

**ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"****РАСПОРЯЖЕНИЕ****от 9 октября 2017 г. N 2050р****ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ  
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ ОАО "РЖД"**

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда работников ОАО "РЖД" при выполнении работ, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов ОАО "РЖД" (электровозов, тепловозов, паровозов, газотепловозов, газотурбовозов):

1. Утвердить и ввести в действие с 1 ноября 2017 г. прилагаемые Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов ОАО "РЖД" ПОТ РЖД-4100612-ЦТ-103-2017.

2. Первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А. довести Правила, утвержденные настоящим распоряжением, до сведения причастных работников и обеспечить их выполнение.

3. Признать утратившим силу распоряжение ОАО "РЖД" от 29 декабря 2012 г. N 2753р "Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации локомотивов ОАО "РЖД".

Старший вице-президент ОАО "РЖД"  
С.А. КОБЗЕВ

Утверждены  
распоряжением ОАО "РЖД"  
от 9 октября 2017 г. N 2050р

**ПРАВИЛА  
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ ОАО "РЖД"****ПОТ РЖД-4100612-ЦТ-103-2017****I. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА**

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии с положениями Трудового кодекса Российской Федерации, других нормативных актов по вопросам охраны труда и устанавливают основные требования охраны труда при эксплуатации и техническом обслуживании (по циклу ТО-1) локомотивов ОАО "РЖД".

Перечень нормативных правовых актов и нормативных документов, на которые в настоящих Правилах даны ссылки, приведен в приложении N 1 к настоящим Правилам.

1.2. Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов (далее - Правила) распространяются на работников, занятых эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов ОАО "РЖД".

1.3. Работники, допущенные к эксплуатации и техническому обслуживанию локомотивов, должны соблюдать правила, инструкции и другие нормативные документы по охране труда, электробезопасности, пожарной безопасности, установленные для выполняемой ими работы.

1.4. Для работников эксплуатационных локомотивных депо ОАО "РЖД" (далее - депо), допущенных к эксплуатации и техническому обслуживанию локомотивов, применительно к их профессиям и (или) видам выполняемых ими работ, с учетом эксплуатируемых локомотивов, должны быть разработаны и утверждены в установленном порядке инструкции по охране труда.

Инструкции по охране труда должны разрабатываться в соответствии с Методическими рекомендациями по разработке государственных нормативных требований охраны труда, Правилами разработки, построения, оформления и обозначения нормативных документов по охране труда, межотраслевыми и отраслевыми типовыми инструкциями по охране труда, нормативными документами ОАО "РЖД".

1.5. Руководители депо обязаны обеспечить безопасные условия труда, правильно организовать труд работников в соответствии с требованиями, предусмотренными Трудовым кодексом Российской Федерации, другими нормативными правовыми актами об охране труда, стандартами безопасности труда и настоящими Правилами.

1.6. Организация безопасного выполнения работ при эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов должна осуществляться в соответствии с требованиями Правил

технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ), Технических регламентов Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава" ТР ТС 001/2011, "О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта" ТР ТС 002/2011, "О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта" ТР ТС 003/2011, а также требованиями технологической, конструкторской, эксплуатационной, нормативной документации ОАО "РЖД" и настоящих Правил.

Организация безопасной эксплуатации газотопливного оборудования газотепловоза и газотурбовоза дополнительно должна осуществляться в соответствии с требованиями ГОСТ 31845, Технического регламента Таможенного союза "О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением" ТР ТС 032/2013.

1.7. При эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов на работников могут воздействовать следующие основные опасные и вредные производственные факторы, установленные ГОСТ 12.0.003, приказом Минтруда России от 24 января 2014 г. N 33н:

а) физические:

движущиеся машины и механизмы (подвижной состав и другие транспортные средства);

подвижные части производственного оборудования (не огражденные движущиеся или вращающиеся элементы оборудования);

повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования и воздуха рабочей зоны;

повышенный уровень шума и вибрации на рабочем месте;

повышенный уровень инфразвуковых колебаний;

повышенная или пониженная влажность и подвижность воздуха;

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

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

повышенный уровень статического электричества и электромагнитных излучений;

отсутствие или недостаток естественной или искусственной освещенности рабочей зоны;

острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхностях заготовок, инструментов и оборудования;

работа на высоте.

