬЮ И СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

7.1. Ответственность за своевременное и в полном объеме обеспечение работников сертифицированными специальной одеждой, специальной обувью и средствами индивидуальной защиты (далее – СИЗ) в соответствии с Типовыми нормами, а так же за организацию контроля правильности их применения работниками, за их хранение и уход возлагается на начальника эксплуатационного депо.

7.2. Выдача, хранение и пользование СИЗ должны осуществляться в соответствии с требованиями Межотраслевых правил обеспечения работников спецодеждой, спецобувью и других средств индивидуальной защиты и Порядка обеспечения работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты.

В локомотивном эксплуатационном депо должен быть установлен порядок учета, хранения, выдачи и испытания сертифицированных средств защиты.

Выдача работникам СИЗ фиксируются записью в личной карточке учета выдачи СИЗ.

7.3. Все СИЗ в соответствии с требованиями Порядка обеспечения работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты должны храниться в отдельных сухих отапливаемых, чистых, вентилируемых помещениях, изолированных от каких-либо посторонних предметов и материалов.

7.4. Спецодежда, спецобувь и другие СИЗ должны быть исправны и соответствовать размеру и росту работника, которому они выдаются.

7.5. Применяемые средства защиты должны быть проверены и испытаны в установленном порядке.

Работники, пользующиеся СИЗ, должны быть проинструктированы о правилах пользования этими средствами и способах проверки их исправности.

Перед каждым применением СИЗ работник должен проверить его исправность, отсутствие внешних повреждений, загрязнения, срок годности (по штампу). Запрещается использовать СИЗ с истекшим сроком годности.

Диэлектрические перчатки в процессе эксплуатации не реже 1 раза в 6 месяцев должны проверяться по нормам эксплуатационных электрических испытаний.

Запрещается применять диэлектрические перчатки без штампа испытания.

Диэлектрические ковры необходимо осматривать не реже одного раза в 6 месяцев, а также непосредственно перед применением. При обнаружении механических дефектов в виде проколов, надрывов, трещин диэлектрические ковры изымают из эксплуатации и заменяют новыми.

7.6. При нахождении на железнодорожных путях все работники, независимо от должности и профессии, должны быть одеты в сигнальные жилеты со световозвращающими полосами (по ГОСТ Р 12.4.219-99) и надписью с

наименованием структурного подразделения, где они работают.

7.7. Работники, подвергающиеся в процессе работы воздействию высоких уровней шума, должны быть обеспечены противошумными наушниками. При выборе СИЗ органов слуха следует исходить из частотного спектра шума на данном рабочем месте, допустимых уровней шума по ГОСТ 12.1.003-83.

7.8. В депо должен быть организован ремонт, стирка и химическая чистка спецодежды.

Перед сдачей в ремонт СИЗ должны подвергаться дезинфекции, химчистке или стирке.

Организация работ, связанная с химической чисткой, стиркой СИЗ и других изделий, должна соответствовать Межотраслевым правилам по охране труда при химической чистке, стирке.

В случае отсутствия в депо химчистки и прачечной допускается проведение химической чистки и стирки спецодежды в пунктах, находящихся в ведении других структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» или сторонних организаций, имеющих лицензию на проведение данного вида работ.

Хранение, ремонт и стирка спецодежды и других СИЗ на дому запрещается.

VIII. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ТЕРРИТОРИЯМ, СООРУЖЕНИЯМ, ПОМЕЩЕНИЯМ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА РАБОТНИКОВ

8.1. Требования к производственным территориям, зданиям, сооружениям, помещениям.

8.1.1. Производственные территории, здания, сооружения и помещения эксплуатационного депо должны соответствовать требованиям СНиП 2.09.04-87, СНиП 31-03-2001 и других нормативных документов.

Содержание производственных территорий, зданий, сооружений и помещений эксплуатационного депо в исправном техническом состоянии обеспечивается работниками, непосредственно их обслуживающими.

Для прохода работников к местам выполнения работ и обратно должны быть определены маршруты безопасного прохода, обозначенные указателями «Служебный проход». В ночное время маршруты прохода должны быть освещены. Утвержденные руководителем эксплуатационного локомотивного депо схемы маршрутов проездов и проходов по территории депо, а так же к местам приемки локомотивов, должны быть вывешены на видных местах. Маршруты служебных проходов следует обозначать указательными знаками в соответствии с требованиями ГОСТ 12.4.026-2001.

