

## I. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава устанавливают основные требования охраны труда при эксплуатации и техническом обслуживании ТО-1 электровозов, тепловозов, паровозов (далее – локомотивы), электропоездов и дизель-поездов в локомотивном хозяйстве железных дорог - филиалов ОАО «РЖД».

Настоящие Правила распространяются на работников локомотивных депо и пунктов технического обслуживания локомотивов ОАО «РЖД» (далее – ПТОЛ), занятых эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов и моторвагонного подвижного состава (далее – МВПС).

1.2. В локомотивных депо и ПТОЛ с учетом эксплуатируемых типов, серий локомотивов и моторвагонного подвижного состава, местных условий их эксплуатации и технического обслуживания в соответствии с Методическими рекомендациями по разработке государственных нормативных требований охраны труда и настоящими Правилами разрабатываются инструкции по охране труда для работников применительно к их профессии или виду выполняемых ими работ. Перечень нормативных документов, на которые в настоящих Правилах даются ссылки, приведен в приложении № 3.

1.3. Техническое обслуживание электровозов, тепловозов должно выполняться в соответствии с Инструкцией по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации, электропоездов – в соответствии с Правилами текущего ремонта и технического обслуживания электропоездов.

Требования безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании электрооборудования депо, ПТОЛ, электровозов, электропоездов и тепловозов должны обеспечиваться в соответствии с Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей и Межотраслевыми правилами по охране труда (правилами безопасности) при эксплуатации электроустановок.

1.4. При эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов, МВПС на работников могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы:

- а) физические:
  - движущийся подвижной состав;
  - подвижные и вращающиеся части оборудования локомотива, МВПС;
  - повышенный уровень шума на рабочем месте;
  - повышенный уровень вибрации;
  - повышенное значение напряжения в электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;
  - повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования;
  - повышенная или пониженная температура воздуха рабочей зоны;
  - повышенная загазованность и запыленность воздуха рабочей зоны;
  - повышенный уровень инфразвуковых колебаний;
  - повышенный уровень статического электричества;
  - повышенный уровень электромагнитных излучений;

отсутствие или недостаток естественной или искусственной освещенности рабочей зоны;

повышенная или пониженная влажность воздуха;

повышенная или пониженная подвижность воздуха;

работа на высоте;

б) нервно-психические перегрузки;

в) химические факторы, обладающие раздражающим, сенсibiliзирующим действием (способные всасываться через неповрежденные кожные покровы).

К работе на высоте в соответствии с Межотраслевыми правилами по охране труда при работе на высоте относятся работы, при выполнении которых работник находится на расстоянии менее 2 м от неогражденных перепадов высотой 1,3 м и более от поверхности земли, пола, платформы, площадки, над которыми производятся работы. При невозможности устройства ограждений работы должны выполняться работниками с применением предохранительных поясов и страховочных канатов.

1.5. Уровни шума и вибрации на рабочих местах работников, занятых эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов, МВПС не должны превышать значений, приведенных в ГОСТ 12.1.003, ГОСТ 12.1.012, СН 2.2.4/2.1.8.562, СП 2.5.1336 и СП 2.5.1198.

1.6. Освещенность рабочих мест в производственных помещениях, на открытых площадках и территориях депо, ПТОЛ должна соответствовать требованиям СНиП 23-05, ОСТ 32.120 и Отраслевым нормам естественного и совмещенного освещения производственных предприятий железнодорожного транспорта.

1.7. Освещение в кабинах, тамбурах, проходах, дизельном, машинном отделениях электровозов, тепловозов и МВПС должно соответствовать требованиям ОСТ 32.120 и СП 2.5.1336.

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

1.9. Содержание вредных веществ в воздухе рабочей зоны в помещениях, на открытых площадках депо, ПТОЛ и в кабинах электровозов, тепловозов и МВПС не должно превышать предельно допустимых концентраций и уровней воздействия, установленных ГОСТ 12.1.005, ГН 2.2.5.1313, ГН 2.2.5.1314, ГН 2.2.5.686, СП 2.5.1336 и СП 2.5.1198.

1.10. Для обеспечения пожарной безопасности и взрывобезопасности производственных процессов необходимо соблюдать требования ГОСТ 12.1.004, ГОСТ 12.1.010, ППБ 01-03 и Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.

1.11. Режимы труда и отдыха работников устанавливаются в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации, Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов, и правилами внутреннего распорядка локомотивного депо.

Работники, появившиеся на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, отстраняются от работы и привлекаются к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

1.12. Работникам, профессии которых входят в Список производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день, администрация локомотивного депо должна предоставлять наряду с ежегодным основным оплачиваемым отпуском дополнительный оплачиваемый отпуск и устанавливать сокращенный рабочий день в соответствии с Инструкцией о порядке применения Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день.

1.13. Обучение требованиям охраны труда, проверка знаний, стажировка и инструктажи по охране труда работников (вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый и целевой) должны проводиться в соответствии с ГОСТ 12.0.004, Порядком обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций и Положением об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Стажировка, испытания, выдача свидетельств помощникам машинистов локомотивов, МВПС, свидетельств на право управления локомотивом и присвоение класса квалификации машинистам локомотивов, МВПС должны проводиться в соответствии с Положением о порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на Российских железных дорогах и Положением о порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств помощника машиниста локомотива, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава на железных дорогах Российской Федерации.

1.14. Обучение, проверка знаний по электробезопасности и допуск к работе работников, связанных с обслуживанием и эксплуатацией электроустановок, должны соответствовать требованиям Правил устройства электроустановок, Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей, Межотраслевых правил по охране труда (правил безопасности) при эксплуатации электроустановок, Положения об организации обучения и проверки знаний по электробезопасности работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и Положения о проверке знаний ответственных за электрохозяйство ОАО «Российские железные дороги», его филиалов и структурных подразделений.

1.15. Работники, занятые техническим обслуживанием и эксплуатацией локомотивов, МВПС, должны быть обеспечены сертифицированными специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с Типовыми отраслевыми нормами бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железных дорог Российской Федерации, а

также смывающими и обезвреживающими средствами в соответствии с Нормами бесплатной выдачи работникам смывающих и обезвреживающих средств, порядком и условиями их выдачи.

Выдача, хранение, использование, чистка и обезвреживание специальной одежды и других средств индивидуальной защиты должны соответствовать Правилам обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты и Положению о порядке обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты, их содержания, эксплуатации и ухода за ними на предприятиях и в учреждениях федерального железнодорожного транспорта.

Спецодежда, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты должны быть исправны и соответствовать размеру и росту работника, которому они выдаются.

1.16. Организация безопасного обслуживания электроустановок в локомотивном депо, ПТОЛ возлагается на работника из числа административно-технического персонала, ответственного за электрохозяйство.

1.17. Контроль за состоянием охраны труда и соблюдением настоящих Правил в депо, ПТОЛ должен осуществляться в соответствии с Положением об организации контроля за состоянием охраны труда в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги».

1.18. Работники, виновные в нарушении требований охраны труда, невыполнении обязательств по охране труда, предусмотренных коллективными договорами и соглашениями, трудовыми договорами, или препятствующие деятельности представителей органов государственного надзора и контроля за соблюдением требований охраны труда, а также органов общественного контроля, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## **II. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ПРИЕМКЕ И ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ЛОКОМОТИВОВ И МВПС**

### **2.1. Общие требования**

2.1.1. Перед вводом локомотива, МВПС в депо, ПТОЛ или выводом из депо, ПТОЛ работники, находящиеся на локомотиве, МВПС, на пути его движения и в смотровой канаве цеха (стойла), на которую вводится (выводится) локомотив, МВПС, должны быть оповещены в установленном порядке о предстоящем их передвижении (маневрах). На время передвижения локомотива, МВПС работники, занятые их техническим обслуживанием и ремонтом, должны сойти с локомотива, МВПС и выйти из смотровой канавы.

Во время ввода локомотива, МВПС в депо, ПТОЛ или их вывода из депо, ПТОЛ створки (шторы) ворот цеха (стойла) должны быть полностью открыты и надежно закреплены, выдвижные консоли (пиноли) домкратов убраны, а проемы технологических площадок (смотровых эстакад) перекрыты съёмными ограждениями с табличками «Не входить».

Во время передвижения локомотива, МВПС запрещается нахождение людей на подножках, площадках, лестницах, крыше электровоза, тепловоза, котле, тендере паровоза, в проеме ворот, других негабаритных местах и в смотровой канаве цеха (стойла), на которую вводится (выводится) локомотив, МВПС.

2.1.2. При вводе локомотива, МВПС в депо, ПТОЛ или их выводе из депо, ПТОЛ, въезде на поворотный круг локомотива, вагона дизель-поезда или съезде с него запрещается высываться за пределы поворотного предохранительного щитка (стекла), паравана (эркера) локомотива, вагона дизель-поезда. Наблюдение за отсутствием препятствий на пути движения локомотива, вагона дизель-поезда и правильностью установки поворотного круга следует вести через лобовые стекла кабины управления (будки паровоза).

При нахождении локомотива, вагона дизель-поезда на поворотном круге не разрешается сходить с него на поворотный круг, подниматься на крышу электровоза, тепловоза, вагона дизель-поезда и тендер паровоза, а также заходить на поворотный круг.

2.1.3. Ввод локомотива, МВПС в цех (стойло) депо, ПТОЛ и их вывод должны производиться по установленному огню сигнализации железнодорожного пути стойла и по команде дежурного по депо (его помощника) или старшего мастера (мастера) ПТОЛ после получения им заявки от старшего мастера депо, мастера депо, ПТОЛ или лиц, их замещающих.

Ввод локомотива, МВПС в депо, ПТОЛ и их вывод должны производиться под наблюдением сменного мастера (бригадира).

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

В соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации скорость передвижения локомотива, МВПС при вводе (выводе) в стойло или на открытую позицию не должна превышать 3 км/ч. Запрещается передвижение локомотива, МВПС толчками.

2.1.4. Локомотивы и МВПС должны вводиться (выводиться) в стойло депо, ПТОЛ в зависимости от вида тяги своим ходом, с помощью маневрового локомотива или с питанием тяговых электродвигателей электровозов, тепловозов от постороннего источника пониженного напряжения (далее – посторонний источник питания).

Конкретные требования охраны труда при вводе (выводе) локомотива, МВПС, учитывающие местные условия, должны быть установлены в технологическом процессе депо, ПТОЛ.

2.1.5. При устранении неисправностей приборов, утечек воздуха и пропуска пара в соединениях аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением, их следует отключить от питательной магистрали и выпустить воздух, пар. При выполнении этих работ работники должны пользоваться рукавицами и защитными очками.

2.1.6. Перед опробованием тормозов необходимо предупредить работников, занятых техническим обслуживанием тормозного оборудования и экипажной части локомотива, МВПС, и убедиться в том, что они прекратили работу, отошли от локомотива, МВПС и вышли из смотровой канавы цеха (стойла).

2.1.7. Перед выводом локомотива, МВПС из депо, ПТОЛ должно быть проверено сцепление автосцепок секций локомотива, вагонов МВПС, отсутствие под колесами тормозных башмаков, на рельсах - предметов, препятствующих движению, и выполнены ли требования пункта 2.1.1 настоящих Правил.

## 2.2. Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании электровозов, тепловозов и МВПС

2.2.1. Ввод электровозов, тепловозов и МВПС в стойла депо, ПТОЛ, имеющие контактную сеть, должен производиться по зеленому огню светофора наружной сигнализации железнодорожного пути стойла.

По заявке старшего мастера, мастера депо, ПТОЛ или работников, их замещающих, подача и снятие напряжения с контактной подвески железнодорожного пути депо, ПТОЛ и стойла депо, ПТОЛ, а также подключение электровоза, тепловоза к постороннему источнику питания и их отключение производится дежурным по депо (дежурным по линейному пункту), его помощником или другим, специально обученным работником, которые указаны в утвержденном начальником депо перечне лиц, допущенных к подаче и снятию напряжения с контактной сети депо, ПТОЛ и с тягового подвижного состава.

