МИНИСТЕРСТВО ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(Минтруд России)

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 54703
от 23" мая 2019 г.

ПРИКАЗ

29 декабря 2018 г. № 860н

Москва

Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта

В соответствии со статьей 209 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878; 2009, № 30, ст. 3732; 2011, № 30, ст. 4586; 2013, № 52, ст. 6986) и подпунктом 5.2.28 Положения о Министерстве труда и социальной защиты Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2012 г. № 610 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 26, ст. 3528), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить Правила по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта согласно приложению.

2. Настоящий приказ вступает в силу по истечении трех месяцев после его официального опубликования.

Министр М.А. Топилин

gost.e-ecolog.ru

Приложение
к приказу Министерства труда
и социальной защиты
Российской Федерации
от «19» декабря 2018 г. № 860н

Правила по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта

I. Общие положения

1. Правила по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта (далее - Правила) устанавливают государственные нормативные требования охраны труда при эксплуатации и техническом обслуживании железнодорожного подвижного состава, включающего локомотивы, моторвагонный подвижной состав, высокоскоростной железнодорожный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав, пассажирские вагоны локомотивной тяги, грузовые вагоны, а также иной, предназначенный для перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (далее – железнодорожный подвижной состав).

Требования Правил обязательны для исполнения работодателями - юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями (владельцами железнодорожного подвижного состава), организациями железнодорожного транспорта общего пользования независимо от их организационно-правовых форм, выполняющими работы (оказывающими услуги), связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и эксплуатацией железнодорожного подвижного состава (далее – работодатель).

Правила могут применяться в организациях железнодорожного транспорта необщего пользования, включая владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владеющих железнодорожным подвижным составом, а также при эксплуатации и техническом обслуживании железнодорожного подвижного состава, осуществляющего перевозки по железнодорожным линиям, имеющим узкую колею или колею разной ширины.

2. Действие Правил не распространяется на организацию и производство текущего ремонта, среднего ремонта, капитального ремонта и капитально-восстановительного ремонта железнодорожного подвижного состава с продлением срока его службы.

3. На основе Правил и требований эксплуатационной и технологической документации работодателем разрабатываются правила и инструкции по охране труда при эксплуатации железнодорожного подвижного состава для профессий (должностей) и (или) видов выполняемых работ, которые утверждаются локальным нормативным актом работодателя с учетом

мнения соответствующего профсоюзного либо иного уполномоченного работниками, осуществляющими работы по эксплуатации железнодорожного подвижного состава (далее – работники), представительного органа (при наличии).

4. Работодатель должен обеспечить безопасную эксплуатацию железнодорожного подвижного состава, безопасность производственных процессов и используемых материалов, соответствие технологической документации по эксплуатации и техническому обслуживанию железнодорожного подвижного состава государственным нормативным требованиям охраны труда.

5. Работодатель обязан обеспечить контроль за соблюдением требований Правил, а также правил и инструкций по охране труда при эксплуатации железнодорожного подвижного состава, разрабатываемых работодателем.

6. При организации выполнения отдельных видов работ и технологических процессов, применении методов работ, материалов, технологической оснастки, инструмента, инвентаря, оборудования и транспортных средств, требования к безопасному выполнению и применению которых не регламентированы Правилами, работодателем должны быть разработаны специальные мероприятия и утверждены локальные нормативные акты по обеспечению безопасного производства работ, не противоречащие требованиям Правил и иных нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда.

7. При выполнении работ, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием железнодорожного подвижного состава, на работников возможно воздействие следующих вредных и (или) опасных производственных факторов:

1) движущийся железнодорожный подвижной состав;

2) движущиеся транспортные средства;

3) электрический ток, вызываемый разницей электрических потенциалов, под действие которого попадает работник, включая действие высоковольтного разряда в виде дуги и наведенного напряжения;

4) подвижные части технологического оборудования (движущиеся или вращающиеся элементы оборудования);

5) падающие с высоты и разлетающиеся предметы и инструмент;

6) расположение рабочих мест на высоте;

7) запыленность воздуха рабочей зоны;

8) загазованность воздуха рабочей зоны;

9) повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования и воздуха рабочей зоны;

10) повышенный уровень шума и вибрации на рабочих местах;

11) повышенный уровень инфразвуковых колебаний;

12) повышенная или пониженная влажность и подвижность воздуха;

13) наличие электромагнитных полей промышленной частоты;

14) недостаточная освещенность рабочей зоны;

15) химическое воздействие вредных веществ на организм работника;

16) биологическое воздействие на организм работника;

17) психофизиологическое воздействие на организм работника.

8. Работодатель должен обеспечить создание системы управления охраной труда, проведение специальной оценки условий труда, выявление опасностей и их идентификацию, расчет и оценку профессиональных рисков, разработку и реализацию мероприятий, направленных на улучшение условий труда работников, исключение или снижение профессиональных рисков в соответствии с требованиями нормативных правовых актов[1].

9. При организации выполнения работ, связанных с воздействием на работников вредных и (или) опасных производственных факторов, работодатель должен принимать меры по их исключению или снижению до уровней допустимого воздействия, установленных требованиями соответствующих нормативных правовых актов.

При невозможности исключения или снижения уровней вредных и (или) опасных производственных факторов до уровней допустимого воздействия в связи с характером и условиями производственного процесса проведение работ без обеспечения работников соответствующими средствами индивидуальной и (или) коллективной защиты запрещается.

10. Работодатель вправе устанавливать дополнительные требования безопасности при выполнении работ, улучшающие условия труда работников.

II. Требования охраны труда при организации производственных процессов

11. К выполнению работ по эксплуатации железнодорожного подвижного состава допускаются работники, прошедшие обучение по охране труда, проверку знания требований охраны труда[2].

Работники, совмещающие профессии (должности), должны пройти обучение, инструктаж, стажировку и проверку знания требований охраны труда в полном объеме как по основной, так и по совмещаемой профессии (должности).

12. При организации выполнения работ, к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда, работодатель

---

[1] Трудовой кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2018, № 42, ст. 6374);

Федеральный закон от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 52, ст. 6991; 2018, № 30, ст. 4543);

приказ Минтруда России от 19 августа 2016 г. № 438н «Об утверждении Типового положения о системе управления охраной труда» (зарегистрирован Минюстом России 13 октября 2016 г., регистрационный № 44037).

[2] Постановление Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 г. № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций» (зарегистрировано Минюстом России 12 февраля 2003 г., регистрационный № 4209) с изменениями, внесенными приказом Минтруда России и Минобрнауки России от 30 ноября 2016 г. № 697н/1490 (зарегистрирован Минюстом России 16 декабря 2016 г., регистрационный № 44767).

обеспечивает проведение обучения работников безопасным методам и приемам выполнения указанных работ и проверки знания требований охраны труда.

Перечень профессий (должностей) работников и видов работ, к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда, утверждается локальным нормативным актом работодателя.

13. Обслуживание электроустановок, используемых в производственных процессах, проведение в них оперативных переключений, организация и выполнение работ должны осуществляться электротехническим или электротехнологическим персоналом с соответствующей группой по электробезопасности, прошедшим обучение и проверку знаний в соответствии с требованиями Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок[3].

14. Работодатель обеспечивает прохождение работниками, выполняющими работы в условиях воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров, а также предрейсовых или предсменных медицинских осмотров[4].

Работники, осуществляющие отдельные виды деятельности при эксплуатации железнодорожного подвижного состава в условиях повышенной опасности, должны проходить психиатрическое освидетельствование[5].

15. К самостоятельной работе, связанной с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, допускаются лица, не имеющие

---

[3] Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменениями, внесенными приказами Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781) и от 15 ноября 2018 г. № 704н (зарегистрирован Минюстом России 11 января 2019 г., регистрационный № 53323) (далее - Правила по охране труда при эксплуатации электроустановок).

[4] Приказ Минздравсоцразвития России от 12 апреля 2011 г. № 302н «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2011 г., регистрационный № 22111) с изменениями, внесенными приказами Минздрава России от 15 мая 2013 г. № 296н (зарегистрирован Минюстом России 3 июля 2013 г., регистрационный № 28970) и от 5 декабря 2014 г. № 801н (зарегистрирован Минюстом России 3 февраля 2015 г., регистрационный № 35848), приказом Минтруда России и Минздрава России от 6 февраля 2018 г. № 62н/49н (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2018 г., регистрационный № 50237);

приказ Минтранса России от 28 марта 2007 г. № 36 «Об утверждении Перечня 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» (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2007 г., регистрационный № 9399).

[5] Постановление Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2002 г. № 695 «О прохождении 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» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 39, ст. 3796; 2005, № 7, ст. 560; 2013, № 13, ст. 1559).

медицинских противопоказаний[6].

16. Запрещается применение труда лиц в возрасте до восемнадцати лет на работах с вредными и (или) опасными условиями труда в соответствии с перечнем тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет[7].

17. Работодатель должен обеспечивать работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты (далее - СИЗ), а работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, - сигнальными жилетами со световозвращающими полосами[8].

Порядок обеспечения и выдачи СИЗ устанавливается локальными нормативными актами работодателя.

18. Работодатель должен обеспечить работников смывающими и обезвреживающими средствами[9].

Порядок обеспечения смывающими и обезвреживающими средствами устанавливается локальным актом работодателя.

19. Рабочие места должны обеспечиваться коллективными средствами защиты с учетом требований безопасности для конкретных видов работ.

20. Безопасность рабочих мест при эксплуатации железнодорожного подвижного состава должна обеспечиваться:

1) организацией безопасной эксплуатации железнодорожного подвижного состава, технологического оборудования, транспортных средств, средств механизации и приспособлений, используемых при техническом обслуживании;

---

[6] Приказ Минздравсоцразвития России от 19 декабря 2005 г. № 796 «Об утверждении Перечня медицинских противопоказаний к работам, непосредственно связанным с движением поездов и маневровой работой» (зарегистрирован Минюстом России 3 февраля 2006 г., регистрационный № 7442);

постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1999 г. № 1020 «Об утверждении перечня профессий и должностей работников, обеспечивающих движение поездов, подлежащих обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим медицинским осмотрам» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 37, ст. 4506).

[7] Постановление Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. № 163 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 10, ст. 1131; 2001, № 26, ст. 2685; 2011, № 26, ст. 3803).

[8] Приказ Минздравсоцразвития России от 1 июня 2009 г. № 290н «Об утверждении Межотраслевых правил обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты» (зарегистрирован Минюстом России 10 сентября 2009 г., регистрационный № 14742) с изменениями, внесенными приказом Минздравсоцразвития России от 27 января 2010 г. № 28н (зарегистрирован Минюстом России 1 марта 2010 г., регистрационный № 16530), приказами Минтруда России от 20 февраля 2014 г. № 103н (зарегистрирован Минюстом России 15 мая 2014 г., регистрационный № 32284) и от 12 января 2015 г. № 2н (зарегистрирован Минюстом России 11 февраля 2015 г., регистрационный № 35962).

[9] Приказ Минздравсоцразвития России от 17 декабря 2010 г. № 1122н «Об утверждении типовых норм бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств и стандарта безопасности труда «Обеспечение работников смывающими и (или) обезвреживающими средствами» (зарегистрирован Минюстом России 22 апреля 2011 г., регистрационный № 20562) с изменениями, внесенными приказами Минтруда России от 7 февраля 2013 г. № 48н (зарегистрирован Минюстом России 15 марта 2013 г., регистрационный № 27700), от 20 февраля 2014 г. № 103н (зарегистрирован Минюстом России 15 мая 2014 г., регистрационный № 32284) и от 23 ноября 2017 г. № 805н (зарегистрирован Минюстом России 7 декабря 2017 г., регистрационный № 49173).

2) рациональным размещением производственных зданий, технологического оборудования, материалов и отходов производства, организацией безопасных проходов и проездов;

3) соответствием эксплуатируемого оборудования требованиям безопасности труда;

4) отражением требований безопасности труда в технологической документации и их соблюдением при эксплуатации железнодорожного подвижного состава, оборудования, применении опасных веществ и материалов;

5) применением коллективных и индивидуальных средств защиты работников от воздействия опасных и вредных производственных факторов.

21. Режимы рабочего времени и времени отдыха работников устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка и иными локальными нормативными актами работодателя в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации и в соответствии с особенностями режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов[10].

22. Работодатель обеспечивает расследование, оформление, регистрацию и учет несчастных случаев, происшедших с работниками[11].

Перевозка в медицинские организации работников, пострадавших от несчастных случаев на производстве, производится транспортными средствами работодателя либо за его счет[12].

23. Работодатель при организации работ на открытом воздухе или в закрытых необогреваемых помещениях в холодное время года должен предоставлять специальные кратковременные перерывы в работе и обеспечивать помещениями для обогревания и отдыха работников. Порядок предоставления перерывов устанавливается работодателем.

24. Работодатель обязан организовать санитарно-бытовое обслуживание и медицинское обеспечение работников в соответствии с требованиями трудового законодательства Российской Федерации[13].

---

[10] Приказ Минтранса России от 9 марта 2016 г. № 44 «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связанна с движением поездов» (зарегистрирован Минюстом России 10.июня 2016 г., регистрационный № 42504).

[11] Статьи 227-231 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878; 2008, № 30, ст. 3616; 2009, № 19, ст. 2270; № 29, ст. 3604; № 48, ст. 5717; 2011, № 30, ст. 4590; 2013, № 27, ст. 3477; 2015, № 14, ст. 2022).

[12] Статья 223 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878; 2009, № 48, ст. 5717; 2013, № 48, ст. 6165).

[13] Статья 223 Трудового кодекса Российской Федерации.

III. Требования охраны труда, предъявляемые к производственным территориям и организации рабочих мест

25. Производственные территории подразделений работодателя должны иметь подъезды, обеспечивающие безопасное транспортирование грузов, въезд и выезд железнодорожного подвижного состава, автотранспортных средств.

Проходы и проезды в местах пересечения с железнодорожными путями должны иметь твердые покрытия или настилы на уровне головки рельсов для проезда транспортных средств и прохода работников.

26. На сооружения и устройства, являющиеся негабаритными местами, должна быть нанесена предупреждающая окраска.

На границах зон, где пространство между габаритом приближения строения и габаритом железнодорожного подвижного состава не обеспечивает безопасность работников, должен быть установлен знак «Осторожно! Негабаритное место». Перечень указанных сооружений и устройств, а также перечень устанавливаемых знаков безопасности с указанием мест их установки утверждается локальным нормативным актом подразделения работодателя, а устанавливаемых на железнодорожных станциях – локальным нормативным актом железнодорожной станции.

27. Участки и зоны производственных помещений, эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, территорий, пребывание на которых во время выполнения работ связано с опасностью для работников, должны обозначаться соответствующими знаками безопасности.