Ширина прохода для работников по территории депо должна быть не менее 1,5 м, а для проезда транспортных средств – не менее 3,5 м. Проезды и проходы должны иметь твердое покрытие (асфальт, бетон). Проходы внутри производственных помещений должны иметь ширину не менее 1 метра.

Территория депо, проезды и проходы на территории депо, а также рабочие места и проходы к ним должны содержаться в чистоте и порядке, не загромождаться складируемыми материалами и конструкциями.

В зимнее время служебные проходы и тракционные пути необходимо очищать от снега и наледи, маршруты служебных проходов посыпать песком.

8.1.2. Руководитель депо формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с требованиями ПТЭ, осуществляет проверки габаритов сооружений и устройств и устранение негабаритных мест.

Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути габарит которого нарушается на период проведения работ.

8.1.3. Для приемки и сдачи локомотивов на территории депо, ПТОЛ должно быть оборудовано специально отведенное место, уровень освещенности которого должен быть не менее 3лк в горизонтальной плоскости в соответствии с требованиями СНиП 23-05-95.

8.1.4. Территории депо должны быть ограждены, иметь подъезды, обеспечивающие безопасное передвижение, удобный въезд и выезд автотранспорта, ввод и вывод подвижного состава.

Железнодорожные переезды на территориях депо и их производственных подразделений должны быть оборудованы шлагбаумами, звуковой и световой сигнализацией.

В местах пересечения проездов и пешеходных переходов с железнодорожными путями должны устраиваться настилы на уровне головок рельсов.

8.1.5. В местах выхода из помещений, расположенных вблизи проезда или железнодорожного пути, пересечения пешеходных переходов с автотранспортными проездами или железнодорожными путями необходимо устанавливать предупредительные и указательные знаки, а при необходимости – предохранительный барьер высотой не менее 1,1 метра.

8.1.6. Здания, расположенные в междупутье, должны иметь двери для входа и выхода, направленные вдоль железнодорожного пути. Рядом с дверью параллельно железнодорожному пути должно быть установлено ограждение длиной 3 – 5 м и высотой не менее 1,1 метра. Аналогичное ограждение должно быть установлено около здания, расположенного на расстоянии 3 – 5 метров от железнодорожного пути. Около выходов из таких помещений устанавливается сигнализация о приближении поезда или предупреждающие знаки «Берегись поезда».

8.1.7. На сооружения и устройства, расположенные вблизи железнодорожных путей и которые могут послужить источником опасности для работников, должны быть нанесены сигнальные цвета, сигнальная разметка, установлены или нанесены знаки безопасности труда в соответствии с ГОСТ Р 12.4.026-2001, Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта и Рекомендациями по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей.

8.1.8. На территориях депо должны быть установлены знаки безопасности, дорожные знаки в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2001, ГОСТ 52290-2004 и Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

8.1.9. Железнодорожные пути депо должны по возможности оборудоваться

устройствами централизованного управления стрелочными переводами с автоматической очисткой их от снега.

8.1.10. Санитарно-защитная зона депо и их производственных подразделений должна устанавливаться в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03.

8.1.11. Территория депо и санитарно-защитная зона должны быть благоустроены и озеленены. Озеленение следует проводить с учетом защиты от пыли, шума, солнечных лучей.

Зеленые насаждения на территории депо необходимо размещать таким образом, чтобы не нарушилась видимость сигналов при движении по деповским путям подвижного состава.

8.1.12. Эксплуатация водопроводных, канализационных и очистных сооружений и сетей должна производиться в соответствии с требованиями ГОСТ 12.3.006-75 и Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства.

Не допускается располагать общие канализационные магистрали под зданиями.

На территории депо все люки, обеспечивающие доступ к подземным коммуникациям, должны быть закрыты, а в случае проведения ремонтных работ, траншеи и канавы надежно ограждены с отступлением от края не менее, чем на 0,75 метра и иметь переходные мостики с перилами высотой не менее 1,1 метра.

Канализационные колодцы должны иметь диаметр не менее 1 метра и оборудоваться лестницами. Допускается использование переносных лестниц, изготовленных из искронеобразующего материала.

Люки канализационных колодцев должны быть постоянно закрыты.

Работы в канализационных колодцах должны проводиться с соблюдением требований Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства и Межотраслевых правил по охране труда при работе на высоте.

8.1.13. На территории эксплуатационного депо должны быть установлены емкости (баки, контейнера) для сбора остатков нефтепродуктов и отработанных обтирочных материалов, собранных на локомотивах. Дальнейшая их утилизация из емкостей должна производиться в соответствии с требованиями Федерального закона Российской Федерации от 10.06.1998г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления».