Непосредственно перед подачей напряжения в контактную сеть стойла или на электровоз, тепловоз (от постороннего источника питания) дежурным по депо, его помощником или другим работником, ответственным за снятие и подачу напряжения, должен подаваться звуковой сигнал и оповещение по громкоговорящей связи.

2.2.2. На электровозах, работающих по системе многих единиц с телемеханическим управлением (далее – система СМЕТ), дополнительно к требованиям пункта 2.2.1 настоящих Правил необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

ключ стойки аппаратуры должен находиться у машиниста электровоза;

перед соединением и разъединением электровозов машинист должен отключить вспомогательные машины, выключить быстродействующий или главный выключатели, опустить токоприемники и после этого дать команду готовности помощнику машиниста;

соединение и разъединение электровозов на путях депо, ПТОЛ и станционных путях должны производиться помощником машиниста с разрешения машиниста.

Соединение электровозов необходимо производить в следующем порядке:

вначале соединить рукава тормозных и напорных магистралей, затем кабель аппаратуры СМЕТ вставить в розетку приемника ведомого электровоза. Разъединение производить в обратном порядке;

кабель аппаратуры СМЕТ после разъединения электровозов вставить в специальный холостой приемник, установленный на лобовой части локомотива, с обязательной фиксацией кабеля.

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

2.2.3. При вводе (выводе) электровоза, тепловоза в депо от постороннего источника питания их остановка должна производиться с помощью вспомогательного тормоза. Применение в данном случае ручных тормозов и тормозных башмаков для остановки электровоза, тепловоза недопустимо.

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

2.2.4. Ввод тепловоза, моторного вагона дизель-поезда в цех (стойло) депо, ПТОЛ и их вывод должны производиться при неработающем дизеле. При этом между вводимым в депо, ПТОЛ тепловозом, моторным вагоном дизель-поезда и маневровым тепловозом должно быть прикрытие из железнодорожных платформ, крытых вагонов, полувагонов, вагонов электро-, дизель-поездов (с заглушенным дизелем) или тепловоза (секции тепловоза) с заглушенным дизелем, не позволяющих маневровому тепловозу (с работающим дизелем) зайти в цех депо, ПТОЛ.

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

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

Запрещается установка на стойло депо, ПТОЛ двух-, трехсекционных локомотивов, если хотя бы одна из его секций выходит за границу нейтральной вставки контактного провода стойла депо, ПТОЛ. Секции таких локомотивов должны быть расцеплены и установлены на двух стойлах. Эти требования должны соблюдаться при установке на стойло депо, ПТОЛ вагонов (секций) электропоезда, дизель-поезда.

2.2.6. Приступать к приемке и осмотру локомотива, МВПС в депо, ПТОЛ следует только после получения разрешения дежурного по депо, его помощника или другого работника, ответственного за снятие и подачу напряжения в контактную сеть стойла или на электровоз, тепловоз от постороннего источника питания.

2.2.7. Перед приемкой, осмотром электровоз, тепловоз и МВПС необходимо затормозить ручным тормозом или подложить под его колесные пары (с внутренней стороны двухосной тележки или с двух сторон колеса средней колесной пары трехосной тележки) тормозные башмаки.

2.2.8. При приемке электровоза, тепловоза и МВПС должно быть проверено:

наличие и исправность блокирующих устройств, заземлений кожухов электрических приборов, аппаратов и корпусов вспомогательных машин, наличие защитных кожухов электропечей электроотопления и электрокалориферов, ограждений узлов и оборудования;

наличие и укомплектованность аптечек медикаментами и средствами медицинского назначения;

исправность межсекционных площадок и суфле (на многосекционных локомотивах);

наличие и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей, пожарного инвентаря, а также защитных средств:

диэлектрических перчаток;

диэлектрических ковров;

штанг для снятия емкостных зарядов с силовых цепей и заземления первичной обмотки тягового трансформатора (для электровозов переменного тока);

штанг изолирующих;

противогазов (выдаются при работе на тепловозах и дизель-поездах, оборудованных установками газового пожаротушения, а также, независимо от этого, эксплуатирующихся на тоннельных участках железных дорог);

шумоизолирующих наушников (на тепловозах и электровозах);

очков защитных.

На средствах защиты от поражения электрическим током, кроме диэлектрических ковров и инструмента с изолированными рукоятками, проверить по штампу дату их следующего испытания, а также соответствие их напряжению электрооборудования локомотива.

На средствах защиты, применение которых не зависит от напряжения (диэлектрические перчатки, противогазы), по штампу проверить дату следующего их испытания.

Средства защиты с истекшим сроком испытания должны быть изъяты из эксплуатации и подвергнуты испытаниям.

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

2.2.9. Запрещается находиться в высоковольтной камере, если электровоз подключен к постороннему источнику питания.

### 2.3. Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании паровозов

2.3.1. При передвижении паровоза по деповским путям и вводе его в депо должны соблюдаться требования пунктов 2.1.1 – 2.1.3 настоящих Правил.

2.3.2. Перед приемкой, осмотром и подготовкой к работе паровоза следует убедиться в том, что регулятор закрыт, реверс поставлен в центральное положение, ручной тормоз тендера заторможен, а продувальные клапаны цилиндров открыты.



2.3.3. При постановке паровозов на шлаковые и смотровые канавы деповских путей расстояние между их сцепными устройствами в соответствии с Правилами техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации паровозов должно быть не менее 2 м.

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

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

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

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

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

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

прочности крепления бортов тендера;

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

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

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

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

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

наличии и исправности ручных аккумуляторных фонарей и переносных светильников.

2.3.5. На паровозах, работающих на электрифицированных участках железной дороги, состояние и крепление искроуловительной сетки, расположенной на дымовой трубе, а также размещение и крепление кочегарного инструмента следует проверять до выезда паровоза на электрифицированный участок железной дороги или при снятом напряжении в контактной подвеске железнодорожного пути.

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

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

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

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

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

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

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

### **III. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ И МВПС**

#### **3.1. Общие требования**

3.1.1. Все работы по соединению и разъединению тормозных и напорных магистралей, межвагонных, межлокомотивных и межсекционных цепей управления и отопления, а также проверка сцепления автосцепок должны производиться только с разрешения машиниста при заторможенном локомотиве, МВПС и опущенных токоприемниках (электровоза, электропоезда).

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

3.1.2. После прицепки локомотива к составу грузовых вагонов или отцепки от состава грузовых вагонов соединение, разъединение и подвешивание тормозных рукавов локомотива и головного вагона грузового состава, открытие и закрытие концевых кранов должны производиться помощником машиниста по команде машиниста локомотива. Перед сходом с локомотива на железнодорожный путь помощник машиниста должен надеть сигнальный жилет со световозвращающими накладками. Сходить с локомотива помощник машиниста должен с правой стороны.

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

Соединение и разъединение электрических цепей отопления должны производиться при опущенном токоприемнике.

3.1.3. При продувке тормозной магистрали во избежание удара головкой соединительного тормозного рукава необходимо, не снимая головки с кронштейна для подвески тормозного соединительного рукава, прижать ее рукой к крюку кронштейна или, сняв головку с крюка кронштейна и надежно удерживая рукой, прижать ее к ноге (бедру ноги), после чего плавно открыть и тут же закрыть концевой кран.

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

Запрещается проезд людей на тендере и передней площадке паровоза.

3.1.5. Во время движения локомотива, МВПС запрещается:

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

открывать входные наружные двери и высовываться из них, за исключением случаев отправления МВПС от платформ железнодорожных станций и отдельных пунктов. При этом помощник машиниста МВПС должен держаться за поручни;

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

подниматься на локомотив, МВПС и спускаться с них во время движения, а также при остановке локомотива, МВПС на мостах, не имеющих настила;

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

закорачивать защитные блокировки;

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

отлучаться помощнику машиниста из кабины управления локомотива, МВПС при производстве маневровой работы, следовании по желтому, красно-желтому, красному и белому огням на локомотивном светофоре, на запрещающий сигнал, перед железнодорожными переездами, по искусственным сооружениям, а

также по участкам, на которых скорость движения ограничена или проводятся ремонтно-путевые работы.

3.1.6. 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». На время проследования встречного поезда помощник машиниста локомотива, МВПС должен отойти к рабочему месту машиниста.

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

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

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

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

3.1.8. При наружном осмотре локомотива, МВПС один из членов локомотивной бригады должен находиться в кабине управления (будке паровоза) для связи с дежурным по станции или поездным диспетчером.

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

Запрещается осматривать и производить техническое обслуживание экипажной части локомотива, МВПС при прохождении поезда по смежному пути.

3.1.9. При осмотре локомотива, МВПС снаружи в темное время суток следует пользоваться переносными светильниками или аккумуляторными фонарями.

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

3.1.10. Техническое обслуживание и ремонт крышевого оборудования локомотивов необходимо производить на специализированных путях станции после снятия напряжения с контактной подвески и ее заземления.

3.1.11. Запрещается подниматься и производить какие-либо работы на крыше электровоза, тепловоза и МВПС, котле, тендере, крыше будки и контрбудки паровоза на электрифицированных железнодорожных путях и под воздушной линией электропередачи, если контактная подвеска, воздушная линия электропередачи находятся под напряжением или определить в них отсутствие напряжения не представляется возможным.

3.1.12. При необходимости подъема на крышу локомотива, МВПС, котел и тендер паровоза для устранения повреждения или внепланового осмотра крышевого оборудования на путях, не предназначенных для его осмотра, машинистом локомотива или работником, прибывшим для устранения повреждения крышевого оборудования, должна быть дана устная заявка энергодиспетчеру на снятие рабочего напряжения с контактной подвески и заземление контактного провода работниками района контактной сети (дистанции электроснабжения). До заземления контактного провода и получения разрешения работника района контактной сети (дистанции электроснабжения) подъем на крышу локомотива, МВПС, котел и тендер паровоза запрещается.

3.1.13. Осмотр машинного отделения электровоза, дизельного помещения тепловоза со стороны проходного коридора, дизель-поезда во время движения помощник машиниста может проводить только по указанию машиниста. При этом на электровозе машинист должен держать рукоятку контроллера на нулевой или ходовой позиции.

При нахождении в дизельном помещении тепловоза, дизель-поезда и машинном отделении электровоза следует пользоваться шумоизолирующими наушниками.

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

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

3.1.15. При возникновении в пути следования аварийной ситуации, угрожающей безопасности движения поездов или безопасности людей, машинист должен принять меры к остановке поезда, сообщить о случившемся по радиосвязи дежурному ближайшей железнодорожной станции и согласовать порядок дальнейших действий.

3.1.16. При обнаружении пожара на локомотиве или в составе поезда машинист обязан принять меры к остановке поезда и действовать в соответствии с требованиями Инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

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

3.1.17. В случае обрыва и падения контактного провода, провода воздушной линии электропередачи на локомотив, МВПС или рядом с ними локомотивная бригада должна сообщить о случившемся поездному диспетчеру и оставаться в кабине управления.

В случае возгорания локомотива, МВПС при падении на них провода и невозможности дальнейшего пребывания на них локомотивная бригада должна сойти с локомотива, МВПС. При спуске с локомотива, МВПС следует спуститься до нижней ступени лестницы и, отпустив руками поручни лестницы локомотива, МВПС, спрыгнуть на земляное полотно. Во время и после приземления не касаться руками земли, рельса или локомотива, МВПС.

При падении провода рядом с локомотивом, МВПС выходить из 8-метровой зоны от места касания провода земли следует небольшими (не более 0,1 м) шагами, передвигая ступни ног по земле и не отрывая их одну от другой.

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

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

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

При обнаружении запаха газа локомотивная бригада должна надеть противогазы.