На границах зон с постоянным присутствием опасных производственных факторов должны быть установлены защитные ограждения, а на территориях депо, пунктов технического обслуживания, баз запаса железнодорожного подвижного состава, участках маршрута служебного прохода, границах зон с возможным воздействием опасных производственных факторов - сигнальные ограждения, сигнальная разметка и знаки безопасности[14].

28. На железнодорожной станции для прохода работников к местам выполнения работ и обратно должны быть определены маршруты безопасного прохода, обозначенные указателями с надписью «Служебный проход».

Маршруты служебных проходов должны обеспечивать безопасность работников.

Схема маршрутов служебных проходов на территории железнодорожной станции утверждается руководителем железнодорожной станции в порядке, установленном локальным нормативным актом работодателя.

---

[14] ГОСТ 12.4.026-2015 «Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» (введен в действие приказом Росстандарта от 10 июня 2016 г. № 614-ст) (Официальное издание. М.: Стандартинформ, 2016 год).

Схема маршрутов служебных проходов на территории и в помещениях подразделения работодателя разрабатывается и утверждается локальным нормативным актом подразделения работодателя.

Информация о схеме маршрутов служебных проходов доводится до сведения работников под роспись.

Требования к служебным проходам устанавливаются локальным нормативным актом работодателя.

29. Работники, занятые техническим обслуживанием и эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, должны соблюдать установленные работодателем требования безопасности при нахождении на железнодорожных путях.

30. В местах пересечения маршрутов служебного прохода с автотранспортными проездами, где осуществление технологического процесса связано с постоянным движением автомобильного транспорта, должны быть установлены предупреждающие знаки «Берегись автомобиля!», а в местах пересечения маршрутов служебного прохода с железнодорожными путями и у мест выходов к железнодорожным путям – «Берегись поезда!».

31. На производственных территориях, в производственных и складских помещениях должны быть выделены безопасные технологические проезды, проходы и подходы к рабочим местам. Безопасные технологические проходы должны быть обозначены указателями с надписью «Технологический проход». К рабочим зонам следует проходить по установленным маршрутам технологического прохода. Схемы маршрутов технологических проходов разрабатываются и утверждаются руководителем подразделения работодателя. Информация о схеме маршрутов технологических проходов доводится до сведения работников под роспись. Производственные территории, рабочие места и проходы к ним должны содержаться в чистоте и порядке, очищаться от мусора, не загромождаться складируемыми материалами и конструкциями. В зимнее время проезды, проходы и подходы должны очищаться от снега, наледи и обрабатываться противогололедными средствами.

32. В зданиях, расположенных в междупутье, следует предусматривать выход из помещения, направленный вдоль железнодорожного пути. Для предотвращения выхода работников непосредственно на железнодорожные пути около двери, параллельно железнодорожному пути, должен быть установлен барьер длиной от 3 м до 5 м и высотой от 1 м до 1,2 м.

Здания, находящиеся на расстоянии от 3 до 8 м от оси железнодорожного пути и имеющие выход прямо в сторону рельсовой колеи, должны иметь перед дверью барьер длиной 5 м и высотой от 1 м до 1,2 м. У выходов из таких зданий необходимо устанавливать сигнализацию о приближении поезда или предупреждающий знак «Берегись поезда!».

33. Работы по обслуживанию подвижного состава на высоте с применением средств подмащивания и без применения средств подмащивания должны выполняться в соответствии с Правилами по охране труда при работе

на высоте[15]. Для обслуживания оборудования подвижного состава на высоте 1,8 м и более от уровня пола должны быть устроены специальные площадки с перилами и лестницами. Рабочие места и проходы к ним, расположенные на перекрытиях, покрытиях на высоте более 1,8 м и на расстоянии менее 2,0 м от границ перепада по высоте, должны быть оснащены защитными устройствами или страховочными ограждениями высотой не менее 1,1 м, а при расстоянии до границ перепада по высоте более 2,0 м - сигнальными ограждениями.

IV. Требования охраны труда при техническом обслуживании и эксплуатации железнодорожного подвижного состава

Общие требования

34. При выполнении работ по техническому обслуживанию и эксплуатации железнодорожного подвижного состава должны соблюдаться соответствующие требования Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил по охране труда при работе на высоте, Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов, Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями, Правил по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ[16] и иных нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда, распространяющихся на выполнение указанных видов работ.

35. При техническом обслуживании и эксплуатации железнодорожного подвижного состава должны выполняться требования безопасности, установленные в технологической документации, руководствах (инструкциях) по эксплуатации.

36. Требования охраны труда при организации и осуществлении технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава в зависимости от типа железнодорожного подвижного состава и специфики выполняемых работ должны содержаться в локальных нормативных актах работодателя.

---

[15] Приказ Минтруда России от 28 марта 2014 г. № 155н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» (зарегистрирован Минюстом России 5 сентября 2014 г., регистрационный № 33990) с изменениями, внесенными приказом Минтруда России от 17 июня 2015 г. № 383н (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38119) (далее - Правила по охране труда при работе на высоте).

[16] Приказ Минтруда России от 17 сентября 2014 г. № 642н «Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов» (зарегистрирован Минюстом России 5 ноября 2014 г., регистрационный № 34558) (далее – Правила по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов);

приказ Минтруда России от 17 августа 2015 г. № 552н «Об утверждении Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями» (зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2015 г., регистрационный № 39125);

приказ Минтруда России от 23 декабря 2014 г. № 1101н «Об утверждении Правил по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ» (зарегистрирован Минюстом России 20 февраля 2015 г., регистрационный № 36155) (далее – Правила по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ).

37. Эксплуатируемый железнодорожный подвижной состав должен соответствовать конструкторской документации, стандартам, санитарным правилам и нормам. Вновь изготавливаемый (модернизируемый) железнодорожный подвижной состав и его составные части должны соответствовать требованиям технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011)[17].

Организация безопасной эксплуатации газотопливного оборудования локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, дополнительно к ТР ТС 001/2011 должна осуществляться в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением» (ТР ТС 032/2013)[18].

Владельцы локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должны обеспечивать их исправность, наличие на них исправных радиостанций и инвентаря, установленных сигнальных устройств и принадлежностей. Не допускается эксплуатировать локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, имеющие неисправности, установленные Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации[19].

38. При организации всех видов неразрушающего контроля деталей и узлов подвижного состава должны соблюдаться требования безопасности, установленные в нормативными актах, содержащих требования по неразрушающему контролю, и технологической документации. При проведении неразрушающего контроля деталей и узлов железнодорожного подвижного состава дефектоскопами должны выполняться требования безопасности, установленные руководством (инструкцией) по их эксплуатации.

---

[17] Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О принятии технических регламентов «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» с изменениями, внесенными решениями Коллегии Евразийской экономической комиссии от 2 декабря 2013 г. № 285, от 3 февраля 2015 г. № 11, от 7 июня 2016 г. № 62, от 14 июня 2016 г. № 75, от 14 марта 2017 г. № 29, от 7 февраля 2018 г. № 23 и от 7 февраля 2018 г. № 24.

[18] Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 2 июля 2013 г. № 41 «О техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением».

[19] Приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758), от 4 июня 2012 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735), от 13 июня 2012 г. № 164 (зарегистрирован Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613), от 30 марта 2015 г. № 57 (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный № 37020), от 9 ноября 2015 г. № 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978), от 25 декабря 2015 г. № 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409), от 3 июня 2016 г. № 145 (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2016 г., регистрационный № 42676), от 1 сентября 2016 г. № 257 (зарегистрирован Минюстом России 3 ноября 2016 г., регистрационный № 44248), от 30 января 2018 г. № 36 (зарегистрирован Минюстом России 11 апреля 2018 г., регистрационный № 50716) и от 9 февраля 2018 г. № 54 (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2018 г., регистрационный № 50958) (далее - Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации).

39. Руководители работ в подразделениях работодателя, производящих маневровую работу, эксплуатацию и техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава, определяются в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда, технологической документации, должностных инструкций, локальных нормативных актов.

Требования охраны труда при производстве маневровой работы на железнодорожных путях

40. Порядок безопасного производства маневровой работы на железнодорожных путях железнодорожных станций, территориях подразделений работодателя, путях общего и необщего пользования, порядок ограждения и закрепления подвижного состава должны обеспечиваться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации с учетом местных условий, предусмотренных техническо-распорядительным актом железнодорожной станции, технологической документацией, а также требованиями Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования[20].

41. В соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации маневровая работа должна производиться по указанию одного работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым (станционным), дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, дежурным по депо, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчером поездным, оператором поста централизации.

42. Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить один работник - руководитель маневров (составитель поездов, кондуктор или главный кондуктор).

43. Руководитель маневров должен работать во взаимодействии с локомотивной бригадой, дежурным по железнодорожной станции (сортировочной горке), дежурным по парку, диспетчером маневровым (станционным), дежурным по депо.

44. При организации маневровой работы руководитель маневров должен своевременно подавать сигналы и передавать указания машинисту локомотива.

45. Передачу команд руководителя маневров машинисту локомотива необходимо производить с соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

---

[20] Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный № 4764) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 15 февраля 2008 г. № 28 (зарегистрирован Минюстом России 5 марта 2008 г., регистрационный № 11283) и от 4 мая 2009 г. № 72 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2009 г., регистрационный № 14016).

Передача команд руководителя маневров машинисту локомотива через третье лицо (дежурного по железнодорожной станции, диспетчера маневрового (станционного) запрещается.

46. Передача указаний при маневровой работе должна выполняться с использованием средств радиосвязи или устройств двусторонней парковой связи. Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

47. При переходе на ручные сигналы, маневровая работа должна производиться с количеством единиц железнодорожного подвижного состава, позволяющих машинисту видеть сигналы, подаваемые руководителем маневров. При отсутствии видимости маневровые работы должны быть приостановлены.

48. Перед сцеплением с составом локомотив должен остановиться на расстоянии 10-15 м от первого вагона. По команде руководителя маневров локомотив должен подъезжать к составу поезда со скоростью не более 3 км/ч. Перед прицепкой вагонов руководитель маневров, прежде чем подъехать к составу, должен убедиться в отсутствии сигналов ограждения, поднятии переходных площадок пассажирских вагонов. При проведении маневровых работ переходные устройства (площадки) железнодорожного подвижного состава должны быть в транспортном (поднятом) положении. До завершения машинистом прицепки к составу поезда, в том числе до окончания проверки надежности сцепления кратковременным движением от состава, руководитель маневров не должен приближаться к составу.

49. При несоответствии разницы по высоте между продольными осями автосцепных устройств головного вагона и локомотива для определения неисправности автосцепного устройства локомотив должен быть отведен от состава поезда на расстояние не менее 10 м.

50. При невозможности прицепки (отцепки) локомотива следует прекратить работу и доложить о сложившейся ситуации дежурному по депо, дежурному по станции для принятия решений. Работникам, эксплуатирующим железнодорожный подвижной состав, запрещается самостоятельно устранять неисправности автосцепного устройства.

51. При движении маневрового состава по железнодорожным путям вагонами вперед руководитель маневров должен находиться на первой по ходу движения специальной подножке грузовых вагонов (подножке, совмещенной с лестницей цистерны), подножке переходной площадки, в тамбуре локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального подвижного состава, пассажирских вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, положением стрелок по маршруту следования, отсутствием препятствий и людей на пути, сигналами, подаваемыми работниками, работающими на путях, сигналами ограждения, сигнальными указателями и знаками и при необходимости принимать меры к остановке маневрового состава. Скорость осаживания состава не должна превышать 3 км/ч при подходе к вагонам.

52. При плохой видимости пути, неисправности или отсутствии подножек и поручней на вагонах, неисправности переходной площадки или закрытом тамбуре руководитель маневров должен идти впереди осаживаемых вагонов посередине междупутья или по обочине на безопасном расстоянии, постоянно держа связь с машинистом локомотива по радиосвязи или визуально. Скорость осаживаемого состава не должна превышать 3 км/ч.

53. При движении маневрового состава у высоких платформ, в негабаритных и других опасных местах, скорости движения более 40 км/ч, а также в момент соединения маневрового состава со стоящими на пути вагонами запрещается нахождение руководителя маневров на подножке грузовых вагонов (пассажирских вагонов).

54. При движениях одиночного локомотива или маневрового состава поезда локомотивом вперед на расстояние более 1 км, когда в маневровом составе поезда отсутствуют вагоны с переходной площадкой или открытыми дверями тамбуров пассажирских вагонов, руководителю маневров разрешается находиться в кабине машиниста локомотива, а при движении вагонами вперед в голове маневрового состава поезда должен быть поставлен вагон с переходной площадкой или порожняя платформа. При отсутствии возможности постановки в голову осаживаемого маневрового состава поезда платформы или вагона с переходной площадкой руководителю маневров допускается находиться на специальной подножке первого по ходу движения вагона, а при необходимости отдыха руководитель маневров должен передать машинисту маневрового локомотива команду на остановку и сойти со специальной подножки после полной остановки подвижного состава. Дальнейшее движение маневрового состава поезда осуществляется по команде руководителя маневров.

При движении на расстояние до 1 км руководитель маневров должен находиться на подножке вагона или площадке локомотива со стороны машиниста.

55. Подниматься на специальные подножки и подножки переходных площадок вагонов, а также сходить с них следует при полной остановке подвижного состава.

56. Сходить с подвижного состава в негабаритных и опасных местах, в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов, в пределах стрелочных переводов и других устройств, а также идти рядом с движущимся подвижным составом в негабаритных и опасных местах при отсутствии прохода запрещается.

57. Перекрытие концевых кранов воздушной магистрали, соединение и разъединение соединительных рукавов тормозной магистрали должны производиться после полной остановки маневрового состава.

Команда машинисту маневрового локомотива на движение должна подаваться после выхода составителя поездов из пространства между вагонами на междупутье или обочину пути.

Производить соединение или разъединение соединительных рукавов тормозной магистрали в составе пассажирского поезда составитель поездов

должен после получения информации от машиниста поезда лично или через дежурного по железнодорожной станции об отключении электропитания электропневматических тормозов в составе поезда.

58. Все работы по разъединению и соединению межвагонных и межлокомотивных (по системе многих единиц) тормозных и напорных (питательных) магистралей, электрических соединений цепей управления и отопления, а также проверку правильности сцепления автосцепных устройств должны производиться при заторможенном железнодорожном подвижном составе и опущенных токоприемниках электроподвижного состава.

59. Соединение или разъединение тормозных соединительных рукавов в пассажирском поезде, моторвагонном подвижном составе должно производиться при отключенных высоковольтных межвагонных электрических соединениях и перекрытых концевых кранах тормозной магистрали, а межвагонных и межлокомотивных (межсекционных) соединений - при обесточенных цепях управления.

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

Соединение и разъединение межсекционных электрических соединений локомотивов необходимо производить при опущенных токоприемниках и остановленной дизель-генераторной установке секций тепловозов.