б) химические:

токсические;

раздражающие.

в) психофизиологические:

физические перегрузки, связанные с тяжестью трудового процесса;

нервно-психические перегрузки, связанные с напряженностью трудового процесса.

1.8. К работе, связанной с эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов допускаются работники, имеющие профессиональное обучение, соответствующее характеру работы, прошедшие аттестацию, предусматривающую проверку знаний ПТЭ, обязательный предварительный (при поступлении на работу) медицинский осмотр и психиатрическое освидетельствование, вводный инструктаж по охране труда и пожарной безопасности, первичный инструктаж по охране труда и пожарной безопасности на рабочем месте, стажировку и проверку знаний требований охраны труда, правил пожарной безопасности, правил работы в электроустановках.

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

Лица, не достигшие возраста 18 лет, не должны допускаться к работам, приведенным в Перечне тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет.

1.9. Работники, обслуживающие систему газоподготовки, должны пройти обучение и проверку знаний по безопасным методам и приемам выполнения работ в объеме квалификационных требований, производственных инструкций и (или) инструкций для данной профессии и иметь допуск на проведение данного вида работ.

1.10. В соответствии с требованиями Инструкции по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществах, работники, впервые принятые на работу или переведенные из подразделения в подразделение внутри ОАО "РЖД" с существенным изменением характера работы в зимних условиях ("первозимники") должны проходить обучение по программе для работников, впервые приступающих к работе в зимних условиях.

1.11. Работники, допускаемые к эксплуатации локомотивов, должны иметь при себе служебное удостоверение, удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках и правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, предупредительный талон по охране труда.

1.12. В процессе работы работники, занятые эксплуатацией локомотивов, обязаны проходить обязательные периодические медицинские осмотры и психиатрическое освидетельствование, в установленном порядке повторные, внеплановые и целевые инструктажи по охране труда, инструктажи о порядке применения средств индивидуальной защиты, обучение по охране труда, обучение мерам пожарной безопасности в объеме пожарно-технического минимума, очередную и внеочередную проверку знаний требований охраны труда, пожарной безопасности, правил работы в электроустановках, аттестацию, предусматривающую проверку знаний ПТЭ.

В соответствии с требованиями стандарта ОАО "РЖД" "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Организация обучения" работники не реже одного раза в год должны проходить теоретическое и практическое обучение по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастном случае.

Работников, совмещающих профессии, требуется обучать и инструктировать, проводить у них проверку знаний требований охраны труда в полном объеме, как по основной, так и по совмещаемой профессии (работе).

1.13. Работникам, занятым эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов в период неблагоприятных погодных условий, в том числе ухудшающих видимость (туман, снегопад, сильный дождь и ветер, гроза, ураган), перед началом работы следует проводить целевой инструктаж по охране труда.

1.14. Работники, направляемые в командировку, должны проходить целевой инструктаж по месту постоянной работы, а по прибытии на место командирования – вводный и первичный инструктажи по охране труда с учетом особенностей выполнения работы в месте командирования.

1.15. Работники, связанные с движением поездов, занятые на тяжелых работах и на работах с вредными и опасными производственными факторами и иными особыми условиями труда, должны проходить предварительные (при поступлении на работу) и периодические медицинские осмотры в соответствии с Перечнем вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), Порядком проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, Положением о порядке проведения обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте, Перечнем профессий и должностей работников, обеспечивающих движение поездов, подлежащих обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим медицинским осмотрам, а также обязательное психиатрическое освидетельствование в порядке, установленном Правилами 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).

При составлении Перечня профессий, подлежащих обязательным предварительным и периодическим медицинским осмотрам необходимо учитывать результаты специальной оценки условий труда.