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

При получении информации от дежурного по станции о гребении буксы колесной пары в грузовом поезде осмотр состава поезда с целью выявления греющейся буксы вагона и причины ее гребения производит помощник машиниста по указанию машиниста. При этом, следуя по междупутью вдоль состава поезда, помощник машиниста должен внимательно следить за движением встречных поездов по смежному пути. На время проследования встречного поезда помощник

машиниста должен укрыться на переходной площадке вагона стоящего поезда или отойти на обочину смежного пути.

3.1.21. Запрещается соединение межвагонных высоковольтных соединений в пассажирском поезде и МВПС при разрыве поезда в пути следования.

3.1.22. Запрещается соединять части поезда на перегоне:

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

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

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

### 3.2. Требования охраны труда при эксплуатации электровозов и электропоездов

3.2.1. На электровозах, оборудованных устройствами для электрического отопления вагонов пассажирского поезда, дополнительно к требованиям пунктов 3.1.1 - 3.1.3 настоящих Правил необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

соединение и разъединение высоковольтных межвагонных электрических соединителей головного вагона поезда с локомотивом, отцепка или прицепка к поезду вагона с электрическим отоплением и осмотр ходовых частей вагонов поезда должны производиться при отключенных на локомотиве отопительной электрической цепи поезда, силовых и вспомогательных электрических цепях, быстродействующем или главном выключателе и опущенных токоприемниках. После выполнения этих операций ключ отопления поезда должен быть передан машинистом локомотива поезвному электромеханику или начальнику поезда;

соединение и разъединение высоковольтной магистрали головного вагона с локомотивом производится поездным электромехаником или начальником пассажирского поезда в присутствии машиниста локомотива и только после получения от него ключа отопления поезда. После соединения высоковольтной магистрали ключ отопления поезда передается поездным электромехаником (начальником поезда) машинисту локомотива. До момента разъединения высоковольтной магистрали головного вагона от локомотива ключ отопления поезда должен находиться у машиниста локомотива;

машинисту локомотива запрещается включать отопление поезда и приводить поезд в движение при отсутствии у него ключа отопления.

3.2.2. Запрещается при поднятом токоприемнике открывать на электровозе, электропоезде (далее – электроподвижной состав) двери (шторы) высоковольтной камеры, шкафов для электроаппаратов, снимать щиты подвагонных ящиков, кожухи и другие ограждения электрооборудования.

3.2.3. При поднятом и находящемся под напряжением токоприемнике электроподвижного состава разрешается:

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

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

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

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

осматривать тормозное оборудование и проверять выходы штоков тормозных цилиндров: на электровозах типа ЧС - только на смотровой канаве, на электросекциях - не залезая под кузов;

проверять на ощупь нагрев букс;

вскрывать кожух и настраивать регулятор давления;

настраивать электронный и вибрационный регуляторы напряжения;

продувать маслоотделители и концевые рукава тормозной и напорной магистралей;

заправлять песочные бункера электропоездов;

проверять подачу песка под колесную пару.

На электровозах, кроме того, дополнительно разрешается:

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

проверять цепи электронной защиты, стоя на диэлектрическом ковре с надетыми диэлектрическими перчатками;

проверять показания электроизмерительных приборов, расположенных в шкафах с электрооборудованием;

проверять показания манометров, расположенных в шкафах с оборудованием;

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

включать автоматы защиты;

обтирать нижнюю часть кузова;

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

проверять давление в маслопроводе компрессора;

регулировать предохранительные клапаны воздушной системы (кроме электровозов серии ЧС2т);

производить уборку (кроме влажной) кабины, тамбуров и проходов в машинном отделении.

Выполнение других работ на электроподвижном составе при поднятом и находящемся под напряжением токоприемнике запрещается.



3.2.4. Запрещается выполнение работ на электроподвижном составе, за исключением работ, предусмотренных пунктом 3.2.3 настоящих Правил, если на электровозе (секции электровоза), электропоезде или хотя бы на одном из электровозов, работающих по системе многих единиц, одной из электросекций электропоезда поднят токоприемник.

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

На электровозе:

3.2.5.1. Выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины и электроотопление поезда. Отключить главный выключатель на электровозе переменного тока, быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока и опустить токоприемники выключением соответствующих тумблеров на пульте управления. Убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприемники опущены.

3.2.5.2. Заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять их.

3.2.5.3. Снять реверсивную рукоятку с контроллера машиниста, если конструкцией электровоза не предусмотрена ее блокировка в нулевом положении. Блокирующие ключи выключателей и реверсивная рукоятка должны находиться у работника, производящего осмотр или ремонт оборудования.

3.2.5.4. Закрыть разобщительным краном доступ сжатого воздуха от вспомогательной пневматической системы к клапану токоприемника.

3.2.5.5. На электровозе постоянного тока отключить крышевые разъединители и убедиться в том, что нож заземляющего разъединителя находится в положении «заземлено».

3.2.5.6. На электровозе переменного тока после полной остановки вспомогательных машин и фазорасщепителя заземляющей штангой, предварительно подсоединенной в установленном месте к корпусу электровоза, коснуться выводов тягового трансформатора для снятия емкостного заряда с силовой цепи электровоза, после чего заземлить высоковольтный ввод, пользуясь диэлектрическими перчатками.

3.2.5.7. После проведения указанных операций, убедившись на слух в полной остановке вращения вспомогательных машин, разрешается вход в высоковольтную камеру, снятие ограждений и выполнение технического обслуживания оборудования. Выполнение этих работ должно производиться двумя работниками, один из которых должен находиться вне высоковольтной камеры и контролировать действия работника, находящегося внутри нее.

При этом дверь, шторы и ограждения высоковольтной камеры должны оставаться открытыми на все время пребывания в ней.

3.2.5.8. У электровозов (секций), работающих по системе многих единиц, осмотр и техническое обслуживание тяговых электродвигателей,

вспомогательных машин и электрических аппаратов должны производиться при опущенных токоприемниках на всех электровозах (секциях) с соблюдением требований подпунктов 3.2.5.1 – 3.2.5.7 настоящих Правил.

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

На электропоезде:

3.2.5.9. Опустить все токоприемники и визуально убедиться в том, что они опущены.

3.2.5.10. Перевести из положения «автомат» в положение «ручное - вспомогательный компрессор» воздушные краны токоприемника моторного вагона той электросекции, которая подлежит осмотру.

3.2.5.11. Главный разъединитель и заземлитель трансформатора установить в заземляющее положение.

3.2.5.12. Все кабины управления и шкафы должны быть заперты, а ключи от них и реверсивная рукоятка находиться у лица, проводящего осмотр. Автоматические двери вагонов должны быть закрыты.

Запрещается на электропоездах переменного тока принудительное включение реле опускания токоприемника или постановка перемычек на его блокировки.

3.2.6. В случае отказа блокирующих устройств в пути следования на одной из секций электровоза последнюю необходимо перевести в положение «отключено». На одно- или двухсекционных электровозах, имеющих единую систему блокирующих устройств, допускается при технической возможности следовать с выключенными или заблокированными защитными устройствами до ближайшей железнодорожной станции, имеющей локомотивное депо, ПТОЛ или пункт оборота локомотивов. При этом локомотивная бригада должна находиться только в кабине управления. Если возникает необходимость зайти в машинное отделение, машинист обязан выполнить требования подпунктов 3.2.5.1 – 3.2.5.8 настоящих Правил.

3.2.7. При повреждении крышевого оборудования электроподвижного состава и невозможности дальнейшего следования поврежденную секцию электровоза (электропоезда) при всех опущенных токоприемниках необходимо отключить, воздушные краны токоприемника моторного вагона поврежденной секции электропоезда перевести в положение «ручное - вспомогательный компрессор».

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

Установку теплового реле и другой защитной высоковольтной аппаратуры электровоза в рабочее положение необходимо производить в диэлектрических перчатках при помощи специальной изолирующей штанги и при опущенных токоприемниках.

3.2.9. При срабатывании в пути следования аппаратов защиты электровозов, работающих по системе СМЕТ, допускается переводом тумблера «А-С» в положение «А» на пульте сигнализации выявить неисправный электровоз и продолжить ведение поезда.

В случае неисправности аппаратуры СМЕТ в пути следования и отказа кнопки «Откл» на пульте сигнализации машинист обязан воспользоваться кнопкой аварийного отключения, расположенной на электронном блоке «БВ» в стойке аппаратуры.

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

3.2.11. При устранении неисправности разрешается пользоваться только аварийными схемами, предусмотренными заводом-изготовителем локомотива или утвержденными службой локомотивного хозяйства железной дороги по согласованию с Департаментом локомотивного хозяйства.

При необходимости зайти в высоковольтную камеру локомотива машинист должен в журнале технического состояния локомотива произвести запись «Вхожу в высоковольтную камеру для производства работы» (указывается вид работы), поставить подпись, указать дату, время и после этого:

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

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

отключить вспомогательные машины;

опустить токоприемники и убедиться визуально, что они опущены;

вынуть реверсивную рукоятку и ключи выключателей;

открыть шторы высоковольтной камеры;

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

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

### 3.3. Требования охраны труда при эксплуатации тепловозов и дизель-поездов

3.3.1. При эксплуатации тепловозов и дизель-поездов дополнительно к требованиям пунктов 3.1.1 – 3.1.23 настоящих Правил должны выполняться следующие требования:

при необходимости осмотра и технического обслуживания дизель-генератора (дизеля), электро- и вспомогательного оборудования тепловоза (дизель-поезда)

последний необходимо остановить, затормозить ручным тормозом, остановить дизель-генератор (дизель), обесточить все электрические цепи и выключить рубильник аккумуляторной батареи. Люки картера дизеля следует открывать через 10 – 15 минут после его остановки;

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

3.3.2. При устранении неисправности и необходимости захода в высоковольтную камеру тепловоза следует соблюдать требования пункта 3.2.11 настоящих Правил.

### 3.4. Требования охраны труда при эксплуатации паровозов

3.4.1. При эксплуатации паровозов дополнительно к требованиям пунктов 3.1.1 – 3.1.12, 3.1.15 – 3.1.20 и 3.1.22 – 3.1.23 настоящих Правил должны выполняться следующие требования.

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

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

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

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

3.4.2. При применении антинакипина для химической обработки воды для паровозов и дизелей тепловозов необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

не допускать попадания антинакипина на обувь, одежду или незащищенные части тела. При попадании антинакипина на незащищенные части тела следует немедленно промыть их водой, после чего обратиться в медпункт;

при заливке антинакипина в водяной бак тендера необходимо пользоваться рукавицами и защитными очками.

Запрещается вносить пустые бидоны из-под антинакипина в столовую, магазины и другие производственные, общественные и жилые помещения.

3.4.3. При порче в пути следования каких-либо приборов паровоза, находящихся под давлением пара, разрушении водомерного стекла, изломе кранов и разрыве трубок необходимо немедленно отключить неисправный прибор от источника питания, а при невозможности сделать это – закрыть поврежденное место доступными средствами.

3.4.4. 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 отоплении котла) и снизить давление пара в котле до нуля.

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

### 3.5. Требования охраны труда при обслуживании паровозов на мазутном (нефтяном) отоплении

3.5.1. При мазутном (нефтяном) отоплении на паровозе паровозная бригада должна соблюдать меры пожарной безопасности, не допуская разливания и воспламенения топочного мазута (далее – нефтетопливо).

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

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

3.5.3. При снятии зажимных запоров и открытии дверец шуровочного отверстия топки паровоза необходимо соблюдать осторожность, особенно при пуске форсунки в работу. На горячем паровозе перед открытием дверцы шуровочного отверстия следует слегка приоткрывать сифон или пускать в ход турбину дымососа (на паровозе серии СО<sup>к</sup>).

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

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

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

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

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

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

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

### 3.6. Требования охраны труда при обслуживании паровозов на угольном и углемазутном отоплении

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

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

3.6.3. В соответствии с требованиями Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте запрещается производить чистку зольника (топки) паровоза, если на путях на расстоянии менее 50 м находятся вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями, горючими жидкостями, другими горючими и опасными грузами.

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

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

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

Чистка топки с выбрасыванием шлака при движении паровоза запрещается.