60. Маневровую работу в местах погрузки или разгрузки грузов допускается производить после прекращения погрузочно-разгрузочных работ и проверки соблюдения габарита разгруженных или подготовленных к погрузке грузов.

61. Производство маневровой работы с вагонами, погрузка и разгрузка которых не закончена, должно быть согласовано с руководителем погрузочно-разгрузочных работ.

62. При проведении маневровой работы производить любые (в том числе ремонтные) работы на железнодорожном подвижном составе запрещается.

63. При маневровых передвижениях вагонами вперед через ворота подразделений работодателя по путям необщего пользования, баз запаса железнодорожного подвижного состава, охраняемые и неохраняемые переезды, а также у негабаритных и опасных мест, высоких платформ, перед стоящими единицами подвижного состава руководитель маневров должен остановить маневровый состав на расстоянии не менее 5 м до этого места для определения безопасности передвижения, сойти со специальной подножки (выйти из тамбура) вагона, пройти переезд, ворота или опасное место по обочине пути и из безопасного места дать команду машинисту на дальнейшее движение.

Проезд через ворота допускается после проверки руководителем маневров их надежной фиксации в открытом положении и информирования об этом машиниста маневрового локомотива.

64. Скорость проследования вагонами вперед негабаритных и опасных зон на железнодорожных путях общего и необщего пользования не должна превышать 3 км/ч.

Посадка руководителя маневровой работы на вагон должна производиться после полного проследования вагоном опасного (негабаритного) места при полной остановке вагона.

65. При роспуске (сортировке) вагонов с сортировочной горки рабочая зона расцепления вагонов на сортировочной горке должна быть обозначена плакатами «Начало роспуска», «Окончание роспуска» или плакатом «Работать расцепным рычагом».

66. Расцепление вагонов в местах установки светофоров, привода стрелочных переводов и других устройств запрещается.

67. Расцепление вагонов должно производиться сбоку от вагона, без захода в межвагонное пространство, с использованием расцепного рычага привода автосцепного устройства, а при его неисправности - с помощью специальной вилки-рычага.

68. Расцепление движущихся вагонов на сортировочной горке, вытяжных путях должно производиться в установленных работодателем местах с помощью вилки-рычага. При невозможности расцепления вагонов на сортировочной горке из-за неисправности автосцепного устройства отцепы с вагонами с неисправным автосцепным устройством по указанию дежурного по сортировочной горке должны быть направлены на пути сортировочного парка.

69. Торможение вагонов должно производиться в безопасной зоне по отношению к смежным путям, по которым движутся вагоны.

70. На рельсах каждого из путей подгорочного парка, где выполняются работы, должны быть установлены башмакосбрасыватели на расстоянии не менее 25 м от предельного столбика пути подгорочного парка.

71. Для прохода работников ко всем обслуживаемым ими путям подгорочного парка должны быть устроены технологические проходы - разрывы между вагонами. Каждый крайний вагон у этих проходов должен быть закреплен тормозным башмаком.

72. В рабочей зоне работников должны быть установлены устройства громкоговорящего оповещения.

73. При производстве маневровой работы серийными и одиночными толчками должны соблюдаться следующие требования безопасности труда:

1) регулировать разгон состава вагонов для толчка с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных путей, погодных условий, обеспечения времени, необходимого для перевода стрелок, укладки тормозных башмаков работниками, принимающими участие в роспуске вагонов, и их отхода на безопасное расстояние за пределы габарита железнодорожного подвижного состава;

2) до отцепки группы вагонов на вытяжном пути или пути надвига работники, производящие торможение вагонов, перед началом роспуска и в течение всего роспуска (при переходе работника на другие железнодорожные пути) должны подтверждать место своего нахождения.

74. Производство маневровой работы на железнодорожных путях во время проведения на них технического обслуживания (ремонта) подвижного состава или погрузочно-разгрузочных работ запрещается.

75. Маневровая работа на железнодорожных путях производственных подразделений работодателя, депо и пунктов технического обслуживания локомотивов, моторвагонного подвижного состава и вагонов должна производиться по приказу (заданию) дежурного по депо (работника, ответственного за безопасное производство маневровой работы, назначенного локальным нормативным актом работодателя), который осуществляет постоянный контроль за установкой и снятием сигналов ограждения и передвижениями подвижного состава, а также обеспечивает и контролирует работу дежурной смены.

Движением железнодорожного подвижного состава должен руководить специально назначенный один работник – руководитель маневров, который должен следить за правильным перемещением вагонов, расцепкой и сцепкой железнодорожного подвижного состава, передвижением работников во время маневровой работы, отсутствием людей в вагонах и под вагонами.

76. При выполнении маневровой работы двумя и более локомотивами или составами моторвагонного подвижного состава руководителем работ должен быть машинист ведущего локомотива, моторвагонного подвижного состава. Приводить в движение локомотивы, составы моторвагонного подвижного состава без подтверждения машинистом подталкивающего локомотива, моторвагонного подвижного состава команд, подаваемых машинистом ведущего локомотива, моторвагонного подвижного состава, запрещается.

77. Локомотив и специальный самоходный подвижной состав при маневровых передвижениях на железнодорожных путях депо, пунктах технического обслуживания, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, днем и в темное время суток должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, а моторвагонный подвижной состав должен иметь днем и ночью в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда - три красных огня в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

78. Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава при въезде (выезде) в ремонтный цех (на ремонтную позицию) или на открытую позицию технического обслуживания не должна превышать 3 км/ч. Передвижение железнодорожного подвижного состава толчками, сцепление и расцепление подвижных единиц на ходу поезда запрещается.

79. Въезд локомотива и моторвагонного подвижного состава на ремонтные позиции и пункты технического обслуживания, оборудованные контактной сетью, должен производиться по разрешающему (зеленому) сигнальному огню светофора железнодорожного пути. Порядок безопасного въезда и выезда подвижного состава на ремонтные позиции должен устанавливаться руководителем соответствующего подразделения работодателя. Въезд и выезд моторвагонного подвижного состава производится по приказу (распоряжению) дежурного по депо в присутствии руководителя работ (мастера, бригадира) цеха, а также по разрешающему (зеленому) сигналу световой сигнализации.

80. После въезда электроподвижного состава на ремонтные позиции электрифицированного депо, пункта технического обслуживания токоприемники должны быть опущены, напряжение с контактного провода снято.

81. Порядок подачи и снятия напряжения в контактной сети ремонтной позиции должен быть определен руководителем соответствующего подразделения работодателя с учетом местных условий.

82. После въезда железнодорожного подвижного состава в депо, пункт технического обслуживания железнодорожный подвижной состав должен быть заторможен, закреплен тормозными башмаками (локомотивы, работающие на сжиженном природном газе - искронеобразующими тормозными башмаками), препятствующими движению в обе стороны, а напряжение с контактного провода должно быть снято.

83. Подача и снятие напряжения с контактного провода железнодорожного пути депо, пункта технического обслуживания в установленном Правилами по охране труда при эксплуатации электроустановок порядке должны производиться оперативным, оперативно-ремонтным персоналом, допущенным к подаче и снятию напряжения приказом (распоряжением) по депо, имеющим группу по электробезопасности не ниже IV, которому предоставлено право переключений разъединителей контактной сети.

84. Подачу и снятие напряжения при подключении (отключении) локомотивов и моторвагонного подвижного состав к постороннему источнику питания допускается производить специально назначенным и допущенным к выполнению данной работы работникам.

85. Въезд на ремонтную позицию и выезд локомотива под управлением машиниста должны производиться при личном присутствии руководителя работ (мастера, бригадира) организации, выполняющей техническое обслуживание и ремонт локомотивов.

86. Установка двухсекционных или трехсекционных локомотивов на ремонтную позицию депо или пункта технического обслуживания локомотивов, если одна из секций локомотива выходит за границу нейтральной вставки контактного провода или ограничивает доступ в смотровую канаву, запрещается.

87. Перестановка неработающих локомотивов в количестве пяти единиц (сплотки) без подключения их к тормозной магистрали должна производиться двумя машинистами при условии нахождения одного в кабине локомотива в голове сплотки, а другого в кабине локомотива в хвосте сплотки с включенными тормозами.

Локомотивы, к которым для соединения подходит другой локомотив, должны быть заторможены и (или) закреплены от ухода.

88. Открытие и закрытие ворот депо, пункта по техническому обслуживанию локомотивов должны производиться работниками организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, в присутствии руководителя работ (мастера, бригадира).

При отсутствии руководителя работ (мастера, бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, въезда локомотива на ремонтную позицию и выезда его из цеха запрещается.

89. Непосредственно перед подачей напряжения в контактную сеть ремонтной позиции или на электровоз, а также перед подачей напряжения от постороннего источника питания на локомотив должен подаваться звуковой сигнал и (или) должно быть произведено оповещение по громкоговорящей связи.

90. При въезде (выезде) локомотива в депо от постороннего источника питания его остановка должна производиться с помощью вспомогательного тормоза. Применение ручных тормозов и тормозных башмаков для остановки локомотива запрещается. После въезда (выезда) локомотива на ремонтную позицию в депо, пункт технического обслуживания локомотивов напряжение с питающих кабелей постороннего источника питания должно быть снято, а кабели отсоединены от локомотива.

91. Въезд тепловоза (локомотива, работающего на сжиженном природном газе) на ремонтную позицию в депо, пункт технического обслуживания локомотивов и его выезд должны производиться при неработающей дизель-генераторной установке (неработающем двигателе, силовом блоке), а между въезжающим тепловозом (локомотивом, работающим на сжиженном природном газе) и маневровым тепловозом должно быть размещено прикрытие из железнодорожных платформ, вагонов, полувагонов или тепловоза с заглушенной дизель-генераторной установкой, не позволяющее маневровому тепловозу с работающей дизель-генераторной установкой зайти в депо, пункт технического обслуживания локомотивов.

92. По громкоговорящей связи должно быть произведено оповещение о проведении маневровой работы на соответствующей ремонтной позиции (смотровой канаве).

93. Перед приведением локомотива, моторвагонного подвижного состава, самоходного специального подвижного состава в движение должен подаваться оповестительный звуковой сигнал свистком подвижного состава.

94. Установка моторвагонного подвижного состава в депо, пункт технического обслуживания, при размещении вагонов моторвагонного

подвижного состава за пределами границы нейтральной вставки контактного провода цеха депо, подразделения технического обслуживания, полезной длины смотрового (ремонтного) железнодорожного пути депо запрещается. Вагоны, оставшиеся за пределами границы нейтральной вставки контактного провода, должны быть расцеплены и установлены на другом пути.

95. Въезд электропоезда, электромотри́сы в депо, пункт технического обслуживания и их выезд при отсутствии контактной сети (напряжения в контактной сети) на ремонтных позициях (смотровых канавах) должен производиться при опущенных токоприемниках маневровым тепловозом без захода маневрового тепловоза в депо, пункт технического обслуживания.

96. Перед подъемом токоприемника на электроподвижном составе должен быть подан звуковой сигнал (один короткий) свистком и объявлено доступными средствами о подъеме токоприемника (по моторвагонному подвижному составу дополнительно объявляется по внутрипоездной связи: «Внимание по поезду! Поднимаю токоприемник»).

Перед пуском дизель-генераторной установки (дизельного двигателя) должен быть подан звуковой сигнал (один короткий) и объявлено: «Внимание! Произвожу запуск дизеля!».

97. Запрещается отпускать ручной тормоз и убирать тормозные башмаки (искронеобразующие тормозные башмаки для локомотивов, работающих на сжиженном природном газе), если железнодорожный подвижной состав не приведен в рабочее состояние, а тормозная магистраль не заряжена до установленного давления.

98. После прицепки (отцепки) локомотива к железнодорожному подвижному составу (составу поезда) соединение, разъединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов должны производиться по команде машиниста локомотива.

99. После технического обслуживания, ремонта перед началом движения локомотива, моторвагонного подвижного состава, самоходного специального подвижного состава все работы в кабине машиниста, под кузовом и на крыше должны быть прекращены, а работники ремонтных бригад должны отойти от подвижного состава на безопасное расстояние.

100. Соединение и разъединение тормозных и напорных магистралей, межвагонных электрических соединений цепей управления и отопления, проверка правильности сцепления автосцепных устройств должны производиться при заторможенном моторвагонном подвижном составе.

Соединение и разъединение рукавов тормозной и напорной магистралей должны производиться при отключенных высоковольтных межвагонных электрических соединениях и перекрытых концевых кранах тормозной магистрали, а межвагонных, межсекционных соединений - при обесточенных цепях управления моторвагонного подвижного состава и опущенных токоприемниках.

Требования охраны труда при техническом обслуживании экипажной части, кузова, автосцепного устройства, автотормозного оборудования железнодорожного подвижного состава

101. Осмотр, техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях, пунктах технического обслуживания и подъездных путях в депо должны производиться после закрепления его от ухода, ограждения сигналами системы централизованного ограждения или переносными сигналами ограждения и получения по радиосвязи или двусторонней парковой связи разрешения оператора (диспетчера) пункта технического обслуживания или дежурного по железнодорожной станции (маневрового диспетчера) на производство работ, а на путях под контактным проводом - после снятия напряжения, заземления контактного провода ремонтной позиции.

102. Осмотр грузовых и пассажирских вагонов «сходу» (при движении поезда) должен производиться со специально оборудованного рабочего места с ограничительной стойкой (островок безопасности), расположенного на междупутье.

103. После остановки поезда и отцепки локомотива оператор пункта технического обслуживания (вагонов) по согласованию с дежурным по железнодорожной станции должен оградить состав с головы и хвоста поезда с централизованного пульта.

Снятие сигналов ограждения должно производиться после передачи исполнителями работ информации (по радиосвязи или двусторонней парковой связи) оператору пункта технического обслуживания об окончании работ и удалении работников от поезда (состава грузовых вагонов) на безопасное расстояние. Оператор подразделения технического обслуживания дублирует полученную информацию дежурному по железнодорожной станции и ограждение снимается. При отсутствии оператора пункта технического обслуживания информация от исполнителей передается дежурному по железнодорожной станции по двусторонней парковой связи.

После снятия сигналов ограждения дальнейшее производство работ, заход работников в межвагонное пространство и нахождение работников в габарите неогражденного подвижного состава запрещается.

104. Очистка, обмывка железнодорожного подвижного состава должны производиться на специально выделенном железнодорожном пути и разрешенными к применению синтетическими моющими средствами.

105. При неисправностях автосцепного устройства вагонов в составе поезда для их устранения осмотрщик вагонов, составитель поездов (кондуктор, главный кондуктор грузовых поездов) должен предупредить о проводимой работе машиниста локомотива и дежурного по железнодорожной станции.

106. Перед разъединением соединительных тормозных рукавов вагонов концевые краны смежных вагонов должны быть перекрыты.