Запрещается сжигать, выбрасывать отработанные обтирочные материалы и сливать остатки нефтепродуктов в канавы, кюветы и на железнодорожный путь.

8.1.14. Поворотный круг должен иметь сигнальный указатель, хорошо видимый с приближающегося локомотива.

Перед поворотным кругом должна быть установлена предупредительная надпись о том, что скорость передвижения локомотива при въезде на поворотный круг и выезде с него должна быть не более 3 км/ч.

Настил фермы поворотного круга и котлован круга следует содержать в чистом и исправном состоянии.

Перила поворотных кругов должны быть высотой не менее 1,1 метра в соответствие с ГОСТ 12.4.059-89.

Ферма поворотного круга должна иметь настил.

Дно котлована должно быть выполнено с уклоном, вымощено булыжником, покрыто асфальтом или бетоном для лучшего стока воды и удобства очистки.

На поворотных кругах, где затруднена установка закидных закладок в гнезда, должны быть выдвижные закладки с механическим или другим приводом.

Для осмотра и снятия токоприемных головок, установленных на металлических арках, необходимо устраивать специальные площадки с лестницей.

Локомотивы, стоящие на путях, выходящих к поворотному кругу, должны быть закреплены тормозными башмаками, а отдельные колесные пары – постоянно подклинены.

8.1.15. Для каждого работника депо должно быть обеспечено удобное рабочее место, не стесняющее его действий во время выполняемой работы и отвечающее требованиям ГОСТ 12.2.032-78.

8.1.16. Искусственное освещение территорий и помещений депо должно соответствовать СНиП 23-05-95 и ОСТ 32-120-98.

Освещенность территории и рабочих мест должна быть равномерной, без слепящего воздействия светильников на работающих.

8.1.17. Шлакоуборочные канавы, предназначенные для очистки зольников и топок паровозов, в соответствии с Правилами пожарной безопасности на железнодорожном транспорте должны располагаться на расстоянии не менее 50 метров от складов хранения горючих материалов, а также зданий IV, IVa и V степеней огнестойкости. Шлак и изгарь в местах чистки топок должны заливаться водой и регулярно убираться.

8.1.18. Для производственных и служебных помещений в соответствии с требованиями НПБ 105-03, СНиП 31-03-2001 и ВНТП 05-97 должны быть определены категории по взрывопожарной и пожарной опасности.

8.1.19. Здания, сооружения и строения эксплуатационного депо должны быть оборудованы системами противопожарной защиты:

системами пожарной сигнализации (АУПС) в соответствии с требованиями Федерального закона от 22.07.2008г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», НПБ 110-03 и ВНПБ 2.02/МПС-02;

установками автоматического пожаротушения (АУПТ) в соответствии с требованиями Федерального закона от 22.07.2008г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности». Подлежат оборудованию АУПТ здания, сооружения и строения депо в том случае, когда обслуживающий персонал находится в зданиях, сооружениях и строениях некруглосуточно.

Установленные системы противопожарной защиты должны находиться в исправном техническом состоянии. Данным системам должно быть обеспечено проведение периодического технического обслуживания в соответствии с требованиями Правил противопожарного режима в Российской Федерации.

Световая, звуковая и визуальная информирующая сигнализация должна быть предусмотрена в помещениях, а также у каждого эвакуационного, аварийного выхода и на путях эвакуации. Световые сигналы в виде светящихся знаков должны включаться одновременно со звуковыми сигналами. Визуальная

информация должна располагаться на контрастном фоне с размерами знаков, соответствующими расстоянию рассмотрения.

Производственные и служебные помещения депо должны быть обеспечены первичными средствами пожаротушения в соответствии с Нормами оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения.

8.1.20. Во всех зданиях эксплуатационного депо должна быть обеспечена безопасность работников при возникновении аварийных ситуаций. Проезды и подъезды к зданиям, сооружениям и пожарным водоисточникам, а также подступы к пожарному инвентарю и оборудованию должны быть свободными.

Запрещается использовать противопожарные разрывы между зданиями под складирование материалов, оборудования, упаковочной тары, стоянки любых видов транспорта, строительства и размещения временных зданий и сооружений. Горючие отходы в мусороприемниках и контейнерах, а также тара из-под горючих материалов должна быть плотно закрыта и храниться на специальных площадках, расположенных на расстоянии не менее 20 метров от зданий и сооружений.

8.1.21. Во всех зданиях эксплуатационного депо должны быть разработаны и на видных местах вывешены планы (схемы) эвакуации людей в случае аварийной ситуации.