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

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

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

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

## IV. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ЭКИПИРОВКЕ ЛОКОМОТИВОВ И МВПС

4.1. Ввод электровоза, тепловоза и дизель-поезда на позицию экипировочного устройства, расположенного на открытых деповских путях или на приемоотправочных путях железнодорожной станции, локомотивная бригада должна производить по зеленому огню светофора, разрешающему въезд электровоза, тепловоза и дизель-поезда на экипировочную позицию.

4.2. При экипировке электровозов, тепловозов и дизель-поездов должны соблюдаться следующие требования.

4.2.1. После ввода на экипировочную позицию электровоз, тепловоз и дизель-поезд необходимо затормозить ручным тормозом или под его колесные пары (с внутренней стороны двухосной тележки или с двух сторон колеса средней колесной пары трехосной тележки) подложить тормозные башмаки и выполнить следующее:

на электровозе – произвести действия, установленные подпунктами 3.2.5.1 и 3.2.5.2 настоящих Правил;

на тепловозе и дизель-поезде - заглушить дизель тепловоза (дизели секций тепловоза, моторных вагонов дизель-поезда);

снять напряжение с контактного провода экипировочной позиции. Снятие напряжения с контактного провода должно производиться работником, ответственным за снятие и подачу напряжения.

4.2.2. Воду для охлаждения дизелей тепловозов, дизель-поездов следует закачивать и сливать при помощи трубопроводов ручного водяного насоса и других приспособлений, исключающих пролив воды.

Запрещается использование охлаждающей воды для других целей, кроме заправки систем охлаждения дизелей тепловозов, дизель-поездов.

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

В соответствии с требованиями Инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе наполнение топливных баков тепловозов и дизель-поездов следует производить не менее чем на 50 мм ниже верхнего их уровня, чтобы не допустить утечки в результате расширения топлива при высокой температуре наружного воздуха и при включении топливоподогревательных устройств.

Заправочный пистолет следует отводить от горловины топливного бака только после полного прекращения вытекания топлива.

После набора топлива горловины топливных баков следует плотно закрыть пробками.

Запрещается:

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

производить заправку топливных баков при работающих дизелях тепловозов, дизель-поездов;

производить экипировку локомотивов топливом и смазочными материалами во время грозы.

4.3. Экипировка электровозов и тепловозов, обслуживаемых одним машинистом, должна производиться дежурной сменой экипировщиков или машинистом совместно с дежурной сменой экипировщиков.

4.4. При экипировке паровозов должны соблюдаться следующие требования.

4.4.1. После ввода паровоза на экипировочную позицию выполнить требования пункта 2.3.2 настоящих Правил и потушить форсунку (на паровозах с нефтяным (мазутным) отоплением).

4.4.2. Продувку труб производить в очках во избежание засорения глаз и получения ожогов, не допускать открывания дверки шуровочного отверстия при продувке труб из дымовой коробки, плотно крепить все соединения продувочного прибора, не допускать резкого открывания паровых вентилей.

4.4.3. При продувке котла принимать меры предосторожности от ожога горячей водой и паром работников экипировочной бригады.

4.4.4. При наборе воды в водяной бак паровоза подводить хобот гидроколонки к люку тендера только с помощью цепи с земли после полной остановки паровоза, а установку его на люк производить с площадки тендера. В случае необходимости передвижения паровоза хобот гидроколонки должен быть отведен от люка тендера цепью с земли.

После набора воды хобот гидроколонки цепью с земли должен быть отведен в нормальное положение (вдоль пути) с обязательным закреплением вращающегося стояка на затвор постаменты гидроколонки.

При закрытии и открытии задвижки гидроколонки следить за движением поездов по соседнему пути.

4.4.5. Набор воды в тендер паровоза на электрифицированном участке производить под наблюдением машиниста паровоза. При этом подход к водяным люкам тендера осуществлять путем выхода из будки паровоза на землю и последующего подъема к люкам по лестнице на задней стенке тендера.

4.4.6. В соответствии с Правилами техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации паровозов жидкие антинакипины должны храниться на паровозе в ящике тендера в закрытых бидонах емкостью не более 15 л, имеющих ручки, крышки и донные уторы высотой 15 – 20 мм. Бидоны должны быть окрашены ярко-красной краской с четкой надписью белого цвета «Антинакипин». Брикет антинакипина должны храниться в ящиках тендера или коробках с такой же надписью.

Переноска бидонов и других емкостей с жидким антинакипином на плечах запрещается.

Запрещается хранение антинакипинов в чайниках, бутылках, кружках и другой посуде для питьевой воды.

4.4.7. В соответствии с Правилами техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации паровозов заполнять бак тендера паровоза нефтетопливом следует на 50 – 60 мм ниже основания горловины бака, чтобы не допустить пролива нефтетоплива на тендер и землю.

После наполнения бака и закрытия крана (вентиля) у раздаточного бака нефтенаборную трубу следует отводить только после прекращения поступления нефтетоплива.

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



4.4.8. При наборе топлива запрещается стоять на тендере паровоза, на подножках будки машиниста, около дверей, ведущих из будки машиниста на тендер, под грейфером или бадьей подъемного крана, а также под затвором бункера эстакады.

При разравнивании угля по тендеру не следует становиться близко к краю бортов во избежание падения.

4.4.9. Случайно пролитое на землю дизельное топливо, масло и нефтетопливо при заправке тепловозов и паровозов следует засыпать песком, после чего собрать песок в предназначенную для этого емкость для последующей его утилизации.

4.5. При работе с охлаждающей водой и ее компонентами для дизелей тепловозов, дизель-поездов и котла паровоза не следует касаться лица и особенно глаз руками.

Для защиты кожных покровов рук от воздействия минеральных масел, нефтепродуктов, органических растворителей, эмульсий, растворов кислот и щелочей, воды для охлаждения дизеля (котла паровоза) следует применять защитные пасты, кремы и мази, разрешенные к применению в установленном порядке.

4.6. Запрещается выход на крышу электровоза, тепловоза, дизель-поезда и тендер паровоза, находящиеся под контактным проводом, при наличии напряжения в контактной сети.

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

4.7. Заправка песком бункеров локомотивов, МВПС должна производиться со стационарных площадок, поворотных площадок с лестницами или переносных лестниц с поручнями.

4.8. При вводе электровоза, тепловоза и МВПС на установку наружной обмывки и их выводе окна кабин управления должны быть закрыты. При этом скорость передвижения локомотива и МВПС в соответствии с Типовой инструкцией по охране труда для локомотивных бригад должна быть не более 3 км/час.

Ввод электровоза, тепловоза и МВПС на моечную установку должен производиться только по разрешающему показанию сигнализации либо по команде дежурного по депо или работника, обслуживающего моечную установку.

## **V. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЛОКОМОТИВАМ И МВПС**

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

Исправность блокирующих устройств, состояние заземлений, ограждений и защитных средств необходимо проверять перед каждым выходом локомотива, МВПС из депо и пункта оборота локомотивов.

5.2. Не допускается выпускать в эксплуатацию локомотивы, МВПС, имеющие неисправности, угрожающие безопасности движения, а также с неисправными или отсутствующими:

блокирующими устройствами дверей (штор) высоковольтных камер (шкафов), ящиков, панелей пульта управления, легкоъемных (без применения инструмента) ограждений электрических машин, статических преобразователей и другого электрического оборудования с напряжением выше 42 В переменного и выше 110 В постоянного тока;

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

ограждениями механического оборудования;

устройствами сигнализации о наличии напряжения в высоковольтной камере;

диэлектрическими перчатками и коврами;

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

изолирующими штангами для отключения разъединителей тяговых электродвигателей;

средствами пожаротушения и пожарной сигнализации.

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

5.3. Дополнительно к требованиям пункта 5.2 настоящих Правил паровозы не должны выпускаться из депо с парением сальников, цилиндрических и золотниковых крышек и продувочных клапанов цилиндров, неисправными искроуловительными и искрогасительными устройствами.

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

«Не открывать при поднятом токоприемнике» - на дверях и съемных щитах высоковольтных камер электровозов, коллекторных люков вспомогательных машин электроподвижного состава, на расположенных вне высоковольтных камер ящиках электрических аппаратов и на стенках щитов измерительных приборов; на панелях пульта управления, не имеющих блокировок в цепях управления токоприемников на напряжение выше 42 В переменного и 110 В постоянного тока. Допускается замена знака безопасности «Не открывать при поднятом токоприемнике» на щитах и дверцах, открыть которые невозможно без применения инструмента, на знак «Осторожно! Электрическое напряжение» по ГОСТ 12.4.026.

«Осторожно! Электрическое напряжение» по ГОСТ 12.4.026 – на крышках коллекторных люков, на остовах вспомогательных машин, расположенных вне высоковольтной камеры, а также на дверях и щитах высоковольтных камер, панелях пульта управления, не имеющих блокировок в цепях управления токоприемников. На электрических машинах с напряжением ниже 42 В переменного и 110 В постоянного тока знак «Осторожно! Электрическое напряжение» допускается не наносить;

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

«Не подниматься на крышу под контактным проводом» – у лестниц и люков, ведущих на крышу тепловозов и дизель-поездов;

«Внимание! Опасное место» - на кожухах аппаратов и приборов высокого напряжения, изолированных от кузовов вагонов электропоездов;

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

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

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

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

Грузовые локомотивы, использующиеся в пассажирском движении, должны иметь на бортах надпись «пассажирский», нанесенную белой (при светлом кузове – контрастной по отношению к цвету кузова) краской с высотой букв 20 – 30 см.

5.5. На локомотивах, МВПС металлические кожухи и корпуса электрических машин, приборов, аппаратов, а также ограждения (включая трубы), конструкции для крепления токоведущих частей и другое оборудование, которое может в случае неисправности оказаться под напряжением выше 42 В переменного и 110 В постоянного тока, в соответствии с требованиями ГОСТ 12.2.056 должны быть заземлены на корпус локомотива.

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

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

При подаче на эти устройства напряжения с номинальным значением выше 42 В переменного и 110 В постоянного тока должна быть исключена возможность попадания обслуживающего персонала под напряжение путем применения блокирующих устройств штор и дверей высоковольтных камер, шкафов и ящиков электрооборудования.

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

5.7. В машинном отделении, высоковольтной камере и с наружной стороны кузова электровозов и тепловозов должны быть предусмотрены розетки с

закрывающимися крышками для включения переносных светильников напряжением не выше 42 В переменного или 110 В постоянного тока.

5.8. Межсекционные разъемы силовых электрических цепей электровозов и тепловозов, включая цепи электрического отопления, должны иметь блокирующее устройство, исключающее возможность их соединения (разъединения), а также доступ к токоведущим частям при наличии на них напряжения выше 42 В переменного и 110 В постоянного тока.

5.9. На каждом электровозе, тепловозе и МВПС должны быть следующие защитные средства:

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

ковры резиновые диэлектрические (два на секцию локомотива);

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

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

три пары шумоизолирующих наушников (на тепловозах, дизель-поездах и электровозах).

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

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

На локомотиве, МВПС должен быть перечень защитных средств, используемых на конкретной серии, типе локомотива, МВПС, утвержденный службой локомотивного хозяйства железной дороги или руководителем депо.

5.10. Локомотивы, МВПС должны быть обеспечены огнетушителями, установками пожаротушения, пожарным инвентарем и пожарным ручным инструментом в соответствии с Инструкцией по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

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

5.11. Средства защиты необходимо периодически испытывать в порядке, установленном приложением № 1 к настоящим Правилам.

Допускается испытание средств защиты ранее установленного срока при очередных ремонтах локомотива, МВПС. Запрещается применять средства защиты без штампа испытания (кроме диэлектрических ковров и инструмента с изолирующими рукоятками). В депо должен быть установлен порядок учета, хранения, выдачи и испытаний средств защиты.

5.12. Тендерный нефтяной бак паровоза должен быть снабжен вертикальной газоотводной трубкой с сеткой на наружном конце для отвода паров

нефтетоплива из бака. Трубка должна быть изогнута горизонтально в сторону задней стенки нефтяного бака.