107. При регулировке тормозной рычажной передачи железнодорожный подвижной состав должен быть закреплен, токоприемники опущены, отключена подача воздуха в тормозные приборы и выпущен воздух из тормозных цилиндров и запасных резервуаров.

Требования охраны труда при техническом обслуживании тепловоза, дизельного мотоорвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, электровоза, электропоезда

108. Перед началом технического обслуживания тепловоза, дизельного моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава должны быть выполнены следующие требования безопасности:

1) остановлен дизельный двигатель;

2) на пульте управления и в высоковольтной камере вынуты предохранители, а на контакты пусковых контакторов надеты колпачки из изоляционного материала или между контактами заложены клинья из изоляционного материала;

3) открыты все двери и люки в кузове и на капоте;

4) кабельные наконечники отсоединены от зажимов аккумуляторной батареи, а на ее рубильник вывешен плакат: «Не включать! Работают люди».

109. Перед началом технического обслуживания электровоза, электропоезда должны быть выполнены следующие требования безопасности:

1) выключены вспомогательные машины и аппараты;

2) опущены токоприемники с визуальной проверкой их положения, перекрыты разобщительные краны к клапанам токоприемников;

3) снята реверсивная рукоятка, заблокированы кнопочные выключатели вспомогательных машин и токоприемника;

4) проверено, что заземляющий контактор или разъединитель заземления находится во включенном положении;

5) сняты емкостные заряды с силовой и вспомогательных цепей, разряжены конденсаторы;

6) открыты двери высоковольтной камеры.

После выполнения перечисленных операций ключи от щитков управления и реверсивная рукоятка должны находиться у работника, проводящего осмотр.

На электровозах, постоянно соединенных по системе многих единиц с телемеханическим управлением, должны быть опущены токоприемники на всех электровозах (секциях).

На электровозах переменного тока дополнительно должен быть заземлен главный ввод тягового трансформатора.

110. Перед техническим обслуживанием вспомогательных машин и электрических аппаратов моторвагонного подвижного состава, расположенных в высоковольтных шкафах, ящиках, за панелями пульта управления и

легкосъемными (без применения инструмента) ограждениями, необходимо:

1) выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины;

2) опустить все токоприемники и визуально убедиться в этом;

3) перевести из положения «Автомат» в положение «Ручное» воздушные краны токоприемника моторного вагона той секции, которая подлежит осмотру;

4) главный разъединитель (заземлитель трансформатора) установить в положение «Заземлено».

111. При поднятом токоприемнике электропоезда открывать двери шкафов с высоковольтным оборудованием, снимать щиты подвагонных ящиков, кожухи и другие защитные ограждения электрооборудования, приводить в рабочее состояние лестницы подъема на крышу моторвагонного подвижного состава запрещается.

112. Снимать ограждения и люки тяговых электродвигателей, преобразователей, генераторов и других вспомогательных электрических машин необходимо при остановленной дизель-генераторной установке (дизельном двигателе) тепловоза, специального самоходного подвижного состава и дизельного моторвагонного подвижного состава (остановленной силовой установке локомотива, работающего на сжиженном природном газе) и опущенных токоприемниках электроподвижного состава. Вскрывать и устранять неисправности электрических приборов и аппаратов, находящихся под напряжением, запрещается.

Требования охраны труда при осмотре и техническом обслуживании грузовых вагонов

113. Техническое обслуживание грузовых вагонов в соединенных, длинносоставных и тяжеловесных поездах и поездах повышенной длины и повышенного веса, грузовых вагонов, груженных опасными грузами, очистка грузовых вагонов от остатков груза и промывка внутренних поверхностей кузовов вагонов, подготовка к наливу цистерн для нефтепродуктов и вагонов бункерного типа для нефтебитума должны быть организованы и осуществляться с соблюдением требований, обеспечивающих охрану труда работников.

114. Организация технического обслуживания грузовых вагонов в соединенных, длинносоставных и тяжеловесных поездах и поездах повышенной длины и повышенного веса, включая организацию технического обслуживания грузовых вагонов длинносоставных поездов, часть которых располагается за пределом полезной длины железнодорожного пути, не выходящих за пределы железнодорожных станций, очистки грузовых вагонов от остатков груза и промывки внутренних поверхностей кузовов вагонов, должна соответствовать требованиям безопасности, установленным в технологической документации.

115. Руководство и контроль за выполнением работ в длинносоставных, тяжеловесных поездах и поездах повышенного веса и повышенной длины, должен осуществлять руководитель работ (старший осмотрщик вагонов или сменный мастер пункта технического обслуживания), назначенный распорядительным документом подразделения работодателя.

116. Приступать к проведению технического обслуживания грузовых вагонов в составных частях длинносоставного и тяжеловесного поездов работники должны после получения по радиосвязи или двусторонней парковой связи сообщения оператора (диспетчера) пункта технического обслуживания об ограждении состава и разрешения на производство работ. Исполнители работ должны подтвердить получение сообщения об ограждении частей поезда.

117. Каждая составная часть поезда, расположенная в пределах железнодорожных путей станции, должна быть ограждена централизованно или переносными сигналами ограждения. Часть поезда, которая находится за предельным столбиком парка приема, должна ограждаться переносными сигналами ограждения.

118. Соединение частей длинносоставного или тяжеловесного поезда, расположенных на различных железнодорожных путях станции, с полным опробованием тормозов от стационарной компрессорной установки и повторное ограждение переносными сигналами должны производиться после окончания технического обслуживания грузовых вагонов.

После окончания технического обслуживания грузовых вагонов в соединенных, длинносоставных и тяжеловесных поездах и поездах повышенной длины и повышенного веса руководитель работ (старший осмотрщик или сменный мастер пункта технического обслуживания) должен доложить оператору (диспетчеру) пункта технического обслуживания об окончании технического обслуживания и получить разрешение на снятие переносных сигналов ограждения.

119. Ремонт грузовых вагонов с опасными грузами должен производиться в соответствии с требованиями безопасности, установленными в аварийных карточках на опасные грузы.

120. Ремонт грузовых вагонов с опасными грузами, которые следуют без проводника, должен производиться с соблюдением требований безопасности для перевозимого груза.

Ремонт грузового вагона с опасным грузом, сопровождаемого проводником, должен производиться в присутствии проводника.

121. Устранение неисправностей на котлах цистерн со сжиженными газами, кислотами и другими химическими веществами, которые следуют или должны следовать в сопровождении проводника, запрещается. Устранение неисправностей на котле цистерны должно производиться специальной аварийной группой.

122. При течи котла цистерны, сопровождаемой проводником, ремонт ходовых частей, автотормозного оборудования, автосцепного устройства должен производиться после устранения неисправности на котле цистерны

специальной аварийной группой с соблюдением требований безопасности для данного груза в присутствии представителя грузоотправителя (грузополучателя).

123. Текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов с опасными грузами должен производиться на отдельных специализированных железнодорожных путях, оснащенных средствами механизации для подъема грузовых вагонов, замены колесных пар и автосцепного оборудования и имеющих средства пожаротушения.

124. При ремонте тележек с применением сварочных и других огневых работ, ударов по ним тележки должны выкатываться из-под цистерны и отводиться от нее на расстояние не менее 100 м.

125. Перед началом ремонта ходовых частей, автотормозного и автосцепного оборудования цистерн с этиловой жидкостью загрязненные этиловой жидкостью места должны быть предварительно обезврежены.

126. Маневровые работы по отцепке неисправного грузового вагона, груженного взрывчатыми материалами, должны производиться в присутствии руководителя работ (старшего осмотрщика вагонов).

Неисправный грузовой вагон должен подаваться на специализированные железнодорожные пути отдельным локомотивом в сопровождении руководителя пункта технического обслуживания или назначенного им работника.

Текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов, груженных взрывчатыми материалами, должен производиться под руководством и контролем руководителя пункта технического обслуживания или назначенного им работника на специализированных ремонтных железнодорожных путях пункта технического обслуживания.

127. Наружная обмывка, проверка кузова и крыши на водонепроницаемость, сухая очистка от остатков грузов, внутренняя промывка и сушка (далее - очистка) грузовых вагонов должны производиться после получения разрешения руководителя работ (мастера, бригадира) на начало производства работ и получения сведений об отсутствии необходимости проведения специальной ветеринарно-санитарной обработки.

128. Очистка грузовых вагонов после перевозки ядохимикатов, пестицидов и других опасных и токсичных веществ и материалов должна производиться при наличии на пункте технического обслуживания специального железнодорожного пути, обособленной площадки для сбора остатков опасных грузов и отдельной канализационной системы.

129. Грузовые вагоны после перевозки животных и сырья животного происхождения должны подвергаться ветеринарно-санитарной обработке на дезинфекционно-промывочных станциях или дезинфекционно-промывочных

пунктах в соответствии с Санитарными правилами по организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте[20].

130. Грузовые вагоны после перевозки опасных веществ и материалов должны подвергаться нейтрализации, обезвреживанию и промыванию грузополучателем.

131. Работы на промывочно-пропарочной станции должны выполняться в соответствии с требованиями безопасности, установленными технологическим процессом.

132. Цистерны для нефтепродуктов и вагоны бункерного типа должны обрабатываться на специально оборудованных железнодорожных путях железнодорожной станции и промывочно-пропарочной станции.

133. Техническое обслуживание цистерн для нефтепродуктов и вагонов бункерного типа для нефтебитума (далее - вагон бункерного типа), осмотр и отбор цистерн под налив должны производиться после определения вида ранее перевозимого груза и соответствия его списку грузов.

134. При невозможности установления вида ранее перевозимого груза должен быть проведен лабораторный химический анализ перевозимого груза на промывочно-пропарочной станции. Отбор проб должен производиться способом, исключающим выделение в рабочую зону вредных веществ.

135. Контроль за безопасным производством работ при передвижении и ограждении групп грузовых вагонов, выполнении всех видов обработки цистерн, ремонте цистерн и вагонов бункерного типа на путях текущего ремонта должен осуществлять руководитель работ (мастер, бригадир промывочно-пропарочной станции).

136. Работодатель должен обеспечить наличие в помещении дежурного оператора промывочно-пропарочной станции, на эстакаде, на междупутье, а также в местах, где ведутся работы внутри котлов цистерн, аварийный комплект, укомплектованный шланговым дыхательным прибором, двумя предохранительными поясами со страховочными канатами и отдельными запасными страховочными канатами длиной не менее 12 и 17 м. Место нахождения аварийного комплекта должно быть известно всем работникам промывочно-пропарочной станции.

137. Работы по осмотру и подготовке цистерн для нефтепродуктов под налив на парковых путях железнодорожной станции должны выполняться не менее чем двумя работниками, один из которых должен являться старшим и обеспечивать выполнение требований охраны труда.

138. Перед осмотром и очисткой вагонов бункерного типа бункеры должны быть закреплены запорными крюками в транспортном положении.

---

[20] Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 4 апреля 2003 г. № 32 «О введении в действие «Санитарных правил по организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. СП 2.5.1250-03» (зарегистрировано Минюстом России 11 апреля 2003 г., регистрационный № 4412), с изменениями, внесенными постановлениями Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 апреля 2010 г. № 51 (зарегистрировано Минюстом России 25 мая 2010 г., регистрационный № 17346) и от 29 декабря 2010 г. № 184 (зарегистрировано Минюстом России 25 февраля 2011 г., регистрационный № 19936).

139. Перед заправкой клапанов сливных приборов цистерн необходимо проверить:

1) техническое состояние сливных приборов;
2) исправность котла и лестниц;
3) наличие остатков нефтепродуктов;
4) плотность прилегания клапана к седлу;
5) надежность крепления крышки (заглушки) сливного прибора.

Неисправные детали необходимо отремонтировать или заменить.

140. Резервуары, трубопроводы, эстакады, цистерны под сливом и железнодорожные пути, предназначенные для слива и налива нефтепродуктов, должны быть заземлены.

141. Внутренний осмотр котлов цистерн, заправка клапанов и текущий ремонт верхних площадок и деталей крышек люков на электрифицированных железнодорожных путях железнодорожной станции запрещается.

142. Осмотр цистерн для определения вида их обработки на электрифицированных железнодорожных путях железнодорожной станции допускается на специализированном участке пути, контактная сеть которого секционирована от контактной сети других путей, при условии снятия напряжения секционным разъединителем с заземляющим ножом.

143. Очистку котла цистерны от остатков перевозимого груза следует производить механизированным способом, исключающим нахождение работников внутри котла.

144. Спуск работника в котел для его осмотра и очистки от остатка груза должен производиться после его промывки, пропарки, дегазации, охлаждения, проведения анализа воздушной среды внутри котла и оформления руководителем работ наряда-допуска на производство работ с повышенной опасностью.

145. Для выполнения работ внутри котла цистерны спуск в него должен производиться по лестнице, находящейся внутри котла, предусмотренной конструкцией цистерны, а при ее отсутствии - по лестнице, выполненной из искронеобразующего материала, опускаемой в котел снаружи через люк. Спуск в котел цистерны по внутренней штанге запрещается.

146. Работы внутри котла цистерны должны проводиться бригадой в составе не менее трех человек, один из которых, является руководителем работ (мастер, бригадир).

147. Спуск в котел должен осуществлять только один работник. С момента спуска работника в котел цистерны и до выхода из него у загрузочного люка цистерны должны постоянно находиться не менее двух наблюдающих работников.

148. Выполнять работы внутри котла при температуре в котле выше 35 °С запрещается. При использовании пневмокостюмов работа внутри котла цистерны допускается при температуре до 60 °С.

149. Работник, выполняющий работы внутри котла цистерны, может при необходимости поменяться местами с одним из наблюдающих работников.

Находящийся у люка работник должен спускаться в котел цистерны только после того, как работающий в котле работник поднялся из него и встал у люка цистерны.

Одновременное нахождение двух работников в котле цистерны без присутствия у люка цистерны наблюдающих работников запрещается.

150. При поступлении сигнала о помощи от работника, находящегося внутри цистерны, или при подозрении на возникшую опасность находящийся у люка работник должен немедленно вызвать к месту происшествия руководителя работ или подать сигнал тревоги.

После подачи сигнала тревоги необходимо подготовиться к спуску в котел цистерны, надев шланговый дыхательный прибор, а по прибытии руководителя работ и других работников немедленно спуститься в котел для оказания помощи пострадавшему, предварительно убедившись, что обстановка внутри котла цистерны не угрожает его жизни и здоровью.

151. Работники, находящиеся поблизости, по сигналу тревоги должны немедленно явиться к месту происшествия и принять участие в извлечении пострадавшего из котла цистерны и оказании ему первой помощи.

152. Время непрерывной работы внутри котла цистерны должно составлять не более 15 минут.

В случае, если времени на обработку одной цистерны за один спуск оказывается недостаточно, работающий внутри котла работник должен выйти наружу и поменяться местами с работником, работающим наверху.