8.1.22. Устройство и оборудование кладовых помещений должны соответствовать требованиям СНиП 31-04-2001.

На стеллажах и столах, предназначенных для складирования изделий и материалов, должны быть четко нанесены предельно допустимые нагрузки.

Стеллажи, столы, и подставки по прочности должны соответствовать массе укладываемых на них изделий и материалов.

Для тяжелых предметов должно быть отведено место на нижней полке.

Ширина проходов между стеллажами должна быть не менее 0,8 метра.

8.1.23. Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха во всех помещениях эксплуатационного депо должны соответствовать требованиям ГОСТ 12.4.021-75, СНиП 41-01-2003.

8.1.24. На территории основного эксплуатационного депо и в удаленных от него пунктах явки на работу локомотивных бригад должны быть фельдшерские здравпункты, имеющие в своем составе кабинеты ПРМО с круглосуточным (ежедневным) режимом работы или выделены помещения, оснащенные необходимым инвентарем, оборудованием, медицинскими приборами.

8.1.25. Для снятия нервного напряжения после стрессовых ситуаций и ускорения выработки психологического настроя на предстоящую работу в депо следует предусматривать наличие кабинета психологической разгрузки или психосоматической регуляции, состоящего из двух комнат: аппаратной и комнаты для проведения сеанса психологической разгрузки. Кабинет целесообразно размещать рядом с гардеробной, медпунктом или помещением для отдыха.

8.1.26. В пунктах оборота локомотивов, должны быть дома или комнаты отдыха локомотивных бригад, соответствующие требованиям Положения по устройству и содержанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад.

8.1.27. В эксплуатационных депо должны быть кабинеты и уголки охраны труда, имеющие наглядные пособия по охране труда, производственной

санитарии и пожарной безопасности в соответствии с Положением о кабинете охраны труда на предприятиях федерального железнодорожного транспорта.

8.1.28. В местах постоянного дежурства работников должны быть аптечки с набором необходимых медикаментов для оказания первой помощи пострадавшим, адреса и номера телефонов ближайших лечебных учреждений, плакаты (буклеты) с изображением приемов оказания первой помощи пострадавшим при аварийной ситуации (проведение искусственного дыхания, наружного массажа сердца, наложение повязок, шин).

8.2. Требования к санитарно-бытовому обеспечению работников.

8.2.1. В локомотивных эксплуатационных депо в соответствии с требованиями СНиП 2.09.04-87 должны быть отапливаемые санитарно-бытовые помещения, содержащие гардеробные, душевые, умывальные, санузлы (уборные), а также помещения для стирки, химической чистки, сушки и ремонта спецодежды, помещения здравоохранения и общественного питания, места для курения.

8.2.2. Устройства вентиляции санитарно – бытовых помещений должны соответствовать ГОСТ 12.4.021-75.

8.2.3. Санитарно-бытовые помещения следует содержать в чистоте и порядке.

Полы, стены и оборудование санитарно-бытовых помещений (гардеробных, умывальных, душевых, уборных) должны иметь покрытия из влагостойких материалов, позволяющих легко очищать поверхности от загрязнения с использованием моющих и дезинфицирующих средств.

8.2.4. Умывальные должны размещаться в помещениях, смежных с гардеробными или в гардеробных, в специально отведенных местах.

Количество кранов должно соответствовать требованиям СНиП 2.09.04-87, из расчета один кран на 10 человек, работающих в смену.

Умывальные должны быть оборудованы автоматическими электросушителями для рук или обеспечены полотенцами разового использования.

8.2.5. Работники должны быть обеспечены смывающими и обезвреживающими средствами в соответствии с Типовыми Нормами бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств.

Мытье рук техническими и агрессивными жидкостями запрещается.

8.2.6. Душевые помещения должны быть оборудованы открытыми кабинами, огражденными с трех сторон, смесителями, полочками для мыла и мочалки. Количество душевых сеток должно соответствовать требованиям СНиП 2.09.04-87, из расчета одна душевая сетка на 15 человек, работающих в смену.

8.2.7. Количество унитазов и писсуаров должно соответствовать требованиям СНиП 2.09.04-87, из расчета один унитаз на 18 человек и один писсуар на 12 человек, работающих в смену.

8.2.8. Гардеробные должны быть оборудованы индивидуальными шкафчиками для хранения рабочей и личной одежды. Хранение личной и рабочей одежды должно быть раздельным.

Шкафы для хранения одежды должны содержаться в чистоте, иметь необходимое число крючков.