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

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

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

5.15. Техническое состояние кабины управления при выпуске локомотива, МВПС из депо должно обеспечивать безопасные условия труда локомотивной бригады и защиту от воздействия возникающих на локомотиве, МВПС вредных и опасных факторов, а также удобный и безопасный доступ к агрегатам и механизмам при их эксплуатации и техническом обслуживании.

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

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

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

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

5.18. Для лобовых окон кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом вагонного типа должны применяться высокопрочные электрообогреваемые стекла, будки машиниста паровоза – высокопрочные стекла. Для боковых окон кабины управления (будки машиниста) локомотивов могут применяться высокопрочные стекла или безопасные закаленные стекла, соответствующие ГОСТ 5727. Для окон в передней, задней и боковых стенках кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом капотного типа могут применяться безопасные закаленные стекла, соответствующие ГОСТ 5727.

Для лобовых окон кабин управления электропоездов и дизель-поездов должны применяться полированные закаленные стекла с пленочным электрообогревом, для боковых окон кабин управления и пассажирских салонов - закаленные стекла, соответствующие ГОСТ 5727.

5.19. Лобовые окна кабин управления электропоездов и дизель-поездов должны быть оборудованы стеклоочистителями, лобовые окна кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом вагонного типа, окна в передней и задней

стенках кабин управления электровозов и тепловозов с кузовом капотного типа - стеклоочистителями и стеклообогревателями. В выключенном положении стеклоочистители не должны мешать нормальному обзору впереди лежащего пути.

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

На лобовых окнах кабин управления электропоездов и дизель-поездов должны быть регулируемые по высоте солнцезащитные шторы.

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

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

5.23. Системы освещения локомотивов, МВПС должны быть в исправном состоянии, работать в установленных режимах и иметь штатное число электроламп и колпачков светофильтров. Не допускается произвольная замена электроламп электролампами другой мощности, арматуры источников света и светофильтров.

5.24. Стойка аппаратуры дистанционного управления СМЕТ должна иметь штатную подсветку от общего освещения машинного отделения. Скоростемеры и скоростемерные ленты должны иметь штатную или дополнительную подсветку.

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

Полы кабин управления электровозов, тепловозов и МВПС должны быть покрыты линолеумом.

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

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

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

5.28. Системы отопления, вентиляции и охлаждения воздуха должны обеспечивать параметры микроклимата в кабинах управления электровозов, тепловозов и МВПС, соответствующие требованиям СП 2.5.1336 и СП 2.5.1198.

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

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

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

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

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

5.33. Цветовое оформление агрегатов и элементов локомотивов, МВПС, влияющее на безопасность труда и движения, должно быть выполнено в соответствии с требованиями ГОСТ 12.4.026 и ГОСТ 12.2.056.

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

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

В локомотивах, МВПС, не оборудованных шкафом для хранения одежды, в кабине управления должны быть крючки для верхней одежды и полка для головных уборов. Шкаф для хранения одежды не должен захламляться посторонними предметами.

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

5.37. В кабине управления электровоза, тепловоза должны быть места для размещения двух термосов.

5.38. Санитарный узел (умывальник, унитаз), предусмотренный конструкцией локомотива, МВПС, должен содержаться в чистоте. В местах экипировки локомотивов, МВПС на ПТОЛ или в местах отправления поездов на железнодорожных станциях водяные баки для санитарных нужд должны своевременно заправляться водой.

5.39. В кабине управления локомотивов, МВПС должны быть установлены пепельницы.

5.40. На локомотиве, МВПС должен быть ящик (шкафчик) для хранения аптечки или сумки с необходимыми медикаментами, перевязочными материалами и инструкций по их применению и оказанию первой (доврачебной) помощи пострадавшим.

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

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

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

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

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

5.45. Крышки высоковольтных подвагонных ящиков, силовых трансформаторов, выпрямительных и тиристорно-импульсных установок, двери шкафов с высоковольтной аппаратурой, межвагонные высоковольтные соединения и лестницы на крышу вагонов электропоездов должны иметь блокировочные устройства, обеспечивающие опускание токоприемника соответствующей секции при их открытии.

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

5.47. Светильники, установленные в аккумуляторных отсеках локомотивов, МВПС, должны быть во взрывобезопасном исполнении.

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

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

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

Дополнительно должны быть установлены: манометр давления воздуха в цилиндрах, кнопка управления передней и задней автосцепками, кран вспомогательного тормоза, пульт управления радиостанцией и световая сигнализация сброса нагрузки.

Указанные устройства и сигнализаторы должны быть расположены на втором пульте управления или переносном пульте дистанционного управления локомотивом.

С внешней стороны кабины с обеих сторон должны быть установлены светильники с желтыми светофильтрами для сигнализации места нахождения машиниста и зеркала заднего вида. Включение соответствующего светильника



должно быть автоматическим, а зеркала должны обеспечивать обзор зоны маневровой работы локомотива при нахождении машиниста с левой или правой стороны кабины управления по ходу движения.

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

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

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

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

5.54. Для хранения сигнальных принадлежностей и инструмента, необходимого для выполнения технического обслуживания, на локомотиве, МВПС должны быть шкафы, ящики.

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

## **VI. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ТЕРРИТОРИЯМ, ПЛОЩАДКАМ, ПОМЕЩЕНИЯМ И ПРОИЗВОДСТВЕННОМУ ОБОРУДОВАНИЮ, ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА РАБОТНИКОВ**

6.1. Автомобильные дороги, тротуары и пешеходные дорожки территории депо, ПТОЛ должны иметь твердое покрытие.

Дороги для транспортных средств и служебные проходы в местах пересечения с железнодорожными путями должны иметь твердые покрытия или настилы ( типовые или переносные) на уровне головки рельсов для проезда

транспортных средств и прохода работников. Эти места должны быть оборудованы сигнализацией, а также искусственным освещением.

6.2. На территориях, в производственных помещениях депо, ПТОЛ, экипировочных устройствах и технологическом оборудовании, которое может служить источником опасности для работников, должны быть нанесены сигнальные цвета, сигнальная разметка, установлены или нанесены знаки безопасности труда в соответствии с требованиями ГОСТ Р 12.4.026, Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта и Рекомендациями по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей.

6.3. Для приемки и сдачи локомотивов, МВПС вне цеха депо, ПТОЛ на территории депо, ПТОЛ должно быть оборудовано специально отведенное место, уровень освещенности которого должен соответствовать требованиям нормативных актов, указанных в пункте 1.6 настоящих Правил.

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

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

6.6. Помещения депо, ПТОЛ, предназначенные для проведения технического обслуживания локомотивов, МВПС, должны обеспечиваться установками пожаротушения, огнетушителями и пожарным инвентарем в соответствии с Нормами оснащения объектов и подвижного состава железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения.

6.7. На территориях депо, ПТОЛ должны быть отдельные емкости для сбора и хранения остатков загрязненных нефтепродуктов и пропитанных нефтепродуктами обтирочных материалов и других отходов.

6.8. Промывочные воды при обмывке локомотивов, МВПС должны собираться и обезвреживаться.

6.9. Производственные воды, загрязненные нефтепродуктами, должны спускаться с территории депо, ПТОЛ в очистные сооружения.

6.10. Комплекс очистных сооружений должен обеспечивать очистку промывочных вод до установленных норм. Использование промывочной воды должно быть, как правило, замкнутое (бессточное). Нефтеловушки должны регулярно очищаться от шлама, грязи и нефтепродуктов.

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

6.11. Места сброса промывочных вод, прошедших нейтрализацию, должны быть согласованы с территориальным управлением (отделом) Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

6.12. Ворота стойловой части депо, ПТОЛ должны быть оборудованы электроприводом для открывания (закрывания) с фиксацией их в открытом и закрытом положениях. Механизм открывания ворот должен быть заблокирован с устройством включения тепловых завес. Управление воротами должно быть местным.

6.13. На каждом стойле цеха депо, ПТОЛ и экипировочных устройствах, имеющих контактный провод, должна быть сигнализация о наличии (отсутствии) напряжения в контактной сети. Аналогичной сигнализацией должны быть оборудованы стойла, ввод (вывод) локомотивов в которые производится с помощью постороннего источника питания.

Сигнализация о наличии напряжения в контактной сети должна быть выполнена при помощи светофоров с линзами диаметром не менее 150 мм, с секционным разъединителем контактной сети или выключателем постороннего источника питания и действовать в зависимости от их положения.

При наличии напряжения в контактной сети какого-либо стойла или на стоящем на нем локомотиве, подключенном к постороннему источнику питания, в начале и конце этого стойла должен гореть красный огонь светофора, при снятом напряжении – зеленый огонь светофора.

Секционные разъединители участка контактной сети, расположенного над экипировочными позициями, должны быть заблокированы с замком калитки или переходным мостиком в барьере стационарной площадки экипировочной позиции, а при поворотных площадках - с приводом поворотного механизма.

6.14. Контактная сеть в здании депо, ПТОЛ нормально должна находиться без напряжения.

Секционный разъединитель в отключенном состоянии должен заземлять контактную сеть. Заземление на тяговый рельс должно быть двойное. Каждый секционный разъединитель должен иметь свой номер и замки, а их ключи должны иметь бирки, соответствующие номеру разъединителя. Ключи к замкам секционных разъединителей должны храниться у дежурного по депо.

6.15. Смотровые канавы должны быть оборудованы системами отопления, освещения, иметь гладкие, легко моющиеся стены, а напольная часть канав - уклоны и сточные желоба к сборным колодцам. При необходимости смотровые канавы должны оборудоваться переходными мостиками.

6.16. Полы в производственных помещениях депо, ПТОЛ должны быть непроницаемы для жидкостей, иметь ровную, нескользкую, удобную для очистки поверхность и достаточный уклон для стока. В холодных и скользких местах должны быть уложены теплоизолирующие и нескользкие настилы. Все каналы и углубления в полах должны быть плотно закрыты и ограждены.

6.17. Светильники и стекла световых проемов должны не реже двух раз в год очищаться от копоти, пыли и грязи, а в помещениях со значительными производственными выделениями дыма, пыли и копоти - не реже одного раза в квартал. Для удобной и безопасной очистки должны быть оборудованы специальные настилы с барьерами, переносные или постоянные лестницы, передвижные вышки.

6.18. Цеха технического обслуживания локомотивов, МВПС должны быть оборудованы механической общеобменной вентиляцией, независимо от наличия системы естественной общеобменной вентиляции.

6.19. При умывальных в производственных цехах должны быть мыло и регулярно сменяемые полотенца или воздушные сушилки для рук.

6.20. В умывальных при производствах, связанных с загрязнением рук маслами и другими веществами, трудносмываемыми водой, должны быть специальные средства для мытья рук. Мытье рук техническими жидкостями категорически запрещается.

6.21. В депо, ПТОЛ должны быть отапливаемые санитарно-бытовые помещения, содержащие гардеробные, душевые, умывальные, санузлы, комнаты гигиены женщин, помещения для приема пищи, помещения для отдыха и обогрева, обработки, хранения и выдачи спецодежды и средств индивидуальной защиты, помещения для сушки спецодежды и спецобуви.

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

6.23. Душевые должны обеспечиваться горячей и холодной водой в количестве, достаточном для всех работников. Использование душевых должно осуществляться в соответствии с графиком для рабочих отдельных смен и цехов.

6.24. Полы, стены и оборудование гардеробных, умывальных, душевых, уборных, комнат гигиены женщин, ручных и ножных ванн должны иметь покрытия из влагостойких материалов с гладкими поверхностями, легко моющимися горячей водой с применением моющих, дезинфицирующих средств.

6.25. Гардеробные должны быть оборудованы вешалками или специальными шкафчиками для хранения личной рабочей и домашней одежды. Хранение домашней и рабочей одежды должно быть обязательно раздельным.