Вторичный спуск в котел цистерны разрешается не ранее чем через 30 минут отдыха.

153. Цистерны к месту обработки на промывочно-пропарочной станции должны подаваться только тепловозами (мотовозами), оборудованными искрогасителями.

Подача цистерн должна быть обеспечена прикрытием, состоящим из двух и более четырехосных грузовых вагонов.

Приближение тепловозов к месту очистки на расстояние менее 30 м не допускается. Место, запрещающее дальнейшее движение тепловоза, должно быть обозначено соответствующим знаком безопасности.

154. Сливные приборы, крышки колпаков и загрузочных люков цистерн, подаваемых на промывочно-пропарочную станцию, должны быть закрыты.

155. При холодной обработке цистерн остатки нефтепродуктов из котла цистерны должны удаляться через сливной прибор механизированным способом или самотеком, а при необходимости - при помощи специального инвентаря.

156. Остатки светлых нефтепродуктов, удаляемые механизированным способом, должны направляться в специальные резервуары.

157. Остатки темных нефтепродуктов, удаляемые через сливной прибор, а также промывочные воды, удаляемые механизированным способом или самотеком, должны направляться в межрельсовые сточные лотки и очистные сооружения.

158. Слив нефтепродуктов из цистерн и емкостей должен исключать попадание их на открытые части тела и в органы дыхания работника.

159. Перед проведением горячей обработки все сливные приборы цистерн должны находиться в открытом положении, обеспечивающем свободный выход образующихся смесей нефтяных отходов, конденсата и горячей воды.

160. После пропарки котлы цистерн должны быть промыты. Используемые моющие средства должны иметь соответствующее разрешение на применение.

161. После пропарки и промывки котел цистерны должен быть дегазирован (провентилирован). В процессе дегазации (вентиляции) котел цистерны должен быть охлажден.

162. Сушка и дегазация (вентилирование) котла цистерны после пропарки и промывки на открытых и закрытых эстакадах должны производиться с использованием приточно-вытяжной вентиляции с подачей воздуха в котел цистерны.

На открытых площадках дегазация (вентилирование) должна производиться естественным путем через открытые верхние люки и нижние сливные устройства.

163. Работа внутри котла цистерны после горячей обработки должна производиться после его охлаждения и дегазации.

164. Остатки нефтебитума должны собираться в специальные емкости самотеком или механизированным способом, исключающим контакт работников с горячим битумом. Сточные лотки должны быть закрыты съемными металлическими решетками или щитами, обеспечивающими безопасность работников.

165. Очистка и промывка цистерн и вагонов бункерного типа должны производиться после выгрузки грузов.

166. Наружная очистка и обмывка цистерн должны производиться механизированным способом в специально оборудованных ангарах с устройством приточно-вытяжной вентиляции с механическим побуждением, обеспечивающей десятикратный воздухообмен.

167. Очистка грузовых вагонов бункерного типа должна производиться в специально оборудованных нагревательных камерах. Контроль за температурным режимом в камерах должен производиться при помощи дистанционных приборов.

168. При использовании дробеструйных установок должны соблюдаться требования безопасности, изложенные в руководстве (инструкции) по их эксплуатации.

169. Пуск пара в паровую рубашку вагона бункерного типа должен осуществляться после прочного крепления паропроводного рукава к бункеру. Отсоединение рукава допускается после закрытия крана паропроводной магистрали.

170. В случае, если в вагоне бункерного типа подлежат очистке несколько бункеров, то разогрев остатков должен производиться одновременно во всех бункерах. Во избежание опрокидывания вагона бункерного типа его рама должна быть закреплена за рельс со стороны, противоположной наклону бункеров, специальными грузозахватными приспособлениями.

После очистки бункеры должны устанавливаться в транспортное положение и закрепляться винтами, крышки бункеров - закрываться.

171. Остатки нефтебитума должны собираться в специальные емкости самотеком или механизированным способом, исключающим контакт работников с горячим битумом. Сточные лотки должны закрываться съемными металлическими решетками или щитами, обеспечивающими безопасность работников.

172. Разогрев битума в бункере с поврежденной внутренней обшивкой и удаление битума, заполнившего паровую рубашку, должны производиться в камерах тепловой обработки бункеров.

Съем бункера с рамы вагона бункерного типа должен производиться козловым краном, оборудованным крюками-захватами, и в опрокинутом состоянии подаваться на специальной тележке в камеру тепловой обработки.

Спуск в бункер для производства ремонтных работ должен выполняться после удаления из него нефтебитума путем подогрева и слива, установки бункера в транспортное положение и закрепления его запорными крюками.

173. После дегазации котла цистерны, проверки газовоздушной среды газоанализатором на взрывобезопасность на днище котла цистерны должна наноситься несмываемой краской и установленным шрифтом надпись в две строки: «В ремонт. Дегазировано», а также наименование промывочно-пропарочной станции, производившей дегазацию.

После ремонта цистерны надпись должна удаляться работниками, производившими ремонт.

174. Цистерны и грузовые вагоны бункерного типа, подготовленные для ремонта, должны быть очищены и обмыты снаружи.

175. Ремонт грузовых вагонов с использованием передвижных вагоноремонтных машин и ремонтных установок должен производиться на специально выделенных железнодорожных путях.

176. Скорость передвижения вагоноремонтной машины и ремонтной установки не должна превышать в рабочем положении 5 м/мин, в транспортном положении - 12 м/мин. Запрещается использовать вагоноремонтную машину и ремонтную установку для буксирования, транспортирования негабаритных предметов во время движения поезда по смежному железнодорожному пути, а также загружать их более паспортной грузоподъемности и перевозить на них людей.

177. Работа вагоноремонтной машины и ремонтной установки должна быть прекращена при проведении маневров. При выполнении маневровой работы на тупиковом специализированном пути вагоноремонтные машины и

ремонтные установки должны находиться в конце тупика и должны быть ограждены тормозными башмаками.

Требования охраны труда при осмотре и техническом обслуживании пассажирских вагонов

178. Осмотр и техническое обслуживание внутреннего оборудования, систем отопления, вентиляции и водоснабжения, электрооборудования пассажирского вагона, а также экипировка топливом, водой, постельными принадлежностями, наружная очистка, обмывка и уборка пассажирских вагонов должны быть организованы и осуществляться с соблюдением требований, обеспечивающих охрану труда работников.

179. При осмотре и техническом обслуживании пассажирских вагонов и его оборудования на пункте технического обслуживания, участках ремонта и в пассажирских депо должны соблюдаться требования Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил по охране труда при работе на высоте, Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов.

180. Осмотр, техническое обслуживание и ремонт пассажирских вагонов должны производиться в соответствии с требованиями безопасности, установленными технологической документацией, учитывающей местные условия.

181. Осмотр, техническое обслуживание и ремонт пассажирских вагонов на путях железнодорожной станции должны выполняться после получения разрешения оператора (диспетчера) пункта технического обслуживания или дежурного по железнодорожной станции (маневрового диспетчера), передаваемого по двухсторонней парковой связи после включения системы централизованного ограждения состава, или получения информации об ограждении переносными сигналами.

182. При отцепочном и безотцепочном ремонте откидные фартуки переходных площадок у хвостовых и одиночных пассажирских вагонов должны закрепляться в поднятом положении.

183. При осмотре вагонов на пункте технического обслуживания необходимо проверять наличие заземления ящиков подвагонной высоковольтной аппаратуры и котла отопления.

184. На электрифицированных участках пути техническое обслуживание крыш пассажирских вагонов и расположенного на них оборудования должно производиться после снятия напряжения с контактной сети и установки заземляющих устройств.

185. Техническое обслуживание и ремонт электрических машин, вентиляционных установок и аппаратов, расположенных в отсеках крыши, должны производиться двумя работниками.

186. Продувка вентиляционных каналов и других узлов пассажирских вагонов в помещении вагоноремонтного участка должна производиться при наличии установок для отсоса пыли.

187. Осмотр и ремонт высоковольтного и низковольтного электрооборудования пассажирского вагона должны производиться при отключенных цепях и оборудовании, разъединенных низковольтных и высоковольтных межвагонных соединителях, опущенном токоприемнике электровоза и отсоединенных от колонки стационарного пункта электроснабжения вагонах.

188. Испытание высоковольтного оборудования вагона должно проводиться на специально оборудованной позиции. Позиция для проведения испытаний должна быть оборудована автоматической звуковой, световой сигнализацией, а при проведении испытаний в отдельном помещении входные двери должны быть оборудованы блокировкой.

189. Испытание элекрооборудования пассажирского вагона должно проводиться бригадой под руководством производителя работ, имеющего группу по электробезопасности не ниже IV, назначенного руководителем депо.

190. На испытательном участке у производителя работ должен иметься наряд-допуск для работы в электроустановках, а также паспорт на испытательную установку.

191. Экипировочные работы пассажирских вагонов в пунктах формирования и оборота поездов и на промежуточных станциях должны выполняться в соответствии с требованиями безопасности типового технологического процесса работы пассажирской станции, Санитарными правилами по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте[22].

192. Трудоемкие процессы при выполнении экипировочных работ должны быть механизированы.

193. Качество воды, подаваемой в пассажирские вагоны в пунктах экипировки поездов, должно соответствовать Гигиеническим требованиям к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения[23].

---

[22] Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 4 марта 2003 г. № 12 «О введении в действие «Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте СП 2.5.1198-03» (зарегистрировано Минюстом России 1 апреля 2003 г., регистрационный № 4348) с изменениями, внесенными постановлениями Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 апреля 2010 г. № 24 (зарегистрировано Минюстом России 20 апреля 2010 г., регистрационный № 16931), от 16 июня 2010 г. № 68 (зарегистрировано Минюстом России 7 июля 2010 г., регистрационный № 17750) и от 10 июня 2016 г. № 76 (зарегистрировано Минюстом России 22 июня 2016 г., регистрационный № 42606) (далее - Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте).

[23] Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 26 сентября 2001 г. № 24 «О введении в действие Санитарных правил СанПиН 2.1.4.1074-01» (зарегистрировано Минюстом России 31 октября 2001 г., регистрационный № 3011) с изменениями, внесенными постановлениями Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 7 апреля 2009 г. № 20 (зарегистрировано Минюстом России 5 мая 2009 г., регистрационный № 13891), от 25 февраля 2010 г. № 10 (зарегистрировано Минюстом России 22 марта 2010 г., регистрационный № 16679) и от 28 июня 2010 г. № 74 (зарегистрировано Минюстом России 30 июля 2010 г., регистрационный № 18009).

194. При эксплуатации водоразводящей сети холодной и горячей воды для экипировки пассажирских вагонов водой и водоразборных колонок должны соблюдаться требования Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства[24].

195. Вагоны, отправляемые в рейс в зимнее и переходное время, должны обеспечиваться достаточным количеством топлива.

196. Снабжение вагонов топливом должно осуществляться в пунктах формирования, оборота поездов и на промежуточных станциях в соответствии с требованиями безопасности, установленными технологическими процессами, и графиком движения поездов.

197. Наружная очистка и обмывка пассажирских вагонов, внутренняя уборка вагонов должны выполняться в соответствии с требованиями безопасности, установленными технологической документацией пунктов экипировки, технического обслуживания, формирования пассажирских вагонов.

198. Для наружной обмывки кузовов, оконных стекол и ходовых частей вагонов, а также сушки вагонов в пунктах экипировки должны применяться вагономоечные машины. При большом количестве обмываемых составов целесообразно применять стационарные вагономоечные машины, которые в зависимости от климатических условий могут устанавливаться как в закрытых помещениях, так и на открытых площадках.

Скорость передвижения вагона по позиции обмывки должна быть не более 3 км/час.

199. На пунктах экипировки с малым объемом работ наружную обмывку стен вагонов следует производить на механизированных установках с применением щеточно-душевых устройств.

200. Ручная наружная обмывка кузова вагона и оконных стекол должна производиться после ограждения состава. Для нанесения приготовленного моющего средства на поверхность кузова вагона и обмывки его вручную должны применяться полимерные или поролоновые щетки на длинной рукоятке.

201. Запрещается:

1) производить наружную обмывку кузовов вагонов, стоящих на электрифицированном железнодорожном пути, с применением шлангов с водой;

2) производить работы по наружной обмывке кузова вагона со стороны смежного железнодорожного пути, по которому движется подвижной состав, при нахождении на железнодорожных путях;

3) мыть стекла окон вагона, имеющие трещины и сколы.

---

[24] Постановление Минтруда России от 16 августа 2002 г. № 61 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства» (зарегистрировано Минюстом России 9 октября 2002 г., регистрационный № 3847) с изменениями, внесенными приказом Минтруда России от 20 февраля 2014 г. № 103н (зарегистрирован Минюстом России 15 мая 2014 г., регистрационный № 32284).

202. Дезинфекция, дезинсекция и дератизация в помещениях пассажирских вагонов должны выполняться в соответствии с требованиями Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте и требований охраны труда, установленных работодателем.

Требования охраны труда при экипировке и мойке локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава

203. Въезд локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава на экипировочные позиции, расположенные на железнодорожных путях депо, пункта технического обслуживания или на приемоотправочных путях железнодорожной станции, должен производиться по разрешающему (зеленому) огню светофора.

204. При установке локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава на экипировочную позицию под контактной сетью локомотив, моторвагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав не должны выходить за пределы зоны отключения напряжения в контактной сети. Установка локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на заправочный комплекс сжиженного природного газа должна осуществляться в пределах заправочной позиции.

205. После въезда локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава на экипировочную позицию ручной тормоз должен быть заторможен, под колесные пары уложены тормозные башмаки (под колесные пары локомотива, работающего на сжиженном природном газе, – искронеобразующие тормозные башмаки).

206. После въезда локомотива, дизельного моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава на экипировочную позицию необходимо:

1) на электровозе выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель на электровозе переменного тока, (быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока), опустить токоприемники, заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять ключи;

2) на тепловозе, дизельном моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе остановить дизель-генераторную установку (дизельный двигатель), на локомотиве, работающем на сжиженном природном газе – силовую установку (двигатель);

3) на паровозе закрыть регулятор, реверс поставить в центральное положение, ручной тормоз тендера поставить в рабочее положение, продувательные клапаны цилиндров открыть, а на паровозах с нефтяным (мазутным) отоплением потушить форсунку;

4) снять напряжение с секционированного участка контактной сети экипировочной позиции. Снятие напряжения должно выполняться работником, ответственным за снятие и подачу напряжения, после подачи заявки на снятие напряжения.

207. Заправка дизельным топливом и маслом должна производиться через раздаточные топливные и масляные колонки с помощью заправочных пистолетов. Наконечник заправочного пистолета должен быть изготовлен из материала или покрыт материалом, не вызывающим возникновения искры при ударе по наконечнику.