Руководители структурных подразделений должны осуществлять контроль за своевременностью прохождения работниками обязательных медицинских осмотров и обязательных психиатрических освидетельствований и отстранять от работы (не допускать к работе) работников, не прошедших в установленном порядке обязательный медицинский осмотр (обследование) и обязательное психиатрическое освидетельствование.

1.16. Работники локомотивных бригад должны проходить первичный профессиональный психофизиологический отбор и периодические психофизиологические обследования в порядке, установленном Положением о психофизиологическом обеспечении работников локомотивных бригад ОАО "РЖД".

1.17. В соответствии с Перечнем профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным осмотрам, машинист, помощник машиниста локомотива, кочегар паровоза должны проходить обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры.

По требованию руководителей депо работники должны проходить медицинское освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотического средства или психотропного вещества.

1.18. Обучение и проверка знаний требований охраны труда, стажировка и все виды инструктажей (вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый, целевой) должны проводиться в соответствии с требованиями ГОСТ 12.0.004, Порядка обучения по

охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций и стандарта ОАО "РЖД" "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Организация обучения".

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

Локомотивные бригады должны быть обучены правилам пользования средствами пожаротушения в соответствии с действующими нормами пожарной безопасности.

1.20. Обучение, проверка знаний по электробезопасности и допуск работников к обслуживанию и эксплуатации электроустановок должны осуществляться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей (далее – ПТЭЭП), Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок (далее – ПОТЭЭ), стандарта ОАО "РЖД" "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Электрическая безопасность. Общие положения" (далее – СТО РЖД 15.013), Правил электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании устройств и сооружений контактной сети и линий электропередачи, а также других нормативных документов по вопросам электробезопасности.

В соответствии с требованиями Правил электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании устройств и сооружений контактной сети и линий электропередачи работники, допущенные к эксплуатации и техническому обслуживанию локомотивов, должны периодически один раз в год проходить теоретическое и практическое обучение приемам освобождения от действия электрического тока и оказанию первой помощи пострадавшим от электрического тока.

1.21. Результаты проверки знаний требований охраны труда, пожарной безопасности и электробезопасности должны оформляться в соответствующих протоколах, журналах и удостоверениях.

1.22. Во всех депо должны быть оборудованы кабинеты (уголки) охраны труда в соответствии с Рекомендациями по организации работы кабинета охраны труда и уголка охраны труда.

1.23. Режимы труда и отдыха работников локомотивных бригад устанавливаются в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации, Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов.

1.24. Начальник депо обязан обеспечить проведение специальной оценки условий труда, разработку и реализацию мероприятий, направленных на улучшение условий труда работников в соответствии с требованиями Федерального закона Российской Федерации "О специальной оценке условий труда", СТО РЖД 1.15.012 "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Специальная оценка условий труда", Методики проведения специальной оценки условий труда и других нормативных актов.

1.25. Меры безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании электрооборудования локомотивов должны обеспечиваться в соответствии с требованиями ГОСТ Р 12.1.019, ПТЭЭП, ПОТЭЭ, СТО РЖД 15.013, Правил устройств электроустановок (далее – ПУЭ), Правила электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании устройств и сооружений контактной сети и линий электропередачи, Регламента взаимодействия Трансэнерго и Дирекции тяги.

1.26. Для обеспечения экологической безопасности, уменьшения негативного воздействия на окружающую среду необходимо соблюдать требования Федеральных законов Российской Федерации: "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения", "Об охране окружающей среды", "Об отходах производства и потребления".

1.27. Организация безопасной эксплуатации газотопливного оборудования газотепловозов и газотурбовозов должна обеспечивать содержание газотопливного оборудования в исправном состоянии.

В условиях эксплуатации газотепловозов и газотурбовозов запрещается заниматься ремонтными работами по восстановлению работоспособности вышедшего из строя газового оборудования, трубопроводов, агрегатов и электрических цепей системы контроля концентрации газозвушной смеси и подсистем предупреждения и блокировок.