6.26. Для стирки и химической чистки специальной одежды в депо или на железнодорожном узле (для группы структурных подразделений железной дороги, отделения железной дороги) должны предусматриваться прачечные и химчистки.

6.27. Все помещения депо должны быть обеспечены доброкачественной питьевой водой. Для пользования питьевой водой должны быть установлены фонтанчики, соединенные с водопроводной сетью, или бачки с кипяченой водой с плотно закрывающимися крышками. Вода в бачках должна ежедневно заменяться свежей, бачки - плотно закрываться крышками и запираться на замок, регулярно промываться горячей водой и подвергаться дезинфекции.

6.28. В депо при отсутствии столовых (буфетов) должны быть выделены специальные помещения для приема пищи, оборудованные посадочными местами, холодильником, умывальником, мойкой для мытья посуды с подводкой горячей и холодной воды, плитой или микроволновой печью для подогрева пищи.

Питание локомотивных бригад должно быть организовано в столовых (буфетах) домов отдыха локомотивных бригад или на станциях.

6.29. Помещения для отпуска работникам спецпитания должны быть расположены вне производственных помещений.

6.30. С учетом списка работников и групп производственных процессов в депо должны быть здравпункты (медпункты), комнаты гигиены женщин, сауны, помещения для отдыха в рабочее время и психосоматической регуляции.

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

6.32. В пунктах оборота локомотивов, МВПС должны быть дома или комнаты отдыха локомотивных бригад, которые должны соответствовать требованиям Положения по устройству и содержанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад.

6.33. В локомотивных депо должны быть кабинеты и уголки охраны труда, в ПТОЛ – уголки охраны труда, имеющие наглядные пособия по охране труда, производственной санитарии и пожарной безопасности в соответствии с Положением о кабинете охраны труда на предприятиях федерального железнодорожного транспорта.

## **VII. ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ, СВЯЗАННЫМ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ И ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ ЛОКОМОТИВОВ И МВПС**

7.1. Начальники локомотивных депо и их заместители (главные инженеры) должны обеспечить:

содержание локомотивов, МВПС, устройств и сооружений локомотивного хозяйства в соответствии с требованиями, обеспечивающими охрану труда работников депо;

внедрение на локомотивах, МВПС современных средств безопасности, системы предупредительной сигнализации, устройств дистанционного управления автоматическими установками пожарной сигнализации и пожаротушения, систем предупреждения пожаров и противопожарной защиты, средств отведения избыточного тепла, локализации источников шума, вибрации, пыли и других вредных факторов;

периодический контроль санитарного состояния кабин управления локомотивов, МВПС;

требуемые условия труда работников;

организацию работы и контроль за выполнением мероприятий по охране труда работников;

организацию обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда локомотивных бригад и других работников, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов, МВПС;

разработку и внедрение инструкций по охране труда работников при эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов, МВПС;

выполнение требований санитарно-бытового и медицинского обслуживания работников, в частности проведение совместно с медицинскими работниками периодических медицинских осмотров работников депо, ПТОЛ, предрейсовых медицинских осмотров локомотивных бригад, проверки готовности их к

очередному рейсу, соблюдения режима труда и отдыха локомотивных бригад, обеспечения их надлежащего питания в пункте оборота локомотивов, МВПС и пункте подмены локомотивных бригад;

контроль за соблюдением работниками требований норм, правил, стандартов и инструкций по охране труда;

выдачу работникам специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты, своевременную стирку, чистку (в том числе химическую) и ремонт спецодежды;

выполнение обязательств и соглашений по охране труда, предусмотренных коллективными договорами (соглашениями).

7.2. Заместитель начальника депо по эксплуатации, дежурные по основным, оборотным депо, ПТОЛ, их помощники и машинисты-инструкторы локомотивных бригад обязаны обеспечить:

выполнение работниками требований настоящих Правил и инструкций по охране труда, соблюдение ими требований пожарной безопасности и производственной санитарии;

прохождение локомотивными бригадами предрейсового медицинского осмотра;

инструктаж работников по охране труда;

проверку наличия специального инвентаря и его комплектность, состояния инструмента, защитных средств, предохранительных устройств, огнетушителей, пожарного оборудования, установок пожарной сигнализации и пожаротушения, сигнальных принадлежностей и своевременную их замену в случае неисправности;

контроль за правильным использованием локомотивными бригадами и другими работниками специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты;

контроль за техническим, санитарным и противопожарным состоянием локомотивов, МВПС в процессе их эксплуатации в соответствии с технологическими процессами.

Локомотивные бригады и другие работники, занятые эксплуатацией и техническим обслуживанием электроустановок, не допускаются к работе без соответствующего удостоверения (или с удостоверением с истекшим сроком действия) о проверке знаний Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей, Межотраслевых правил по охране труда (правил безопасности) при эксплуатации электроустановок и других нормативных документов.

7.3. В каждом депо приказом (или распоряжением) руководства для непосредственного выполнения обязанностей по организации эксплуатации электроустановок должен быть назначен ответственный за электрохозяйство, а на время его отсутствия - работник, его замещающий.

Ответственный за электрохозяйство и работник, его замещающий, назначаются из числа руководителей и специалистов депо.

При наличии в депо должности главного энергетика обязанности ответственного за электрохозяйство, как правило, возлагаются на него.

7.4. Назначение ответственного за электрохозяйство и работника, его замещающего, производится после проверки знаний в соответствии с

требованиями пункта 7.7 настоящих Правил и присвоения им соответствующей группы по электробезопасности:

V – в электроустановках напряжением выше 1000 В;

IV – в электроустановках напряжением до 1000 В.

7.5. По представлению ответственного за электрохозяйство начальник депо может назначить ответственных за электрохозяйство производственных подразделений депо (ПТОЛ, оборотных депо).

Распределение обязанностей между ответственными за электрохозяйство производственных подразделений депо и ответственным за электрохозяйство депо должно быть отражено в их должностных инструкциях.

7.6. К работам, непосредственно связанным с движением поездов и производством маневров, допускаются работники не моложе 18 лет, прошедшие профессиональный отбор (машинисты, помощники машинистов локомотивов, кочегары паровозов), профессиональное обучение, обязательный предварительный медицинский осмотр, инструктаж, обучение, стажировку, проверку знания требований охраны труда, пожарной безопасности, Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации и других нормативных документов, а также обучение по оказанию первой (доврачебной) помощи пострадавшим (работники рабочих профессий).

В процессе работы работники должны проходить повторные, внеплановые и целевые инструктажи, обязательные периодические медицинские осмотры, а также (не реже одного раза в год) обучение по оказанию первой (доврачебной) помощи пострадавшим (работники рабочих профессий).

7.7. Работники, связанные с эксплуатацией и техническим обслуживанием электроустановок депо, ПТОЛ, электрооборудования локомотивов, МВПС или выполняющие в них другие виды работ, с учетом должностных обязанностей и характера их производственной деятельности должны проходить первичную и периодическую (очередную и внеочередную) проверку знаний Межотраслевых правил по охране труда (правил безопасности) при эксплуатации электроустановок, Правил устройства электроустановок, правил и инструкций по технической эксплуатации электроустановок, пожарной безопасности, пользованию защитными средствами и других нормативно-технических документов, обеспечение и соблюдение требований которых входят в их служебные обязанности, а также иметь соответствующую группу по электробезопасности согласно приложению № 2. Очередная проверка знаний по электробезопасности должна проводиться:

1 раз в год - для электротехнического персонала, непосредственно организующего и проводящего работы по обслуживанию действующих электроустановок или выполняющего в них наладочные, электромонтажные, ремонтные работы или профилактические испытания, а также для персонала, имеющего право выдачи нарядов, распоряжений;

1 раз в 3 года - для электротехнического персонала, не относящегося к предыдущей группе, а также специалистов по охране труда, допущенных к инспектированию электроустановок.

7.8. Результаты проверки знаний по электробезопасности заносятся в журнал установленной формы и подписываются всеми членами комиссии по проверке требований электробезопасности.

Присвоение группы по электробезопасности электротехническому (электротехнологическому) персоналу должно производиться в соответствии с Межотраслевыми правилами по охране труда (правилами безопасности) при эксплуатации электроустановок.

7.9. Неэлектротехническому персоналу, выполняющему работы, при которых может возникнуть опасность поражения электрическим током, присваивается I группа по электробезопасности.

Перечень должностей и профессий, требующих присвоения персоналу I группы по электробезопасности, определяет начальник депо.

Персоналу, усвоившему требования по электробезопасности, относящиеся к его производственной деятельности, присваивается I группа по электробезопасности с оформлением в журнале установленной формы. Удостоверение при этом не выдается.

Присвоение I группы по электробезопасности производится путем проведения инструктажа, который, как правило, должен завершаться устной проверкой знаний и при необходимости проверкой приобретенных навыков безопасных приемов работы или оказания первой (доврачебной) помощи при поражении электрическим током. Присвоение I группы по электробезопасности проводит работник из числа электротехнического персонала депо, имеющий группу по электробезопасности не ниже III.

Присвоение I группы по электробезопасности проводится с периодичностью не реже 1 раза в год.

7.10. Работники, связанные с движением поездов, вредными и опасными производственными факторами, должны проходить предварительные и периодические медицинские осмотры в соответствии с приказом Минздравмедпрома России от 14 марта 1996 г. № 90, приказом Минздравсоцразвития России от 16 августа 2004 г. № 83, Положением о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу, и периодических медицинских осмотрах на федеральном железнодорожном транспорте. Обязательное психиатрическое освидетельствование работников должно проводиться в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2002 г. № 695.

Сведения о медицинских осмотрах должны храниться в личных делах работников. При наличии жалоб на состояние здоровья работник должен быть направлен на внеочередной медицинский осмотр.

7.11. Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов должны устанавливаться начальником железной дороги в зависимости от типа локомотива, а также местных условий на основе утвержденных МПС России систем обслуживания поездов (локомотивов) локомотивными бригадами.



7.12. Локомотивные бригады должны быть обеспечены форменной одеждой и находиться в ней при исполнении служебных обязанностей, за исключением случаев, когда требуется использование спецодежды.

7.13. Для работы по обслуживанию локомотивов одним машинистом пассажирских и пригородных поездов на локомотивной тяге допускаются машинисты первого и второго класса, прошедшие профессиональный отбор и медицинское освидетельствование, независимо от времени последнего его прохождения при работе с помощником машиниста.

При обслуживании одним машинистом поездных локомотивов в грузовом движении он должны иметь стаж поездной работы не менее 2 лет и квалификацию не ниже третьего класса.

При обслуживании одним машинистом маневрового локомотива стаж работы машиниста на маневровой работе должен быть не менее 1 года, класс квалификации – не ниже третьего. Для производства маневровой работы в одно лицо на деповских путях машинисты могут назначаться после дачи машинистом-инструктором соответствующего заключения.

7.14. На локомотивы скоростных пассажирских поездов должны назначаться локомотивные бригады из числа машинистов первого класса, имеющих опыт работы не менее 1 года по обслуживанию скорых пассажирских поездов, и помощников машиниста с правом управления локомотивом. Локомотивные бригады, обслуживающие скоростные пассажирские поезда, должны проходить в установленном порядке профессиональный отбор и медицинские осмотры.

Изменения в составе локомотивных бригад, обслуживающих скоростные пассажирские поезда, могут допускаться, как исключение, только с личного разрешения начальника локомотивного депо.

7.15. Обучение по охране труда работников депо, ПТОЛ должно проводиться в кабинетах охраны труда или в технических кабинетах.

В помещениях дежурных по депо и в других пунктах явки на работу локомотивных бригад должны быть оборудованы уголки охраны труда, которые должны иметь:

- полный комплект инструкций по охране труда для работников цеха эксплуатации или по видам выполняемых работниками цеха эксплуатации работ;

- правила безопасного выполнения работ и отдельных операций на плакатах или фотографиях;

- инструкцию о порядке подачи и снятия напряжения при вводе локомотивов, МВПС в депо, ПТОЛ, экипировочные позиции и их выводе;

- порядок действия работников при пожаре и других аварийных ситуациях;

- перечень сигналов тревоги и описание порядка их подачи;

- список номеров телефонов пожарной охраны и других аварийных служб;

- правила оказания первой (доврачебной) помощи пострадавшим при несчастных случаях, список адресов и телефонов медицинских учреждений в пределах плеч обращения локомотивных бригад;

- список уполномоченных (доверенных) лиц по охране труда;

- список полагающихся работникам специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты.