208. Для предупреждения поражения электрическим током контактной сети, расположенной над экипировочными позициями, выход на крышу локомотива должен быть осуществлен после снятия напряжения с секционного участка контактной сети и горящих световых сигналов, разрешающих выход на крышу локомотива. Экипировка тягового железнодорожного подвижного состава с подъемом на эстакаду экипировочного пункта и приближением к контактной сети на расстояние менее допустимого должна выполняться по наряду-допуску.

209. Смазочные материалы должны переноситься в специальной таре с плотно закрывающимися крышками и надписями, определяющими вид смазки. Смазка должна храниться отдельно от других материалов. Чистый и загрязненный обтирочный материал должен храниться в отдельных закрытых металлических емкостях с крышками.

Наполнение топливных баков 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 закрывать пробками.

210. При заправке локомотива, работающего на сжиженном природном газе, работники, не участвующие в процессе заправки сжиженным природным газом, должны находиться на расстоянии не ближе 40 м от места проведения работ.

211. При экипировке паровозов должны соблюдаться следующие требования безопасности:

1) заполнять бак тендера паровоза нефтетопливом на 50 - 60 мм ниже основания горловины бака во избежание пролива нефтетоплива на тендер и землю;

2) производить набор воды в тендер под наблюдением машиниста паровоза;

3) производить поливку угля только в лотке. Запрещается направлять струю воды вверх при поливке угля из шланга.

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

212. Заправка песком бункеров локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должна производиться с площадок, огражденных перилами.

213. Вода для охлаждения дизельных двигателей должна закачиваться и сливаться с использованием трубопроводов водяного насоса и других приспособлений, исключающих пролив воды.

Экипировка электровозов, тепловозов, газотепловозов, газотурбовозов, паровозов водой при неисправных заправочных горловинах, кранах (вентилях) на контурах водяных систем локомотивов, а также с подъемом на крышу (котел, тендер) запрещается.

214. Скорость передвижения локомотива, моторвагонного подвижного состава по позиции наружной механизированной мойки должна быть не более 3 км/ч.

Участок контактного провода над моечной установкой должен быть секционирован. Моечная установка должна быть снабжена сигнализацией, запрещающей или разрешающей въезд (выезд) на установку.

215. Мойка крыш моторвагонного подвижного состава при поднятом токоприемнике запрещается.

216. При ручной наружной обмывке кузовов локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должны применяться полимерные или поролоновые щетки на длинной рукоятке.

Производить наружную обмывку кузовов локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава, стоящих на электрифицированном железнодорожном пути, с применением шлангов с водой запрещается.

Требования охраны труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава

217. При эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в пути следования должны выполняться требования безопасности, установленные в технологической документации, а также в руководствах (инструкциях) по эксплуатации.

218. При отправлении локомотива и моторвагонного подвижного состава локомотивная бригада в полном составе должна находиться в кабине машиниста. Перед началом движения локомотивная бригада должна убедиться в отсутствии препятствий для движения, наличии разрешающего сигнала.

219. В пути следования осмотр машинного отделения и дизельного помещения помощником машиниста должен производиться по указанию машиниста.

220. На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, моторвагонном подвижном составе при движении по железнодорожным путям общего пользования днем и ночью должен быть включен сигнальный

прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса. 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».

221. При ослеплении прожектором встречного поезда при следовании его на запрещающий сигнал поезд должен быть остановлен.

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

223. При следовании поезда по железнодорожной станции яркость прожектора следует переключать 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.

224. При подходе поезда к тоннелю в дневное время суток должны быть включены прожектор, буферные фонари и электроосвещение пульта управления и кабины машиниста (будки паровоза), а на тепловозе, локомотиве, работающем на сжиженном природном газе, и паровозе, кроме этого, независимо от времени суток закрыты окна кабины машиниста (будки паровоза) и люки будки паровоза.

225. При разрыве межвагонных высоковольтных соединений в пассажирском поезде и моторвагонном подвижном составе их соединение в пути следования запрещается.

226. При наружном осмотре локомотива и моторвагонного подвижного состава один из членов локомотивной бригады должен находиться в кабине машиниста.

При осмотре экипажной части локомотив и моторвагонный подвижной состав должны быть закреплены от ухода.

При остановках поезда на станции или перегоне осмотр экипажной части должен начинаться после окончания набегания и оттяжки вагонов поезда.

227. При эксплуатации локомотивов, моторвагонного подвижного состава, находящегося на электрифицированном пути без снятия напряжения с контактной сети и ее заземления, запрещается подниматься на крышу.

Устранение неисправностей в электрических цепях локомотивов и моторвагонного подвижного состава должно производиться при снятом напряжении, опущенных токоприемниках (на электроподвижном составе) и заземлении контактной сети.

228. Перед подъемом на крышу электроподвижного состава для устранения повреждения или внепланового осмотра крышевого оборудования на путях, не предназначенных для его осмотра, должна быть подана устная

заявка энергодиспетчеру на снятие рабочего напряжения и заземление контактной сети.

До заземления контактной сети и получения разрешения работника подразделения электроснабжения подъем на крышу электроподвижного состава запрещается.

Устранение неисправностей контактной сети и увязку токоприемников на электроподвижном составе должны производить работники, допущенные к выполнению данной работы.

229. Эксплуатация локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального подвижного состава с неисправными и отсутствующими блокировочными устройствами, заземлениями, защитными ограждениями, средствами защиты, системами пожаротушения и пожарной сигнализации запрещается.

230. Опробование тормозов после технического обслуживания железнодорожного подвижного состава должно производиться при отсутствии работников в зоне проведения работ. Перед опробованием тормозов должен подаваться звуковой сигнал.

231. Приемка и осмотр локомотива на ремонтной позиции в цехе депо, пункте технического обслуживания локомотива, моторвагонного подвижного состава в моторвагонном депо, пункте технического обслуживания, пункте оборота должны проводиться после получения разрешения дежурного по соответствующему подразделению, а также лица, ответственного за снятие и подачу напряжения в контактную сеть ремонтной позиции или на локомотив, моторвагонный подвижной состав от постороннего источника питания.

232. Перед приемкой и осмотром локомотива, моторвагонного подвижного состава на ремонтной позиции, оборудованной контактной сетью, должно быть снято напряжение с контактного провода ремонтного (смотрового) пути. Рукоятка привода секционного разъединителя должна быть полностью переведена в нижнее положение, его заземляющий нож должен находиться во включенном положении, а заземляющий спуск разъединителя не должен иметь повреждений (разрыва). При не горящих огнях сигнализации ремонтного (смотрового) пути следует считать, что контактный провод находится под напряжением.

233. Перед приемкой и осмотром локомотив, моторвагонный подвижной состав должны быть заторможены ручным тормозом, под колесные пары уложены тормозные башмаки (искронеобразующие тормозные башмаки под колесные пары локомотива, работающего на сжиженном природном газе), питающие кабели постороннего источника питания отсоединены.

234. Осмотр и техническое обслуживание тяговых электродвигателей, вспомогательных машин и электрических аппаратов должны производиться при опущенных токоприемниках на всех электровозах (секциях).

235. При осмотре выполнение какой-либо работы на электрооборудовании локомотива, моторвагонного подвижного состава не допускается. Запрещается вскрывать электрические приборы и аппараты,

находящиеся под напряжением, отключать блокирующие устройства, обеспечивающие безопасность обслуживающего персонала.

236. Осмотр и техническое обслуживание электрической аппаратуры высоковольтных камер тепловоза, осмотр тягового генератора, вспомогательных электрических машин и съем их люков должны производиться при остановленной дизель-генераторной установке тепловоза.

237. Перед приемкой и осмотром локомотива, работающего на сжиженном природном газе, силовая установка должна быть остановлена, двигатель заглушен. При наличии на дисплейном модуле показаний неисправности системы контроля загазованности, пожарной сигнализации и пожаротушения, устройств безопасности и радиосвязи принимать в эксплуатацию локомотив запрещается.

238. Приемка, осмотр и подготовка к работе паровоза должны производиться при закрытом регуляторе, поставленном в центральное положение реверсе, заторможенном ручном тормозе тендера и открытых продувательных клапанах цилиндров.

239. Паровозы с парением сальников, цилиндровых и золотниковых крышек и продувательных клапанов цилиндров, неисправными искроуловительными и искрогасительными устройствами выпускать из депо запрещается.

240. До выезда паровоза на электрифицированный участок железной дороги должны проверяться состояние и крепление искроуловительной сетки, расположенной на дымовой трубе.

241. Осмотр механизмов паровоза должен производиться во время стоянки.

Производить крепление крышек-люков и пробок при наличии давления пара в котле паровоза и смазывать паровоздушные и водопитательные насосы паровоза во время их работы запрещается.

242. Для предупреждения работников перед изменением положения переводного вала должен подаваться сигнал свистком паровоза.

243. О проведенной работе при приемке локомотивов и моторвагонного подвижного состава должна быть произведена запись в журнал технического состояния локомотива.

244. Перед отправлением с железнодорожной станции на участке, оборудованном автоматической локомотивной сигнализацией, необходимо включать соответствующие устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, должна быть проверена исправность радиосвязи с начальником пассажирского поезда (руководителем работ хозяйственного поезда). При отсутствии радиосвязи следует поставить в известность дежурного по железнодорожной станции (далее - дежурный по станции) для принятия мер по устранению причины.

Без выяснения причины и устранения неисправности радиосвязи отправление поезда запрещается.

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

246. Для обеспечения безопасности при движении локомотива запрещается:

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

2) открывать входные наружные двери и высовываться из них;

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

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

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

6) снимать ограждения и защитные кожухи механических и токоведущих частей оборудования;

7) прикасаться к токоведущим частям оборудования;

8) закорачивать защитные блокировки;

9) находиться вблизи вращающихся частей оборудования, не защищенных ограждающими сетками или щитками, и заходить за ограждения опасных мест;

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

247. Запрещается открывать двери, шторы и входить в высоковольтную камеру электровоза, тепловоза, локомотива, работающего на сжиженном природном газе, без выполнения мер безопасности, предусмотренных технологической и эксплуатационной документацией на эксплуатируемый локомотив, а также: при поднятом токоприемнике на электровозе; при работающей дизель-генераторной установке тепловоза; при включенных источниках питания локомотива, работающего на сжиженном природном газе; при движении тепловоза, локомотива, работающего на сжиженном природном газе, электровоза, в том числе при опущенных токоприемниках на электровозе.

248. Включать вручную главный выключатель на электровозах переменного тока запрещается.

249. При срабатывании на локомотиве аппаратов защиты цепи отопления пассажирского поезда допускается включать отопление только один раз. При повторном срабатывании аппаратов защиты последующее включение отопления пассажирского поезда необходимо производить по указанию поездного электромеханика или начальника поезда после выявления и устранения причины их срабатывания.

250. При отказе блокирующих устройств в пути следования на одной из секций электровоза, ее 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, пункт технического обслуживания локомотивов или пункт оборота локомотивов. Отказы блокирующих устройств должны быть зафиксированы в журнале технического состояния локомотива.

251. При повреждении крышевого оборудования электроподвижного состава и невозможности его дальнейшего следования состав должен быть остановлен и закреплен от ухода. Поврежденная секция электроподвижного состава при всех опущенных токоприемниках должна быть отключена, реверсивная рукоятка и ключ управления изъяты.

252. При сбросе позиций контроллера в момент нахождения помощника машиниста в машинном отделении электровоза силовые цепи должны быть отключены тумблером, кнопкой отключения главного выключателя (быстродействующего выключателя).

253. При обрыве заземляющих шунтов, кожухов электропечей, заземляющих проводников пульта управления, а также корпусов вспомогательных машин восстановление заземления оборудования должно производиться при опущенных токоприемниках и отключенном главном выключателе (быстродействующем выключателе).

254. Прицепка и отцепка поездного локомотива от состава пассажирского поезда, оборудованного электрическим отоплением, должны производиться только после разъединения высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

255. Выдавать электровозы в эксплуатацию с ключами отопления, принадлежащими локомотивным депо или пунктам технического обслуживания локомотивов, запрещается.

256. При соединении и разъединении высоковольтных соединений между электровозом и головным пассажирским вагоном у машиниста должны находиться блокирующие ключи выключателей пульта управления электровозом и реверсивная рукоятка контроллера машиниста.

257. После соединения высоковольтной электрической магистрали пассажирского поезда с локомотивом ключ отопления поезда должен быть передан машинисту. Включать отопление и приводить поезд в движение при отсутствии ключа отопления запрещается.

258. Ключ отопления в пути следования должен находиться у машиниста электровоза до возникновения необходимости отцепки электровоза, отцепки и прицепки вагонов, проверки исправности действия и устранения неисправностей высоковольтного электрооборудования вагонов. После отцепки локомотива от пассажирского поезда машинист должен передать ключ отопления поездному электромеханику.

259. При необходимости технического обслуживания дизель-генераторной установки (дизельного двигателя), электро- и вспомогательного оборудования тепловоз, дизельный моторвагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав должны быть остановлены, заторможены ручным тормозом, остановлена дизель-генераторная установка (дизельный двигатель), обесточены электрические цепи и отключена аккумуляторная батарея.

260. При работающей дизель-генераторной установке (дизельном двигателе) запрещается отключать блокирующие устройства и заходить в высоковольтную камеру, производить осмотр и техническое обслуживание оборудования, вращающихся частей (узлов) при снятых или открытых защитных кожухах, снятых половицах машинного (дизельного) помещения, держать открытыми топливные баки и производить их заправку.

261. Проход по дизельному помещению тепловоза, машинному отделению электровоза следует осуществлять в соответствии с руководством по эксплуатации данной серии локомотива.

При проходе по дизельному помещению тепловоза, машинному отделению электровоза запрещается пересекать и наступать на защитные кожухи движущихся (вращающихся) частей (узлов) оборудования локомотива, открывать, снимать защитные ограждения движущихся (вращающихся) частей (узлов) оборудования локомотива, отвлекаться на посторонние действия, осуществлять проход, если отсутствует возможность одновременного использования трех точек опоры (рука, ноги), держать руки в карманах одежды.

262. Открывать монтажные люки шахты холодильной камеры и заходить в шахту при работающем вентиляторе запрещается.

263. Искрогасительные устройства тепловозов, паровозов и дизельного моторвагонного подвижного состава должны быть исправны и при эксплуатации должны осматриваться, регулироваться и очищаться от несгоревших частиц и нагара в соответствии с требованиями технологической документации и правилами ремонта.