1.28. Для обеспечения пожарной безопасности и взрывобезопасности производственных процессов следует соблюдать требования Федерального закона Российской Федерации от 22 июля 2008 г. N 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", ГОСТ 12.1.004, ГОСТ 12.1.010, Правил противопожарного режима в Российской Федерации и Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.

В помещениях депо, комнатах отдыха локомотивных бригад должны быть вывешены на видных местах планы (схемы) эвакуации на случай пожара и иных чрезвычайных ситуаций.

1.29. При работе на высоте следует соблюдать требования Правил по охране труда при работе на высоте.

1.30. Для защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов работники, допущенные к эксплуатации и техническому обслуживанию локомотивов, должны быть обеспечены специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты (далее – СИЗ) в соответствии с Типовыми нормами бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением (далее – Типовые нормы СИЗ).

СИЗ должны соответствовать требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 019/2011 "О безопасности средств индивидуальной защиты".

1.31. Выдача, хранение и пользование СИЗ должны осуществляться в соответствии с требованиями Межотраслевых правил обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты и Порядка обеспечения работников ОАО "РЖД" средствами индивидуальной защиты.

Допускается выдавать работникам 2 комплекта соответствующих СИЗ с удвоенным сроком носки.

СИЗ должны быть исправны и соответствовать размеру и росту работника, которому они выдаются.

При выдаче СИЗ, применение которых требует от работников практических навыков (очки защитные, респираторы, противогазы, страховочные привязи, каски и др.), руководитель депо должен обеспечить проведение инструктажа работникам о правилах применения соответствующих СИЗ, простейших способах проверки их работоспособности и исправности, а также организовать тренировки по их применению.

1.32. Сроки пользования СИЗ исчисляются со дня фактической выдачи их работникам. При этом в срок носки теплозащитной специальной одежды и утепленной специальной обуви включается и время ее хранения в теплое время года.

Срок носки СИЗ органов дыхания, слуха, глаз установлен "до износа" и зависит от фактических условий труда на рабочих местах, срока службы и хранения СИЗ, который указан в техническом паспорте на изделие.

1.33. Работники, подвергающиеся воздействию уровня шума, превышающего значение 80 дБА, должны быть обеспечены СИЗ органа слуха (противошумными наушниками, вкладышами).

1.34. Работники, занятые на работах с выделением вредных газов, дополнительно должны быть обеспечены фильтрующими полумасками, респираторами, противогазами.

При работе со сжиженными газами работники должны быть обеспечены герметичными защитными очками.

Защитные очки, полумаски фильтрующие, респираторы, противогазы не должны иметь механических повреждений.

1.35. При выполнении работ и нахождении на железнодорожных путях все работники, независимо от должности и профессии, должны быть обеспечены сигнальными жилетами со световозвращающими полосами (далее – сигнальный жилет).

На сигнальных жилетах в верхней части груди и на спине должны быть нанесены трафареты из букв и цифр черного цвета, указывающих принадлежность владельца:

к соответствующему структурному подразделению ОАО "РЖД" – размер трафарета в высоту 15 – 20 см (на спине);

к региональной дирекции – размер трафарета в высоту 7 – 10 см (на груди).

1.36. Работники, выполняющие работы на высоте, должны быть обеспечены страховочными системами и защитными касками.

1.37. На локомотивах должны быть в наличии диэлектрические перчатки и диэлектрические ковры.

Диэлектрические перчатки не должны иметь механических повреждений и быть влажными. Отсутствие проколов или разрывов диэлектрических перчаток следует проверять путем скручивания их в сторону пальцев. Наличие воздуха в скрученной перчатке будет свидетельствовать о ее целостности. Перчатки, находящиеся в эксплуатации, следует периодически, по мере необходимости, промывать содовым или мыльным раствором с последующей сушкой. В процессе эксплуатации диэлектрические перчатки должны проверяться по нормам эксплуатационных электрических испытаний не реже 1 раза в 6 месяцев. Запрещается применять диэлектрические перчатки без штампа испытания или с просроченным сроком эксплуатации.