8.2.9. Питание локомотивных бригад должно быть организовано в столовых (буфетах) или комнатах приема пищи домов отдыха локомотивных бригад.

Комната приема пищи устраивается при отсутствии круглосуточно работающей столовой (буфета). Комната приема пищи должна быть оборудована раковиной со смесителем горячей и холодной воды, стационарным электрокипятильником, плитой газовой (электрической), холодильником, электроводонагревателем (при отсутствии горячего водоснабжения), шкафом для посуды, сушилкой для посуды, столом, стульями, бачком с крышкой для сбора отходов.

Хранение и принятие пищи на рабочих местах не допускается.

8.2.10. Все помещения депо должны быть обеспечены доброкачественной питьевой водой, соответствующей требованиям ГОСТ Р 51232-98. Если питьевая вода не соответствует требованиям гигиенических норм, в помещениях депо должны быть установлены питьевые бачки с ежедневно сменяемой кипяченой водой с температурой воды не выше 20°С и не ниже 8°С или кулера из расчета удовлетворения потребностей всех работающих. Питьевые бачки должны быть изготовлены из легко очищаемых и дезинфицируемых материалов, не влияющих на качество питьевой воды, с плотно закрывающимися крышками, ежедневно очищаться и 1 раз в 3 дня обрабатываться дезинфицирующим раствором.

8.2.11. Для работников, выполняющих работу на открытом воздухе, должны быть предусмотрены помещения для кратковременного отдыха и обогрева.

Помещение должно быть оборудовано отоплением, искусственным освещением, сушильным шкафом для быстрого подсушивания СИЗ, устройством для быстрого согревания работников (установки местного контактного, конвекционного или лучистого обогрева), умывальниками с подводкой холодной и горячей воды. В помещении устанавливается стол, стулья, вешалка для одежды.

Помещения для отдыха и обогрева работников допускается объединять с помещениями для приема пищи; в этом случае помещение дополнительно оборудуется холодильником, электрочайником, печью СВЧ для подогрева пищи, шкафом для посуды (при этом общая площадь должна быть не менее 18 м^2).

8.2.12. Приказом по предприятию в депо должны быть определены места для курения, оборудованные пожаробезопасными урнами, первичными средствами пожаротушения, указательными знаками. Запрещается отводить места для курения в общественных и санитарно - бытовых помещениях.

Курительные комнаты устраиваются как изолированные помещения, подальше от мест приема пищи, медпунктов и помещений, предназначенных для отдыха работников. Площадь курительных комнат должна быть не менее 8 м^2. Система вентиляции курительного помещения должна обеспечивать объем воздухообмена 10 м^3/ч.

Приложение № 1

Перечень
нормативных правовых актов и нормативных документов, на которые в настоящих Правилах даются ссылки

Федеральные законы

Федеральный закон Российской Федерации от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ «Трудовой Кодекс Российской Федерации» [1.1, 1.35].

Федеральный закон Российской Федерации от 20 декабря 2001 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» [1.25].

Федеральный закон Российской Федерации от 17 марта 1999 года № 52-ФЗ «О санитарно эпидемиологическом благополучии населения» [1.25].

Федеральный закон Российской Федерации от 10 июня 1998 г ода № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» [1.25, 8.1.13].

Федеральный закон Российской Федерации от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» [1.26, 8.1.19].

Нормативные акты Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти

Правила прохождения обязательного психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, в том числе деятельность, связанную с источниками повышенной опасности (с влиянием вредных веществ и неблагоприятных производственных факторов), а также, работающими в условиях повышенной опасности. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2002 года № 695 [1.22]

Правила противопожарного режима в Российской Федерации. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. №390 [1.26, 8.1.19].

Положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 года № 621. [1.11].

Типовые нормы бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением. Утверждены приказом Минздравсоцразвития Российской Федерации от 22 октября 2008 года № 582н [1.28, 7.1.]

Типовые нормы бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств, утвержденные приказом Минздравсоцразвития Российской Федерации от 17 декабря 2010 года № 1122н [1.28, 8.2.5.]

Приказ Минздравсоцразвития России «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся предварительные и периодические медицинские осмотры

(обследования), и Порядка проведения предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» от 12 апреля 2011 года № 302н [1.22]

Порядок проведения аттестации рабочих мест по условиям труда. Утвержден приказом Минздравсоцразвития Российской Федерации от 26 апреля 2011 года № 342н [1.24]

Порядок обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций. Утвержден постановлением Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 года № 1/29 [1.11]

Рекомендации по организации работы кабинета охраны труда и уголка охраны труда, утвержденные постановлением Минтруда России от 17 января 2001 года № 7 [1.19].

Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей (ПТЭЭП). Утверждены приказом Минэнерго России от 13 января 2003 г. № 6 [1.10, 1.14].

Правила устройства электроустановок (ПУЭ). Утверждены Минэнерго СССР 05 октября 1979 г., Минтопэнерго России 06 октября 1999 г. (7-е издание) [1.10, 1.15].

Межотраслевые правила по охране труда

Межотраслевые правила обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты. Утверждены приказом Минздравсоцразвития Российской Федерации от 01 июня 2009 года № 290н [7.2]

Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации водопроводно – канализационного хозяйства. ПОТ РМ-025-2002 [8.1.12]

Межотраслевые правила по охране труда (правила безопасности) при эксплуатации электроустановок. ПОТ РМ-016-2001 [1.10, 1.14]

Межотраслевые правила по охране труда при химической чистке, стирке. ПОТ Р М-013-2000 [7.8]

Межотраслевые Правила по охране труда при работе на высоте. ПОТ Р М-012-2000 [1.4, 8.1.12].

Отраслевые правила, стандарты, инструкции, положения и другие документы, содержащие требования охраны труда

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. ПТЭ. Утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 года № 286. [1.11, 2.1, 8.1.2].

ВНПБ 2.02/МПС-02. Перечень зданий, сооружений, помещений и оборудования, подлежащих защите автоматическими установками пожаротушения и автоматической пожарной сигнализацией [1.27, 5.9, 8.1.19].

НПБ 110-03. Нормы пожарной безопасности «Перечень зданий, сооружений, помещений и оборудования, подлежащих защите автоматическими установками пожаротушения и автоматической пожарной сигнализацией». [8.1.18].

Ведомственные нормы технологического проектирования. «Определение категорий помещений и зданий предприятий железнодорожного транспорта по взрывопожарной и пожарной опасности». ВНТП 05-97 [8.1.18].

Положение по устройству и содержанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад. Утверждено указанием МПС России от 4 января 2001 года № ЦТК-10-2001 [8.1.26].

Положение о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Утверждено МПС СССР 23 февраля 1989 года № ЦРБ/4676.[5.3, 8.1.7, 8.1.8]

Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов. Утверждено приказом МПС России от 05 марта 2004 года № 7 [1.33]

Положение о кабинете охраны труда на предприятиях федерального железнодорожного транспорта. Утверждено МПС России от 17 января 2001 года № ЦБТ-806. [1.19, 8.1.27]

Положение о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте. Утверждено приказом МПС России от 29 марта 1999 года № 6Ц. [1.22]

Перечень профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам. Утвержден приказом Минтранса России от 28 марта 2007 года № 36 [1.23]

Рекомендации по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей. Утверждены указанием МПС СССР от 14 июня 1979 года № К-20535 [8.1.7]

Отраслевые нормы естественного и совмещенного освещения производственных предприятий железнодорожного транспорта. Утверждены указанием МПС России от 19 декабря 2000 года № М-3014у [1.6]

ОСТ 32.120-98. Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта [1.6, 1.7, 8.1.16].

Нормы оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения. Утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2010 года № 2624р [1.27, 5.9, 8.1.19]

Порядок обеспечения работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты. Утверждён распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2010 года № 2744р [7.2, 7.3].

Типовой регламент взаимодействия ремонтного локомотивного депо – структурного подразделения Дирекции по ремонту подвижного состава – структурного подразделения Дирекции по ремонту подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» и эксплуатационного локомотивного депо – структурного подразделения Дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД». Утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 31 мая 2011 года № 1197р [2.1.]

Типовая инструкция по организации маневровой работы и сохранности тягового подвижного состава на деповских путях эксплуатационного локомотивного депо Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД». Утверждена ОАО «РЖД» от 08 ноября 2011 года № ЦТ-58 [2.1]

Типовая инструкция «Организация работы машинистов локомотивов без помощников машинистов». Утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 17.07.2009 N 1506р [4.6.1.]

«Инструкция по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках». Утверждена приказом Минэнерго России от 30.06.2003г. №261 [Приложение № 2]

СТО РЖД 1.15.011-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения». [1.13]

СТО РЖД 1.15.012-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Порядок аттестации рабочих мест по условиям труда» [1.24]

СТО РЖД 15.013-2011 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Электрическая безопасность. Общие положения» [1.14]

СТО РЖД 1.15.010-2009 «Система управления пожарной безопасностью в ОАО «РЖД». Организация обучения» [1.13].