264. Для обеспечения безопасности при эксплуатации локомотива, работающего на сжиженном природном газе, запрещается:

1) использовать инструмент, приспособления и материалы, не предусмотренные эксплуатационной документацией;

2) устранять негерметичность трубопроводов газотопливной системы в условиях, не соответствующих эксплуатационной документации;

3) открывать двери высоковольтной камеры и производить работы на высоковольтном оборудовании при включенных источниках электропитания;

4) продолжать эксплуатацию при срабатывании системы контроля загазованности;

5) отключать датчики системы контроля загазованности;

6) проводить внешний осмотр, отключение разъемов и проводов, проверку сопротивления, отсутствия напряжения при включенном электропитании;

7) реверсировать направление вращения тяговых электродвигателей до полной остановки локомотива, работающего на сжиженном природном газе;

8) производить установку и замену ламп под напряжением;

9) сливать сжиженный природный газ на землю.

265. В пути следования при обнаружении повреждений приборов паровоза, находящихся под давлением пара, при разрушении водомерного стекла, изломе кранов и разрыве трубок необходимо немедленно отключить неисправный прибор от источника питания, а при невозможности отключения закрыть поврежденное место подручными средствами.

266. Осмотр, обмывка, смазывание трущихся частей, механизмов паровоза, отвинчивание и завинчивание пробок масленок или устранение каких-либо повреждений, а также осмотр и смазывание сцепления между паровозом и тендером должны производиться на стоянках.

267. 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.

268. Продувка котла паровоза на станциях и перегонах должна производиться в специально установленных местах.

Запрещается открывать продувательные клапаны паровых цилиндров во время следования паровоза по стрелочным переводам, а также мимо людей. Не допускается резко открывать паровые вентили.

269. До начала движения моторвагонного подвижного состава все автоматические двери состава должны быть закрыты. Дверь рабочей и нерабочей кабины машиниста, дверь из служебного тамбура рабочей и нерабочей кабины машиниста, из которой ведется управление в тамбур (салон) вагона, а также двери нерабочей кабины и тамбура должны быть закрыты на замок.

270. Во время движения моторвагонного подвижного состава запрещается отключать (закорачивать) защитные блокировки и устройства, открывать входные наружные двери и высовываться из них, высовываться из боковых окон кабины машиниста за пределы зеркала заднего вида.

271. Локомотивной бригаде запрещается спускаться с железнодорожного подвижного состава, осматривать и производить техническое обслуживание экипажной части, если по смежному пути приближается или движется железнодорожный подвижной состав.

272. При поднятом и находящемся под напряжением токоприемнике электроподвижного состава, а также при запущенной дизель-генераторной установке тепловоза разрешается:

1) протирать стекла кабины машиниста (при наличии специально оборудованных мест);

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

3) заменять прожекторные лампы при обесточенных цепях, если их замена предусмотрена из кабины управления;

4) заменять перегоревшие лампы в кабине машиниста электроподвижного состава, в электромашинном (дизельном) помещении (без захода в высоковольтную камеру и снятия ограждений), а также перегоревшие лампы буферных фонарей и ходовых частей при обесточенных цепях освещения;

5) осматривать тормозное оборудование;

6) выполнять настройку регулятора давления включения компрессора;

7) производить наружный осмотр механической части локомотива, не заходя под кузов;

8) производить уборку (кроме влажной) кабины машиниста.

273. Для обеспечения безопасности при поднятых токоприемниках на электроподвижном составе запрещается:

1) открывать двери высоковольтных шкафов с электрооборудованием;

2) снимать щиты подвагонных ящиков с электрооборудованием, кожухи электрических машин, аппаратов и другие ограждения;

3) подниматься на крышу электроподвижного состава;

4) выполнять влажную уборку электроподвижного состава и очистку оборудования.

274. При повреждении крышевого оборудования моторного вагона электропоезда и невозможности дальнейшего движения, при всех опущенных токоприемниках воздушный кран токоприемника из положения «Автомат» должен быть переведен в положение «Ручное».

275. На электропоездах переменного тока принудительное включение реле опускания токоприемника или постановка перемычек на его блокировки запрещается.

276. Восстановление заземления оборудования при обрыве заземляющих шунтов кожухов электропечей, заземляющих проводников пульта управления, корпусов вспомогательных машин должно производиться при опущенных токоприемниках и включенном главном разъединителе (заземлителе трансформатора) в положение «Заземлено».

277. О проведенных работах по устранению неисправностей при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава должна быть произведена запись в журнале технического состояния локомотива.

Требования охраны труда при эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава

278. При эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава должны выполняться требования безопасности труда, установленные в технологической документации и руководствах (инструкциях) по эксплуатации.

279. При производстве работ на пути с применением специального железнодорожного подвижного состава (укладочных кранов (путеукладчиков), рельсоукладчиков при смене рельсов, выправочно-подбивочно-отделочных

машин, щебнеочистительных машин (комплексов), машин для выемки балласта, землеуборочных машин, путевых стругов, стругов-снегоочистителей, электробалластеров при подъемке пути, кранов на железнодорожном ходу, составов для засорителей, стреловых кранов) на электрифицированных участках постоянного и переменного тока напряжение с контактной сети должно быть снято на весь период работ и контактная сеть на месте работ заземлена.

280. Безопасность работников при выполнении работ с применением специального железнодорожного подвижного состава должен обеспечивать руководитель работ, назначаемый руководителем соответствующего подразделения работодателя.

281. При следовании специального железнодорожного подвижного состава своим ходом или в составе поезда рабочие органы должны быть приведены в транспортное положение и надежно закреплены.

Во время движения к месту работ, во время работы и при возвращении с перегона на специальном железнодорожном подвижном составе должна находиться только обслуживающая бригада и руководитель работ.

Хозяйственный поезд, предназначенный для организованной доставки работников к месту работ и обратно, должен сопровождать руководитель работ или другой работник, уполномоченный руководителем подразделения.

Руководитель подразделения по ремонту пути должен обеспечить содержание, освещение и отопление вагонов хозяйственного поезда в соответствии с требованиями охраны труда, пожарной безопасности, санитарных правил.

282. Перед каждым выездом специального железнодорожного подвижного состава на работу должны проверяться работоспособность блокирующих устройств, состояние заземлений, ограждений, защитных средств. Эксплуатировать неисправный подвижной состав запрещается.

283. Работы по устранению возникших неисправностей, смазке узлов на специальном железнодорожном подвижном составе должны производиться после полной его остановки и остановки силового привода. Запрещается оставлять без присмотра подвижной состав, отдельные механизмы или оборудование с работающим двигателем.

284. Численность работников, перевозимых на специальном железнодорожном подвижном составе, не должна превышать нормы, установленные руководствами (инструкциями) по его эксплуатации.

285. При работе специального железнодорожного подвижного состава все операции должны производиться по команде руководителя работ. Перед началом движения и включением рабочих органов должен подаваться установленный звуковой сигнал.

286. При работе на двух - и многопутных участках руководитель работ по информации сигналистов должен обеспечить своевременное оповещение машинистов специального железнодорожного подвижного состава и работников о приближении поезда по смежному пути.

287. Во время работы специального железнодорожного подвижного состава руководителю работ и обслуживающей бригаде запрещается находиться на смежном пути и на междупутье.

При производстве работ сигналы от машиниста специального железнодорожного подвижного состава машинисту локомотива должен передавать по радиосвязи руководитель работ. При необходимости нахождения на междупутье руководителя работ или работников, обслуживающих специальный железнодорожный подвижной состав (осмотр рабочих органов машины, настройка, устранение неисправностей), должен выставляться сигналист для оповещения о приближении поезда по смежному пути.

288. Не менее чем за 10 минут до прохода скоростного и высокоскоростного поезда по смежному пути должны быть прекращены работы с применением специального железнодорожного подвижного состава и рабочие органы машины со стороны междупутья приведены в пределы габарита подвижного состава. Машинисты специального железнодорожного подвижного состава должны принять необходимые меры к безопасному проследованию этого поезда, оставаясь в кабинах управления или на специальных площадках состава.

При пропуске по смежному пути поездов приведение рабочих органов из транспортного положения в рабочее и обратно запрещается.

Требования охраны труда при эксплуатации пассажирских вагонов

289. При эксплуатации пассажирских вагонов в пути следования должны выполняться требования безопасности, установленные технологическими процессами и технологическими картами, а также конструкторской и эксплуатационной документацией.

290. Эксплуатация электрооборудования, систем вентиляции и кондиционирования воздуха, водоснабжения и отопления, санитарно-технического и бытового оборудования пассажирского вагона должна проводиться в соответствии с руководствами (инструкциями) по их эксплуатации.

291. Контроль за соблюдением требований безопасности членами поездной бригады при эксплуатации пассажирских вагонов в пути следования должен осуществлять начальник поезда, а в период его отсутствия - поездной электромеханик.

292. Работодатель должен обеспечивать работников поездной бригады инвентарем для уборки помещений вагона, обслуживания котельного отделения и очистки ходовых частей и подвагонного оборудования от снега и льда в зимнее время года.

293. Работодатель должен обеспечивать работников поездной бригады разрешенными для применения синтетическими моющими средствами, для хранения которых должны быть предусмотрены маркированные емкости.

294. В период отопительного сезона работодатель должен организовать снабжение пассажирских вагонов, отправляемых в рейс, соответствующим топливом для отопительного котла.

295. На каждом пассажирском поезде (составе вагонов), сформированном из вагонов с высоковольтным электрическим или комбинированным отоплением, централизованным электроснабжением, должен находиться только один ключ отопления, находящийся у поездного электромеханика или у начальника поезда.

296. Отцепка или прицепка вагонов в поезде с электрическим отоплением или централизованным электроснабжением, устранение неисправностей высоковольтного электрооборудования вагонов, соединение и разъединение высоковольтных электрических соединителей между вагонами в поезде, в том числе между электровозом и головным вагоном, отцепка и прицепка к поезду пассажирского вагона с электрическим отоплением, осмотр с пролазкой ходовых частей вагонов поезда должны производиться после отключения машинистом локомотива питания высоковольтной магистрали, силовых и вспомогательных электрических цепей, быстродействующего или главного выключателя и при опущенных токоприемниках.

297. Соединение и разъединение высоковольтных электрических соединителей должно быть организовано с соблюдением требований при эксплуатации электрического и комбинированного отопления пассажирских вагонов, обеспечивающих охрану труда работников.

298. Соединять и разъединять высоковольтные соединения между электровозом и головным пассажирским вагоном должен поездной электромеханик или начальник пассажирского поезда в диэлектрических перчатках в присутствии машиниста электровоза (в том числе работающего без помощника) и только после получения от машиниста ключа отопления поезда. У машиниста должны находиться блокирующие ключи выключателей пульта управления электровозом и реверсивная рукоятка контроллера машиниста.

299. После соединения высоковольтной магистрали состава вагонов с электровозом ключ отопления поезда должен быть передан машинисту электровоза.

С момента передачи ключа отопления машинисту электровоза высоковольтная магистраль поезда считается находящейся под высоким напряжением. Ключ отопления должен находиться у машиниста электровоза до возникновения необходимости отцепки электровоза, отцепки и прицепки вагонов, проверки исправности действия и устранения неисправностей высоковольтного электрооборудования вагонов.

Разъединение высоковольтных соединений между вагонами должно производиться после разъединения электровоза с головным вагоном поезда.

300. Перед отсоединением или подсоединением высоковольтной магистрали головного вагона к электровозу или колонке стационарного пункта электроснабжения переключатели режимов электроотопления всех вагонов должны быть установлены в нулевое положение.

301. После отсоединения высоковольтной магистрали поезда от электровоза штепсели высоковольтных электрических соединителей должны быть вставлены в соответствующие холостые приемники головного вагона и электровоза и заперты ключом отопления. Высоковольтные розетки должны быть закрыты крышками и заперты ключом отопления.

302. Отцепка поездного локомотива от состава поезда, оборудованного электрическим отоплением, должна производиться работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом – осмотрщиком вагонов после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Выполнять операции по прицепке поездного локомотива к составу и отцепке его от состава поезда при обслуживании локомотива одним машинистом должен осмотрщик вагонов станции, а на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах – начальник поезда (поездной электромеханик).

303. Поездная бригада должна быть проинформирована о подаче высокого напряжения в высоковольтную магистраль состава вагонов, а при подключении состава вагонов к колонке стационарного пункта электроснабжения на торцевых дверях головного и хвостового вагонов должны быть вывешены таблички с надписью красного цвета «Осторожно! Состав под высоким напряжением».

304. Для обеспечения безопасности в пути следования должны выполняться следующие требования:

1) посадка, высадка пассажиров, погрузка, выгрузка багажа и грузобагажа должны производиться после полной остановки поезда;

2) при отправлении поезда со станции откидная площадка рабочего тамбура вагона должна быть закрыта и закреплена фиксатором, боковые двери рабочего и нерабочего тамбура вагона должны быть закрыты на замок;

3) переходные площадки пассажирских вагонов должны находиться в опущенном положении и в зимнее время очищаться от снега и льда;

4) перед входом поезда в тоннель все окна, форточки должны быть закрыты, электрическое освещение включено, приборы принудительной вентиляции выключены.

305. В пути следования служебные и бытовые помещения вагона должны содержаться в чистоте и порядке, проходы не должны загромождаться посторонними предметами. Хранить в помещениях легковоспламеняющиеся вещества запрещается.

306. Котельное отделение в пути следования должно быть заперто на ключ и открываться только при необходимости. Техническое обслуживание котла должно производиться при закрытых боковых дверях тамбура.

307. Включение нагревательных элементов котла или растопка его твердым топливом должны начинаться при наличии воды в котле и системе отопления. При течи воды из котла нагревательные элементы котла должны быть отключены.

308. Включение нагревательных элементов в вагоне с комбинированным отоплением должно производиться с помощью пакетных выключателей. Контакты нагревательных элементов котла вместе с монтажными проводами должны быть закрыты специальными защитными кожухами. Поднимать защитный кожух запрещается.

309. Влажная уборка котельного отделения при наличии высокого напряжения на вагоне запрещается.

310. Работы по влажной уборке вагона с электрическим (конвекционным) отоплением должны производиться после отключения высокого напряжения. В вагонах с комбинированным отоплением влажная уборка вагона разрешается без отключения нагревательных элементов котлов отопления, кроме полов котельного отделения.

311. При течи воды из систем водоснабжения или отопления цепи электрических печей должны быть отключены.

312. Отогревание замерзших водоналивных головок должно производиться при опущенном токоприемнике электровоза и огражденном составе вагонов.

313. При замерзании водоналивных головок заполнение системы водоснабжения водой должно осуществляться через резервную водоналивную головку.

314. В пути следования необходимо контролировать наполнение сливного бака-сборника туалетного комплекса. При появлении сигнала о переполнении бака - сборника пользование туалетными помещениями должно быть прекращено.

315. Опорожнение, дезодорация, дезинфекция баков-сборников должны проводиться в специально выделенных местах. Запрещается использовать для этих целей междупутья, где установлены колонки водоснабжения.