Диэлектрические ковры должны соответствовать ГОСТ 4997, не должны иметь механических повреждений (проколов, надрывов, трещин). Ковры необходимо осматривать не реже 1 раза в 6 месяцев, а также непосредственно перед применением.

1.38. СИЗ должны храниться в отдельных сухих отапливаемых, чистых, вентилируемых помещениях, изолированных от каких-либо посторонних предметов и материалов в соответствии с требованиями Межотраслевых правил обеспечения работников специальной

одеждой, специальной обувью и других средств индивидуальной защиты, Порядка обеспечения работников ОАО "РЖД" средствами индивидуальной защиты, Инструкции по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках.

1.39. Работники, занятые на работах, связанных с загрязнением, должны обеспечиваться смывающими и обезвреживающими средствами (далее – ДСИЗ) в соответствии с Типовыми нормами бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств, порядком и условиями их выдачи, Рекомендациями по использованию смывающих и обезвреживающих средств для работников основных профессий структурных подразделений ОАО "РЖД", Стандартом безопасности труда "Обеспечение работников смывающими и (или) обезвреживающими средствами".

При выдаче ДСИЗ руководитель депо должен обеспечить проведение инструктажа работникам о правилах применения соответствующих ДСИЗ.

1.40. Работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, в соответствии с требованиями приказа Минздравсоцразвития России от 16 февраля 2009 г. N 45н с учетом результатов специальной оценки условий труда, должны бесплатно выдаваться молоко по 0,5 л за смену или другие равноценные пищевые продукты.

1.41. На территории и в производственных помещениях депо, в местах, которые могут служить источником опасности для работников, должны быть размещены (установлены, нанесены, вывешены) знаки безопасности и сигнальная разметка по ГОСТ Р 12.4.026. Порядок их применения должен соответствовать Положению о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта и Рекомендациям по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей.

1.42. В соответствии с требованиями Правил по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях все работники депо, занятые эксплуатацией и техническим обслуживанием локомотивов, во время выполнения трудовых обязанностей на железнодорожных путях общего пользования (далее – железнодорожные пути) при проходе от места сбора к месту работы и обратно, перерывах в работе, включая обеденный перерыв, должны соблюдать требования безопасности при нахождении на железнодорожных путях, а именно:

проходить к месту работы и обратно в пределах территории депо и железнодорожной станции по специально установленным маршрутам, обозначенным соответствующими указателями, пешеходным переходам, служебным и технологическим проходам, дорожкам (настилам), специально оборудованным пешеходным мостам, тоннелям, путепроводам, платформам. При следовании необходимо соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов, следить за передвижением подвижного состава и слушать объявления по громкоговорящей связи и сигналы оповещения;

быть одетыми в сигнальный жилет. Сигнальный жилет должен быть застегнут на все пуговицы (молнии);

при проходе вдоль железнодорожных путей идти следует по обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути не ближе 2,5 метров от крайнего рельса. В случае если движение осуществляется по обочине на расстоянии менее 2,5 метров от крайнего рельса, идти нужно в направлении вероятного появления поезда. Необходимо внимательно следить за передвижениями подвижного состава по смежным путям и смотреть под ноги;

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

при переходе железнодорожного пути, занятого стоящим подвижным составом, разрешается пользоваться переходной площадкой вагона (при ее наличии). Перед подъемом и при спуске с площадки необходимо предварительно убедиться в исправности поручней, подножек и пола площадки. Прежде чем начать подъем на переходную площадку вагона, следует убедиться в отсутствии разрешающего показания светофора и звуковых сигналов, подаваемых локомотивом перед отправлением состава. При подъеме на переходную площадку и спуске с нее необходимо держаться за поручни и располагаться лицом к вагону. При этом руки должны быть свободны от каких-либо предметов. Перед спуском с переходной площадки вагона на междупутье следует осмотреть место схода на предмет нахождения на междупутье посторонних предметов о которые можно споткнуться при спуске, а также убедиться в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава. В темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях (туман, снегопад, сильный дождь и ветер, гроза, ураган) место схода необходимо осветить фонарем. Эти требования должны соблюдаться при подъеме и спуске с локомотива;