Стандарты системы стандартов безопасности труда (ССБТ) и иные стандарты

ГОСТ 12.0.003-74 ССБТ «Опасные и вредные производственные факторы. Классификация» [1.4]

ГОСТ 12.0.004-90 ССБТ «Организация обучения безопасности труда. Общие положения» [1.13]

ГОСТ 12.1.003-83 ССБТ «Шум. Общие требования безопасности» [1.5, 7.7]

ГОСТ 12.1.004-91 ССБТ «Пожарная безопасность. Общие требования» [1.26]

ГОСТ 12.1.005-88 ССБТ «Общие санитарно – гигиенические требования к воздуху рабочей зоны» [1.9]

ГОСТ 12.1.010-76 ССБТ «Взрывобезопасность. Общие требования» [1.26].

ГОСТ 12.1.012-2004 ССБТ «Вибрационная безопасность» [1.5]

ГОСТ 12.2.032-78 ССБТ «Рабочее место при выполнении работ сидя. Общие эргономические требования» [8.1.15]

ГОСТ 12.2.056-81 ССБТ «Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности» [5.3, 5.4, 5.5, 5.24]

ГОСТ 12.3.006-75 ССБТ «Эксплуатация водопроводных и канализационных сооружений и сетей. Общие требования безопасности» [8.1.12]

ГОСТ 12.4.021-75* ССБТ «Системы вентиляционные. Общие требования» [8.1.23, 8.2.2]

ГОСТ Р 12.4.026-2001 ССБТ «Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» [5.3, 5.24, 8.1.1, 8.1.7, 8.1.8]

ГОСТ 12.4.059-89 ССБТ «Строительство. Ограждения предохранительные инвентарные. Общие технические условия» [8.1.14]

ГОСТ 5727-88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия» [5.13]

ГОСТ Р 12.4.219-99 ССБТ «Одежда специальная сигнальная повышенной видимости. Технические требования» [1.29, 7.6]

ГОСТ Р 51232-98 «Вода питьевая. Общие требования к организации и методам контроля качества» [8.2.10]

ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» [8.1.8].

Строительные нормы и правила, своды правил по проектированию и строительству

СНиП 23-05-95 «Естественное и искусственное освещение» [1.6, 8.1.3, 8.1.16]

СНиП 31-03-2001 «Производственные здания» [1.8, 8.1.1, 8.1.18]

СНиП 31-04-2001 «Складские здания» [8.1.22]

СНиП 2.09.04-87 «Административные и бытовые здания» [8.1.1, 8.2.1, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.7]

СНиП 41-01-2003 «Отопление, вентиляция и кондиционирование», приняты постановлением Госстроя РФ от 26 июня 2003 года № 115 [1.8, 8.1.23]

СП 2.5.1334-03 «Санитарные правила по проектированию, размещению и эксплуатации депо по ремонту подвижного состава железнодорожного транспорта» [1.8]

СП 2.5.1336-03 «Санитарные правила по проектированию, изготовлению и реконструкции локомотивов и специального подвижного состава железнодорожного транспорта» [1.7, 1.8, 5.21]

СП 2.5.1198-03 «Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте» [1.8]

Санитарные правила и нормы, гигиенические нормативы

СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно – защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» [8.1.10]

СанПиН 2.2.4.548-96 «Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений» [1.8].

СанПиН 1.2.2353-08 «Канцерогенные факторы и основные требования к профилактике канцерогенной опасности» [1.9].

ГН 2.2.5.1313-03 « Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны» [1.9].

ГН 2.2.5. 2308-07 «Ориентировочные безопасные уровни воздействия (ОБУВ) вредных веществ в воздухе рабочей зоны» [1.9].

Приложение № 2

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СРЕДСТВАМ ЗАЩИТЫ ОТ ПОРАЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОТОКОМ

1. Электрозащитные средства (перчатки резиновые диэлектрические, штанги изолирующие, штанги заземляющие) в процессе эксплуатации в соответствие с требованиями «Инструкции по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках» периодически должны проверяться по нормам эксплуатационных электрических испытаний и в сроки, указанные в таблице 1.

Электрозащитные средства (кроме диэлектрических ковров, штанг изолирующих, штанг заземляющих) при получении для эксплуатации от заводов-изготовителей или со склада должны быть проверены по нормам эксплуатационных электрических испытаний.

Внеочередные испытания средств защиты (после ремонта, замены каких-либо деталей, при наличии признаков неисправности) должны проводиться по нормам эксплуатационных электрических испытаний.