7.16. С работниками должны проводиться занятия по программам пожарно-технического минимума, согласованным с пожарной охраной железной дороги, с последующей сдачей зачетов, результаты которых оформляются протоколом.

Обучение работников способам оказания первой (доврачебной) помощи проводится медицинскими работниками.

7.17. Перевозка локомотивных бригад к месту работы, отдыха в оборотных пунктах и обратно должна осуществляться в соответствии с установленным порядком, утвержденным службой локомотивного хозяйства железной дороги.

7.18. Для перевозки локомотивных бригад автомобильным транспортом должны использоваться легковые автомашины, микроавтобусы и специально оборудованные грузовые автомобили, отвечающие санитарным требованиям и требованиям пожарной безопасности, с достаточным числом мест для сидения.

7.19. Руководством железных дорог и отделений железных дорог должен быть обеспечен по маршрутному листу проезд локомотивных бригад в кабинах локомотивов (в пределах их плеч обращения), в купейных и плацкартных вагонах всех поездов, кроме международных, с предоставлением им имеющихся в поезде свободных мест и постельных принадлежностей.

7.20. Питание локомотивных бригад должно быть организовано в столовых (буфетах) домов отдыха локомотивных бригад или на станции. Руководством депо совместно (по согласованию) с территориальными отделами территориального управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту должно осуществлять контроль за дневным и ночным меню и организацией диетического питания.

При предоставлении горячего питания работающим на линии локомотивным бригадам следует предусматривать выдачу термосов, в столовой пункта формирования локомотивных бригад рекомендуется предусматривать помещение для их обработки и хранения.

---

## Приложение № 1

### **ПОРЯДОК СОДЕРЖАНИЯ И ИСПЫТАНИЯ СРЕДСТВ ЗАЩИТЫ**

1. В соответствии с требованиями Инструкции по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках, средства защиты, находящиеся в эксплуатации и запасе, должны храниться и перевозиться в условиях, обеспечивающих их исправность и пригодность к применению, должны быть защищены от увлажнения, загрязнения и механических повреждений.

2. Находящиеся в эксплуатации средства защиты из резины следует хранить в шкафах, на полках, отдельно от инструментов. Они должны быть защищены от воздействия масел, бензина, кислот, щелочей и других разрушающих резину веществ, а также от воздействия прямых солнечных лучей и теплоизлучения нагревательных приборов (т.е. находиться не ближе 1 м от них). Средства защиты из резины, находящиеся в запасе, необходимо хранить в сухом закрытом помещении при температуре 0 – 30°С.

3. Изолирующие штанги следует хранить в условиях, исключаящих их

прогиб и соприкосновение со стенами.

4. В подразделениях депо необходимо вести журнал учета и содержания средств защиты, рекомендуемая форма которого приведена в таблице 1.

Наличие и состояние средств защиты должно проверяться периодическим осмотром, который проводится не реже одного раза в 6 месяцев (для переносных заземлений и противогазов - не реже одного раза в 3 месяца) работником, ответственным за их состояние, с записью результатов осмотра в указанный журнал.

Таблица 1

**ЖУРНАЛ УЧЕТА И СОДЕРЖАНИЯ СРЕДСТВ ЗАЩИТЫ**  
(рекомендуемая форма)

(наименование средства защиты, тип)									
Инв. №	Дата испытания	Дата следующего испытания	Дата периодического осмотра	Результат периодического осмотра	Подпись лица, производившего осмотр	Место нахождения средств защиты	Дата выдачи средств защиты в индивидуальное пользование	Подпись лица, получившего средства защиты в индивидуальное пользование	Примечание

5. Электрозащитные средства (перчатки резиновые диэлектрические, штанги изолирующие, штанги заземляющие) в процессе эксплуатации периодически должны проверяться по нормам эксплуатационных электрических испытаний и в сроки, указанные в таблице 2.

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

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

Таблица 2  
Нормы и сроки эксплуатационных электрических испытаний  
средств защиты

Наименование средства защиты	Напряжение электроустановок, кВ	Испытательное напряжение, кВ	Продолжительность испытания, мин	Ток, протекающий через изделие, мА, не более	Периодичность испытаний
Перчатки резиновые диэлектрические	все напряжения	6	1	6	1 раз в 6 мес.
Штанги изолирующие (кроме измерительных), штанги заземляющие	до 1	2	5	-	1 раз в 24 мес.
	до 35	3-кратное линейное, но не менее 40	5	-	
Изолированный инструмент с однослойной изоляцией	до 1	2	1	-	1 раз в 12 мес.
Ковры резиновые диэлектрические	все напряжения	-	-	-	1 раз в 6 мес. (осмотр)

6. Электрические испытания следует проводить переменным током промышленной частоты, как правило, при температуре  $25 \pm 15^\circ\text{C}$ .

Скорость повышения напряжения до  $1/3$  испытательного напряжения может быть произвольной (напряжение, равное указанному, может быть приложено толчком), дальнейшее повышение напряжения должно быть плавным и быстрым, но позволяющим считывать показания измерительного прибора при напряжении более  $3/4$  испытательного. После достижения нормированного значения и выдержки при этом значении в течение нормированного времени напряжение должно быть плавно и быстро снижено до нуля или до значения не выше  $1/3$  испытательного напряжения, после чего напряжение отключается.

Для обеспечения точности наложения временных электродов при проведении электрических испытаний нижнее изолирующее звено заземляющей штанги должно быть разделено ограничительным кольцом на изолирующую часть и рукоятку. Ограничительное кольцо должно быть прочно закреплено на поверхности изолирующей части на расстоянии не менее 70 мм от шарнирного узла. Кольцо должно быть изготовлено из резины, его внешний диаметр должен превышать диаметр изолирующей части не менее чем на 10 мм.

Напряжение прикладывается по концам изолирующей части штанги путем наложения временных электродов. Временный электрод у ограничительного кольца должен быть расположен со стороны изолирующей части. Изолирующая часть штанги должна выдерживать в течение 1 минуты повышенное напряжение не менее 40 кВ переменного тока частотой 50 Гц.

Испытания средств защиты из резины можно проводить постоянным (выпрямленным) током. При испытании постоянным (выпрямленным) током испытательное напряжение должно быть равным 2,5-кратному значению испытательного напряжения переменного тока. При этом ток, протекающий через изделие, не нормируется. Продолжительность испытания та же, что и при переменном токе.

7. На выдержавшие испытания средства защиты необходимо поставить штамп следующей формы:

№ \_\_\_\_\_

Годно до \_\_\_\_\_ кВ

Дата следующего испытания \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

---

(наименование лаборатории)

На средства защиты, применение которых не зависит от напряжения электроустановки (диэлектрические перчатки и др.), ставится штамп:

№ \_\_\_\_\_

Дата следующего испытания \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

---

(наименование лаборатории)

Штамп должен быть отчетливо виден. Он должен наноситься несмываемой краской или наклеиваться на изолирующую часть около ограничительного кольца изолирующих электрозащитных средств или у края резиновых изделий и предохранительных приспособлений. Если средство защиты состоит из нескольких частей, штамп ставят только на одну часть.

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

8. Результаты испытаний средств защиты записывают в специальный журнал, который должен быть заведен в производственном подразделении депо, производящем эти испытания. При наличии большого количества средств защиты из диэлектрической резины результаты их испытания можно оформлять в отдельном журнале, рекомендуемая форма которого приведена в таблице 3.

Таблица 3

**ЖУРНАЛ ИСПЫТАНИЯ СРЕДСТВ ЗАЩИТЫ  
ИЗ ДИЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ РЕЗИНЫ  
(рекомендуемая форма)**

(наименование средства защиты, тип)

Дата испытания	Инв. №	Предприятие-владелец (структурное подразделение) средства защиты	Испытано повышенным напряжением, кВ	Ток, протекающий через изделие, мА	Результат испытания	Дата следующего испытания	Подпись лица, производившего испытание

9. Противогазы перед каждой выдачей, а также периодически не реже одного раза в 3 месяца должны подвергаться проверке на пригодность к использованию (отсутствие механических повреждений, герметичность, исправность шлангов и клапанной системы). Кроме того, противогазы подвергаются периодическим испытаниям на специализированных предприятиях в сроки и по нормам, указанным в руководствах по эксплуатации.

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

После хранения при отрицательной температуре ковры перед применением должны быть выдержаны в упакованном виде при температуре  $20\pm 5^{\circ}\text{C}$  не менее 24 часов, после чего должны быть очищены от загрязнений, высушены и осмотрены на предмет отсутствия дефектов.

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

---

Приложение № 2

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ОСНОВНЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ (ПРОФЕССИЙ) РАБОТНИКОВ  
ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА, СВЯЗАННЫХ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ  
ЛОКОМОТИВОВ И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА  
И ПОДЛЕЖАЩИХ ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКЕ ЗНАНИЙ ПО  
ЭЛЕКТРОБЕЗОПАСНОСТИ**

Должности (профессии)	Группа по электро- безопасности
-----------------------	---------------------------------------

<p>Начальники основных и оборотных локомотивных депо, их заместители, главные инженеры, дежурные по основным, оборотным депо, пунктов оборота локомотивов, МВПС и их помощники, лица, ответственные за электрохозяйство депо (ПТОЛ), главные энергетики, приемщики электровозов и электропоездов, мастера, инженеры и слесари-электрики по испытанию электрооборудования и электроаппаратуры электровозов и электропоездов, инженеры-технологи, старшие мастера, мастера ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3 электровозов и электропоездов, заведующие лабораториями по электрическим испытаниям, машинисты-инструкторы локомотивных бригад электровозов и электропоездов, машинисты электровозов и электропоездов, слесари-электрики</p>	V
<p>Помощники машинистов электровозов и электропоездов</p>	IV - V
<p>Приемщики тепловозов и дизель-поездов, специалисты по охране труда, в обязанности которых входит контроль за электроустановками, главные механики, старшие мастера, мастера ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3 тепловозов и дизель-поездов, мастера по реостатным испытаниям, машинисты-инструкторы локомотивных бригад тепловозов и дизель-поездов, машинисты тепловозов и дизель-поездов, бригадиры слесарей ПТОЛ, комплексных и специализированных бригад ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3 электровозов, бригадиры заготовительных участков депо</p>	IV
<p>Помощники машинистов тепловозов и дизель-поездов</p>	III – IV
<p>Электромонтеры по ремонту электрооборудования</p>	II – IV

Должности (профессии)	Группа по электро-безопасности
<p>Заведующие экипировкой и теплой промывкой, рабочие на реостатных испытаниях, аккумуляторщики, слесари-электрики по ремонту электрооборудования подвижного состава</p>	III
<p>Заведующие химическими лабораториями, дефектоскописты, операторы котельных, машинисты паровозов и их помощники, бригадиры подсобных цехов, водители электро- и автотележек, крановщики, машинисты кранов на</p>	II



<p>железнодорожном ходу и их помощники, машинисты установок для обмывок локомотивов, нефтекачек, насосных, моечных, компрессорных и пескоподающих установок, машинисты поворотных кругов, теплой промывки шлакоуборочных установок, котлов паровозов, слесари по ремонту подвижного состава, электросварщики, рабочие, работающие с электроинструментом</p>	
<p>Практиканты университетов, колледжей и технических училищ</p>	<p>II</p>
<p>Кочегары паровозов</p>	<p>I</p>
<p>Должности (профессии), перечень которых утверждается начальником локомотивного депо по представлению ответственного за электрохозяйство депо в соответствии с Положением об организации обучения и проверки знаний по электробезопасности работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги»</p>	<p>I</p>

Примечание. В удостоверении о проверке знаний норм и правил работы в электроустановках машинистам и помощникам машинистов локомотивов в графе "в качестве" писать "оперативно-ремонтного персонала".