316. Для обеспечения безопасности при устранении неисправностей электрооборудования вагона в пути следования запрещается:

1) производить работы при наличии напряжения в электрической цепи;

2) использовать нетиповые плавкие вставки, устанавливать в предохранители плавкие вставки, не отвечающие номинальным значениям защищаемой цепи;

3) использовать временно проложенные кабели (провода), сращенные скруткой или пайкой, как внутри вагона, так и из вагона в вагон;

4) производить соединение электрических межвагонных соединителей через открывающиеся фартуки переходных суфле.

317. Для обеспечения пожарной безопасности запрещается:

1) включать под нагрузку силовую и осветительную сеть при наличии неисправного электрооборудования, при нагреве аппаратов или отдельных мест на пульте управления;

2) включать электроплитки и другие электроприборы, не предусмотренные электрической схемой вагона;

3) хранить посторонние предметы в нишах с электроаппаратурой, складывать горючие материалы вблизи приборов отопления, светильников и бытовых электроприборов, предусмотренных конструкцией вагона;

4) включать электрообогреватели водоналивных и сливных труб, не имеющие устройств автоматического отключения, более чем на 15-20 минут;

5) включать при ручном режиме обогрев вагона с электрическим отоплением напряжением 3000 В более чем на 30-40 минут (в зависимости от температуры в купе вагона);

6) включать электрокалориферы при неработающей вентиляции и допускать нагрев воздуха выше 28 °С;

7) оставлять межвагонные электрические соединители (штепселя, головки) не вставленными в холостые приемники и защитные коробки;

8) эксплуатировать неисправные аккумуляторные батареи;

9) эксплуатировать аккумуляторные батареи для электропитания двух вагонов;

10) закрывать переходные тамбурные двери на замок при неисправной вызывной сигнализации.

318. Подниматься на крышу пассажирского вагона в пути следования для производства каких-либо работ запрещается.

319. Работы по устранению неисправностей, обслуживанию электрических защитных устройств, генератора должны проводиться при стоянке поезда.

320. Работы по осмотру, очистке от снега и льда ходовых частей, тормозной рычажной передачи и подвагонного оборудования вагона в пути следования должны производиться при продолжительности стоянки поезда не менее 10 минут после полной остановки поезда, его ограждении и опущенных токоприемниках электровоза. Поездной бригаде запрещается подлезать под вагон.

Начальник поезда или поездной электромеханик должны поставить в известность машиниста локомотива о предстоящей очистке от снега и льда ходовых частей вагона, а машинист локомотива по поездной радиосвязи должен доложить дежурному по станции или осмотрщику головной группы о снятии высоковольтного напряжения и ограждении состава.

В пути следования на перестановочных пунктах и в пунктах технического обслуживания подъем пассажирских вагонов стационарными электрическими домкратами без высадки пассажиров должен производиться под руководством мастера (старшего осмотрщика вагонов). Вход в вагон и выход пассажиров до окончания перестановки вагона или его ремонта в поднятом положении не допускается.

Производить подъем вагонов за один конец запрещается.

321. При установке газового оборудования в пассажирском вагоне (вагоне-ресторане) должны использоваться газовые приборы, снабженные предохранительными устройствами. Размещение газового оборудования

должно производиться по требованиям (проектам), обеспечивающим безопасность людей.

322. Накапливаемые в пути следования мусор, шлак должны собираться в специальные емкости и удаляться на железнодорожных станциях в предусмотренные для этого мусоросборники (контейнеры).

Требования охраны труда при коммерческом осмотре поездов, вагонов и устранении коммерческих неисправностей

323. При организации работ по коммерческому осмотру поездов, вагонов и устранении коммерческих неисправностей должны соблюдаться требования безопасности, установленные технологическим процессом, (технологической картой).

324. Коммерческий осмотр поездов, вагонов и устранение коммерческих неисправностей должны быть организованы и осуществляться с соблюдением требований, обеспечивающих охрану труда работников.

325. Коммерческий осмотр вагонов, контейнеров, а также транспортных средств, погруженных в два яруса или наклонным способом на открытый железнодорожный подвижной состав, должен производиться:

1) на электрифицированных участках железнодорожных путей станции после получения сообщения руководителя работ о снятии напряжения и заземления проводов контактной сети и связанных с ними устройств в зоне проведения осмотра в присутствии и под контролем руководителя работ или специально выделенного работника, назначенного ответственным за выполнение работ;

2) на железнодорожных путях станции, свободных от контактного провода, после получения сообщения руководителя работ о подаче на них вагонов и прекращения маневровых работ.

326. Руководство работами по коммерческому осмотру состава вагонов должно осуществляться старшим группы приемщиков поездов (приемосдатчиков), который должен контролировать соблюдение требований безопасности работниками группы.

327. Осмотр вагонов и контейнеров должен проводиться после остановки поезда, его закрепления, отцепки локомотива и ограждения вагонов.

Производить коммерческий осмотр во время движения состава поезда запрещается, за исключением его осмотра со специально оборудованного рабочего места смотровой вышки.

328. Количество работников в группе, число групп и схемы движения работников при коммерческом осмотре должны соответствовать требованиям, установленным технологическим процессом работы пункта коммерческого осмотра (коммерческого поста безопасности) железнодорожной станции.

329. Работы по исправлению коммерческих неисправностей должны осуществляться под руководством работника, назначенного распорядительным

документом подразделения работодателя.

330. Устранение коммерческих неисправностей на немеханизированных пунктах должно производиться со специальных эстакад при снятом напряжении контактной сети или с подачей вагона на железнодорожные пути, свободные от контактного провода.

331. Места устранения коммерческих неисправностей должны быть ограждены переносными сигналами. Для обеспечения безопасного перемещения работников в местах устранения коммерческих неисправностей должны быть установлены трапы, мостки и сходни.

V. Требования охраны труда, предъявляемые к хранению и транспортированию материалов и отходов производства

332. Порядок производства работ при погрузочно-разгрузочных работах и перемещении грузов в подразделениях работодателя должен устанавливаться в соответствии с требованиями Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов, а также технологической документации, содержащей требования безопасности при производстве работ.

333. Порядок производства работ при эксплуатации автомобилей, тракторов, погрузчиков и других безрельсовых колесных транспортных средств должен устанавливаться в соответствии с требованиями Правил по охране труда при эксплуатации промышленного транспорта[25] и Правил по охране труда на автомобильном транспорте[26].

334. Движение транспортного средства по территории подразделений работодателя должно производиться только по предназначенным для этих целей проездам со скоростью, не превышающей установленную требованиями Правил по охране труда на автомобильном транспорте.

Маршруты передвижения внутрицехового транспорта должны быть обозначены габаритными линиями.

335. Движение транспортных средств на территории депо и его производственных подразделений должно производиться в соответствии со схемой движения транспортных средств, устанавливаемой на щитах на видных местах: у въездных ворот, на ремонтных участках и в других местах интенсивного движения транспортных средств. В местах интенсивного движения транспортных средств должны быть установлены знаки.

Транспортирование запасных частей и материалов по междупутьям должно производиться только при отсутствии движения подвижного состава по смежным путям.

---

[25] Приказ Минтруда России от 27 августа 2018 г. № 553н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации промышленного транспорта» (зарегистрирован Минюстом России 8 октября 2018 г., регистрационный № 52353).

[26] Приказ Минтруда России от 6 февраля 2018 г. № 59н «Об утверждении Правил по охране труда на автомобильном транспорте» (зарегистрирован Минюстом России 23 марта 2018 г., регистрационный № 50488) (далее - Правила по охране труда на автомобильном транспорте).

336. Перевозимые по междупутьям грузы не должны выступать по ширине за габариты транспортных средств. Груз должен быть уложен на середину платформы транспортного средства и закреплен для предотвращения скатывания при движении. Масса перевозимого груза не должна превышать грузоподъемности транспортного средства.

337. Порядок эксплуатации газовых баллонов должен устанавливаться в соответствии с требованиями Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации газового хозяйства организаций[27].

338. Работодатель должен назначить лиц, ответственных за хранение и выдачу легковоспламеняющихся, огнеопасных материалов, химических реагентов и ядовитых веществ. Допуск посторонних лиц к обращению с этими материалами запрещается.

Для их хранения и выдачи должны быть отведены специальные, изолированные от других помещения, оборудованные вентиляцией.

339. Количество и способы хранения легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов в производственном помещении должны соответствовать противопожарным требованиям[28].

340. Выдача легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов (бензин, керосин, спирт, лаки, эмали, краски, масла) должна производиться в емкости с плотно закрывающейся крышкой. Наполнение посуды такими материалами должно производиться в специально отведенном пожаробезопасном помещении.

341. Для сбора и хранения использованного обтирочного материала на локомотивах должны быть установлены специальные металлические емкости с плотно закрывающимися крышками, которые должны очищаться по мере их наполнения.

342. На территории подразделений работодателя необходимо определить места и установить емкости (баки, контейнеры) для сбора отработанных нефтепродуктов и обтирочных материалов, мусора, обустроить места и площадки для тарного хранения отходов производства, имеющие твердое покрытие.

Совместное накопление и хранение бытовых отходов с обтирочным материалом, загрязненным маслами и нефтепродуктами, запрещается.

Для сбора ядовитых отходов должны быть установлены отдельные сборники.

Работу по организации сбора и мест временного накопления отходов производства проводит балансодержатель зданий. Места сбора и временного накопления отходов производства должны иметь свободные подходы и

---

[27] Постановление Минтруда России от 12 мая 2003 г. № 27 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации газового хозяйства организаций» (зарегистрировано Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный № 4726).

[28] Постановление Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. № 390 «О противопожарном режиме» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 19, ст. 2415; 2014, № 9, ст. 906; № 26, ст. 3577; 2015, № 11, ст. 1607; № 46, ст. 6397; 2016, № 15, ст. 2105; № 35, ст. 5327; № 40, ст. 5733; 2017, № 13, ст. 1941; № 41, ст. 5954; № 48, ст. 7219; 2018, № 3, ст. 553; № 53, ст. 8666, ст. 8682; 2019, № 11, ст. 1132).

подъезды для специальной техники и транспорта и не создавать негабаритные места.

343. Графитовая смазка для полозов токоприемников должна храниться в закрытых бидонах. Опорожненные бидоны при возвращении на склад должны быть закрыты крышками. Открытые бидоны со смазкой не должны находиться в помещении, где работают работники.

344. Материалы, детали и прочие грузы должны складироваться и храниться на специально подготовленных для этого площадках и стеллажах.

При укладке деталей и материалов в штабель должны применяться стойки, упоры и прокладки. Способ и высота укладки штабелей должны определяться исходя из устойчивости укладываемых предметов и удобства зачаливания при использовании грузоподъемных механизмов (кранов или других подъемных средств).

345. При высоте до 1200 мм грузы, детали и материалы должны располагаться не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте - не ближе 2,5 м.

346. На стеллажах и столах, предназначенных для складирования деталей и материалов, должны быть нанесены надписи, содержащие сведения о предельно допустимых нагрузках.

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

347. Ширина проходов между стеллажами, шкафами и штабелями должна быть не менее 0,8 м.

348. Для хранения инструмента и приспособлений на рабочем месте должны быть предусмотрены специальные шкафы. Для тяжелых предметов должно быть отведено место на нижней полке.

349. Для складирования и транспортирования мелких деталей и заготовок должна быть предусмотрена специальная тара, обеспечивающая безопасную транспортировку и удобную строповку при перемещении ее грузоподъемными механизмами (кранами или другими подъемными средствами).

350. Площадки для складирования колесных пар на территории депо должны быть оборудованы грузоподъемными механизмами (кранами или другими подъемными средствами).

Колесные пары должны складироваться в один ряд на специально отведенном месте в закрепленном состоянии. Одиночно стоящие колесные пары должны быть надежно закреплены от ухода.

Отбракованные колесные пары допускается складировать не более чем в два ряда. Второй ряд должен укладываться перпендикулярно первому ряду колесных пар.

Пути колесного участка должны быть оборудованы упорами (стопорами) с двух сторон.

351. При перекатывании колесных пар по рельсам вручную работникам запрещается находиться впереди движущейся колесной пары.

352. Запасные части и материалы должны находиться на стеллажах, в шкафчиках, расположенных вдоль стен ремонтного участка депо, между смотровыми канавами или на междупутьях, если они не загромождают маршруты служебного прохода и не затрудняют выполнение технологических операций.

353. Помещение для хранения моющих средств должно быть отделено капитальной перегородкой от помещений для хранения других материалов и запасных частей.

354. Баки для приготовления и хранения охлаждающей воды должны размещаться в специально выделенных помещениях, иметь плотно закрывающиеся крышки, указательные стекла с тарированными рейками и спускные краны.

Емкости для слива и хранения жидких химикатов должны иметь теплоизоляцию и устройства для слива, прогрева и перекачки.

Подача химикатов в баки приготовления охлаждающей воды должна быть механизирована.

На бидонах и кожухах раздаточных колонок охлаждающей воды должен быть нанесен предупреждающий знак безопасности.

355. Места, выделенные для хранения тормозных башмаков, должны исключать несанкционированное изъятие тормозных башмаков посторонними лицами. Порядок учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков устанавливается работодателем.

В местах хранения тормозных башмаков, используемых в работе, должны быть вывешены инвентарные описи с указанием их количества, мест хранения и инвентарных номеров, а также должности и фамилии работников, ответственных за их сохранность.

Неиспользуемые, изъятые из работы для ремонта и неисправные для исключения из инвентаря тормозные башмаки до сдачи на утилизацию должны храниться в недоступных местах на стеллажах в специально выделенных помещениях.

VI. Заключительные положения

356. Федеральный государственный надзор за соблюдением требований Правил осуществляют должностные лица Федеральной службы по труду и занятости и ее территориальных органов (государственных инспекций труда в субъектах Российской Федерации) [29].

---

[29] Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 324 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по труду и занятости» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 28, ст. 2901; 2007, № 37, ст. 4455; 2008, № 46, ст. 5337; 2009, № 1, ст. 146; № 6, ст. 738; № 33, ст. 4081; 2010, № 26, ст. 3350; 2011, № 14, ст. 1935; 2012, № 1, ст. 171; № 15, ст. 1790; № 26, ст. 3529; 2013, № 33, ст. 4385; № 45, ст. 5822; 2014, № 26, ст. 3577; № 32, ст. 4499; 2015, № 2, ст. 491; № 16, ст. 2384; 2016, № 2, ст. 325; № 28, ст. 4741; 2018, № 10, ст. 1494);

приказ Минтруда России от 26 мая 2015 г. № 318н «Об утверждении Типового положения о территориальном органе Федеральной службы по труду и занятости» (зарегистрирован Минюстом России 30 июня 2015 г., регистрационный № 37852).

357. Руководители и иные должностные лица организаций, а также работодатели - физические лица, виновные в нарушении требований Правил, привлекаются к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации [30].

gost.e-ecolog.ru

[30] Глава 62 Трудового кодекса Российской Федерации.