Таблица 1

Нормы и сроки эксплуатационных электрических испытаний средств защиты

Наименование средства защиты	Испыта-тельное напряже-ние, кВ	Продолжи-тельность испытания, мин	Ток, про-текающий через изделие, мА, не более	Перио-дичность испыта-ний
Перчатки диэлектрические	6	1	6	1 раз в 6 мес.
Штанги изолирующие (кроме измерительных),	2	5	-	1 раз в
штанги заземляющие	3-кратное линейное, но не менее 40	5	-	24 мес.
Изолированный инструмент с однослойной изоляцией	2	1	-	1 раз в 12 мес.
Ковры диэлектрические	-	-	-	1 раз в 6 мес. (осмотр)

2. На выдержавшие испытания средства защиты, применение которых зависит от напряжения электроустановки, ставится штамп следующей формы:

N _____
Годно до _____ кВ
Дата следующего испытания "____" _____ 20 ___ г.

_____
(наименование лаборатории)

На средства защиты, применение которых не зависит от напряжения электроустановки (диэлектрические перчатки, галоши, боты и т.п.), ставится штамп следующей формы:

N _____
Дата следующего испытания "____" _____ 20 ___ г.

_____
(наименование лаборатории)

Штамп должен быть отчетливо виден. Он должен наноситься несмываемой краской или наклеиваться на изолирующей части около ограничительного кольца изолирующих электрозащитных средств и устройств для работы под напряжением или у края резиновых изделий и предохранительных приспособлений. Если средство защиты состоит из нескольких частей, штамп ставят только на одной части. Способ нанесения штампа и его размеры не должны ухудшать изоляционных характеристик средств защиты.

На средствах защиты, не выдержавших испытания, старый штамп должен быть перечеркнут красной краской.

3. В период эксплуатации ковры диэлектрические испытанию не подлежат, их отбраковывают при осмотрах. Ковры следует очищать от загрязнений и осматривать не реже одного раза в 6 месяцев. При обнаружении дефектов (проколов, надрывов, трещин и т. п.) их следует заменять новыми.

После хранения при отрицательной температуре ковры перед применением должны быть выдержаны в упакованном виде при температуре 20±5°С не менее 24 часов, после чего должны быть очищены от загрязнений, высушены и осмотрены на предмет отсутствия дефектов.

4. Инструмент с многослойной изоляцией осматривается в процессе эксплуатации. Если покрытие состоит из двух слоев, то при появлении другого цвета из-под верхнего слоя инструмент должен быть заменен. Если покрытие состоит из трех слоев, то при повреждении верхнего слоя инструмент может быть оставлен для эксплуатации. При появлении нижнего слоя изоляции инструмент должен быть немедленно изъят из эксплуатации.

Приложение № 3

НОРМЫ ОСНАЩЕНИЯ ЛОКОМОТИВОВ ПЕРВИЧНЫМИ СРЕДСТВАМИ ПОЖАРОТУШЕНИЯ

Наименование объекта защиты	Класс пожара	Измеритель	Огнетушители вместимостью, л					
			Водные, воздушно-пенные	Воздушно-эмульсионные	Порошковые		Углекислотные	
			5*, 10	5	2	5 (10)	3	5 (8)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Электровозы**	А, Е	Секция	1	1	-	1	-	2
Тепловозы: магистральные, с кузовом вагонного типа;	В, Е	Секция	1	1	-	1	-	1
маневровые, с кузовом капотного типа	В, Е	Тепловоз	1	1	-	1	-	1
Паровозы:*** на жидком топливе:	В	Паровоз	1					

Примечание:

1. На локомотивах, находящихся в отстое, допускается заменять воздушно - пенные огнетушители на порошковые.
2. Вместо порошковых и воздушно - пенных огнетушителей для электровозов допускается установка 4 -х углекислотных огнетушителей емкостью 5 л и более.

* Огнетушители с фторсодержащим (хладоновым) зарядом вдвое эффективнее огнетушителей с углеводородным зарядом, поэтому их вместимость пропорционально уменьшена.

**Генераторы огнетушащего аэрозоля допускаются к применению в качестве дополнительного первичного средства пожаротушения к предусмотренным конструкцией железнодорожного подвижного состава.

***Паровозы (на жидком и твердом топливе) дополнительно должны быть обеспечены пожарным оборудованием (пожарным стволом и пожарным рукавом, длинной 20м – по 1 единице).

gost.e-ecolog.ru

на жидком топливе дополнительно должны быть обеспечены пожарным инструментом (топором и ломом – по 1 единице).