### Приложение № 3

#### **ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ, НА КОТОРЫЕ В ПРАВИЛАХ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ОАО «РЖД» ДАЮТСЯ ССЫЛКИ**

1. Федеральный закон «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ. Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (ч.1), ст.3 (1.11).

2. Положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 г. № 621 (7.6).

3. Правила прохождения обязательного психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, в том числе деятельность, связанную с источниками повышенной опасности (с влиянием вредных веществ и неблагоприятных производственных факторов), а также работающими в условиях повышенной опасности. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2002 г. № 695 (7.10).

4. Список производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день. Утвержден постановлением Госкомтруда и ВЦСПС СССР от 25 октября 1974 г. № 298/П-22 (1.12).

5. Инструкция о порядке применения Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день. Утверждена постановлением Госкомтруда и ВЦСПС СССР от 21 ноября 1975 г. № 273/П-20 (1.12).

6. Приказ Минздравмедпрома России от 14 марта 1996 г. № 90 «О порядке проведения предварительных и периодических медицинских осмотров работников и медицинских регламентах допуска к профессии» (7.10).

7. Правила обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты. Утверждены постановлением Минтруда России от 18 декабря 1998 г. № 51, зарегистрированы Минюстом России 5 февраля 1999 г., регистрационный № 1700 (1.15).

8. Межотраслевые правила по охране труда при работе на высоте ПОТ РМ-012-2000. Утверждены постановлением Минтруда России от 4 октября 2000 г. № 68 (1.4).

9. Межотраслевые правила по охране труда (правила безопасности) при эксплуатации электроустановок ПОТ РМ - 016 –2001, РД 153-34.0-03.150-00. Утверждены постановлением Минтруда России от 5 января 2001 г. № 3 и приказом Минэнерго России от 27 декабря 2000 г. № 163 (1.3, 1.14, 7.2, 7.7, 7.8).

10. Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства ПОТ РМ-025-2002. Утверждены постановлением Минтруда России от 16 августа 2002 г. № 61, зарегистрированы Минюстом России 9 сентября 2002 г., регистрационный № 3847 (6.10).

11. Методические рекомендации по разработке государственных нормативных требований охраны труда. Утверждены постановлением Минтруда России от 17 декабря 2002 г. № 80 (1.2).

12. Порядок обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций. Утвержден постановлением Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 г., № 1/29, зарегистрирован Минюстом России 12 февраля 2003 г., регистрационный № 4209 (1.13).

13. Нормы бесплатной выдачи работникам смывающих и обезвреживающих средств, порядок и условия их выдачи. Утверждены постановлением Минтруда России от 4 июля 2003 г. № 45, зарегистрированы Минюстом России 15 июля 2003 г., регистрационный № 4901 (1.15).

14. Инструкция по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках. Утверждена приказом Минэнерго России от 30 июня 2003 г. № 261 (приложение 1).

15. Приказ Минздравсоцразвития России от 16 августа 2004 г. № 83 «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и порядка проведения этих осмотров (обследований)». Зарегистрирован Минюстом России 10 сентября 2004 г., регистрационный № 6015 (7.10).

16. Правила техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации паровозов. Утверждены МПС СССР 12 августа 1961 г. № ЦТ/2123 (2.3.3, 2.3.6, 4.4.6, 4.4.7).

17. Рекомендации по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей. Утверждены указанием МПС СССР от 14 июня 1979 г. № К-20535 (6.2).

18. Положение о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Утверждено МПС СССР 23 февраля 1989 г. № ЦРБ-4676 (5.4, 6.2).

19. Правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте. Утверждены МПС России 11 ноября 1992 г. № ЦУО-112, зарегистрированы Минюстом России 24 декабря 1992 г., регистрационный № 112 (1.10, 3.6.3).

20. Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе. Утверждена МПС России 27 апреля 1993 г. № ЦТ-ЦУО/175 (4.2.3, 5.10).

21. Определение категорий помещений, зданий и наружных установок по взрывопожарной и пожарной опасности НПБ 105-03. Утверждены приказом МЧС России от 18 июня 2003 г. № 314 (6.5)

22. Ведомственные нормы технологического проектирования «Определение категорий помещений и зданий предприятий и объектов железнодорожного транспорта по взрывопожарной и пожарной опасности». ВНТП 05-97. Утверждены МПС России 19 марта 1997 г. № Г-348у (6.5).

23. Положение о порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на Российских железных дорогах. Утверждено приказом МПС России от 11 ноября 1997 г. № 23Ц (1.13).

24. Правила текущего ремонта и технического обслуживания электропоездов. Утверждены МПС России 10 июля 1997 г. № ЦТ-479 (1.3).

25. Типовая инструкция по охране труда для локомотивных бригад № ТОИ Р-32-ЦТ-555-98. Утверждена МПС России 5 мая 1998 г. (4.8).

26. Положение о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу, и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте. Утверждено приказом МПС России от 29 марта

1999 г. № 6Ц, зарегистрировано Минюстом России 20 апреля 1999 г., регистрационный № 1759 (7.10).

27. Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации. Утверждена МПС России 27 сентября 1999 г. № ЦТ-685 (1.3).

28. Положение о порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств помощника машиниста локомотива, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава на железных дорогах Российской Федерации. Утверждено приказом МПС России от 28 октября 1999 г. № 39Ц (1.13).

29. Нормы оснащения объектов и подвижного состава федерального железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения. Утверждены МПС России 31 марта 2000 г. № Г-822у (6.6).

30. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Утверждены МПС России 26 мая 2000 г. № ЦРБ-756 (2.1.3, 7.6).

31. Инструкция по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации. Утверждена МПС России 26 мая 2000 г. № ЦРБ-757 (7.6).

32. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. Утверждена МПС России 16 октября 2000 г. № ЦД-790 (7.6).

33. Положение о порядке обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты, их содержания, эксплуатации и ухода за ними на предприятиях и в учреждениях федерального железнодорожного транспорта. Утверждено МПС России 19 октября 2000 г. № ЦБТ-791 (1.15).

34. Отраслевые нормы естественного и совмещенного освещения производственных предприятий железнодорожного транспорта. Утверждены МПС России 19 декабря 2000 г. М-3014у (1.6).

35. Положение по устройству и содержанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад. Утверждено Департаментом локомотивного хозяйства МПС России 4 января 2001 г. № ЦТК-10-2001 (6.32).

36. Положение о кабинете охраны труда на предприятиях федерального железнодорожного транспорта. Утверждено МПС России 17 января 2001 г. № ЦБТ-806 (6.33).

37. Распоряжение МПС России от 9 сентября 2002 г. № 497р «О типовых отраслевых нормах бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам организаций федерального железнодорожного транспорта» (1.15).

38. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов. Утверждено приказом МПС России от 5 марта 2004 г. № 7, зарегистрировано Минюстом России 2 июня 2004 г. № 5819 (1.11).

39. Положение о проверке знаний ответственных за электрохозяйство ОАО «Российские железные дороги», его филиалов и структурных подразделений. Утверждено ОАО «РЖД» 28 декабря 2003 г., Департаментом государственного энергетического надзора Минэнерго России 30 декабря 2003 г. (1.14).

40. Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 11 июня 2004 г. № 2529р (1.13).

41. Положение об организации контроля за состоянием охраны труда в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги». Утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 11 мая 2005 г. № 652р (1.17).

42. Правила устройства электроустановок (ПУЭ). Утверждены Минэнерго СССР 5 октября 1979 г., Минтопэнерго России 6 октября 1999 г. (6-е и 7-е издания) (1.14, 7.7).

43. Определение категорий помещений и зданий по взрывопожарной и пожарной опасности. НПБ 105-95. Введено в действие приказом ГУГПС МВД России от 31 октября 1995 г. № 32 (6.5).

44. Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей. Утверждены приказом Минэнерго России от 13 января 2003 г. № 6, зарегистрированы Минюстом России 22 января 2003 г. № 4145 (1.3, 1.14, 7.2).

45. Правила пожарной безопасности в Российской Федерации (ППБ 01-03). Утверждены приказом МЧС России от 18 июня 2003 г. № 313, зарегистрированы Минюстом России 27 июня 2003 г., регистрационный № 4838 (1.10, 6.4).

46. ГОСТ 12.0.004-90 ССБТ. Организация обучения безопасности труда. Общие положения (1.13).

47. ГОСТ 12.1.003-83 ССБТ. Шум. Общие требования безопасности (п.1.5).

48. ГОСТ 12.1.004-91 ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования (1.10.).

49. ГОСТ 12.1.005-88 ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны (1.9).

50. ГОСТ 12.1.010-76 ССБТ. Взрывобезопасность. Общие требования (1.10).

51. ГОСТ 12.1.012-90 ССБТ. Вибрационная безопасность. Общие требования (1.5).

52. ГОСТ 12.2.056-81 ССБТ. Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности (5.4, 5.5, 5.6, 5.33).

53. ГОСТ 12.3.006-75 ССБТ. Эксплуатация водопроводных и канализационных сооружений и сетей. Общие требования безопасности (6.10).

54. ГОСТ Р 12.4.026-01 ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний (6.2).

55. ГОСТ 5727-88. Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия (5.18).

56. ОСТ 32.120-98. Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта. Утверждены МПС России 20 ноября 1998 г. № А-1329у (1.6, 1.7).

57. ГН 2.2.5.686-98. Гигиенические нормативы. Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны. Утверждены постановлением главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 4 февраля 1998 г. № 4 (1.9).

58. ГН 2.2.5.1313-03. Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны. Утверждены главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 27 апреля 2003 г. Зарегистрированы Минюстом России 19 мая 2003 г. № 4568 (1.9).

59. ГН 2.2.5.1314-03. Ориентировочные безопасные уровни воздействия (ОБУВ) вредных веществ в воздухе рабочей зоны. Утверждены главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 27 апреля 2003 г. Зарегистрированы Минюстом России 19 мая 2003 г., регистрационный № 4552 (1.9)

60. СанПиН 2.2.4.548-96. Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений. Утверждены Госкомсанэпиднадзором России 1 октября 1996 г. (1.8).

61. СН 2.2.4/2.1.8.562-96. Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки. Утверждены Госкомсанэпиднадзором России 31 октября 1996 г. № 36, Минздравом СССР 3 августа 1984 г. № 3077-84 (1.5)

62. СНиП 23-05-95. Естественное и искусственное освещение. Утверждены Минстроем России 2 августа 1995 г. № 18-78 (1.6).

63. СНиП 31-03-2001. Производственные здания. Утверждены постановлением Госстроя России от 19 марта 2001 г. № 20 (1.8, 6.5).

64. СНиП 2.04.05-91. Отопление, вентиляция и кондиционирование. Утверждены постановлением Госстроя России от 26 июня 2003 г. № 115 (1.8).

65. СП 2.5.1198-03. Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Утверждены главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 3 марта 2003 г., зарегистрированы Минюстом России 1 марта 2003 г., регистрационный № 4348 (1.5, 1.8, 1.9, 5.28).

66. СП 2.5.1336-03. Санитарные правила по проектированию, изготовлению и реконструкции локомотивов и специального подвижного состава железнодорожного транспорта. Утверждены главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 29 мая 2003 г., зарегистрированы Минюстом России 10 июня 2003 г., регистрационный № 4671 (1.5, 1.7, 1.8, 1.9, 5.28).

67. СП 2.5.1334-03. Санитарные правила по проектированию, размещению и эксплуатации депо по ремонту подвижного состава железнодорожного транспорта. Утверждены главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 29 мая 2003 г., зарегистрированы Минюстом России 16 июня 2003 г., регистрационный № 4688 (1.8).

68. Положение об организации обучения и проверки знаний по электробезопасности работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 7 сентября 2004 г. № 3236р (1.14).