проходить между расцепленными вагонами, локомотивами, специальным подвижным составом разрешается, если расстояние между их автосцепками не менее 10 метров. При этом идти следует посередине разрыва;

обходить подвижной состав, стоящий на пути, следует на расстоянии не менее 5 метров от автосцепки;

при обнаружении поезда (визуальном или звуковом) следует отойти с пути (в том числе смежного) на обочину земляного полотна на расстояние не менее 2,5 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 120 км/ч, не менее 4 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения 121 - 140 км/ч и не менее 5 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения более 140 км/ч. На путях станций допускается отойти на середину широкого междупутья в случае движения поезда по смежному пути. Если работник оказался в междупутье, а по путям одновременно движутся поезда или маневровые составы, он должен присесть (лечь) посередине междупутья и находиться в таком положении до прохода (или остановки) поезда (маневрового состава, локомотива);

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

при выходе из помещения вблизи железнодорожных путей в условиях плохой видимости, а также из-за угла здания, затрудняющего видимость пути, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава, а в темное время выждать некоторое время, пока глаза привыкнут к темноте, а окружающие предметы будут различимы.

Необходимо быть внимательным в случае нахождения на железнодорожных путях при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость (туман, снегопад, сильный дождь и ветер, гроза, ураган), при гололеде, а также зимой, когда головные уборы ухудшают слышимость звуковых сигналов.

1.43. При нахождении на железнодорожных путях запрещается:

переходить или перебежать пути перед приближающимся подвижным составом при его визуальном или звуковом обнаружении, а также отходить на соседний путь (внутри колеи пути или на край его балластной призмы) на время пропуска проходящего подвижного состава;

подниматься на подвижной состав во время его движения и сходить с него до полной остановки;

находиться на подножках, лестницах и других наружных частях подвижного состава во время движения;

пролезать под стоящим подвижным составом, залезать на автосцепки или под них;

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

наступать на рельсы, кабели и на концы железобетонных шпал;

располагаться в негабаритном месте при пропуске подвижного состава или автотранспорта;

находиться в междупутье при следовании поездов и других отдельных единиц подвижного состава по смежным путям;

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

производить работы, связанные с выходом на железнодорожные пути, при отсутствии сигналиста, наблюдающего за приближением поездов;

пользоваться мобильной сотовой связью, аудио-, видеоплеерами и другими устройствами, отвлекающими внимание работника от соблюдения необходимых мер безопасности. В отдельных случаях, связанных с обеспечением безопасности движения, предотвращением террористических и противоправных действий, пожаров на объектах инфраструктуры ОАО "РЖД", а также при несчастных случаях с работниками и (или) гражданами, разрешается пользоваться мобильной сотовой связью. В этих случаях для обеспечения личной безопасности необходимо подняться на локомотив либо отойти на расстояние не менее 2,5 метра от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 120 км/ч, не менее 4 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения 121 - 140 км/ч и не менее 5 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения более 140 км/ч.

1.44. При использовании носимых переносных радиостанций следует соблюдать Правила по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях.

1.45. Руководители депо не должны допускать к производственным процессам работников, находящихся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. При обнаружении работников в таком состоянии следует немедленно отстранять их от работы и направлять на медицинское освидетельствование в медицинскую организацию, имеющую лицензию на медицинское (наркологическое) освидетельствование. В случае установления у работника при медицинском освидетельствовании любого из указанных состояний начальник депо вправе расторгнуть трудовой договор с работником в соответствии с подпунктом "б" пункта 6 части первой статьи 81 Трудового кодекса Российской Федерации.

1.46. Руководители и работники депо, допустившие нарушение требований нормативных актов по охране труда, электробезопасности, природоохранной деятельности, пожарной

безопасности несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## II. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИИ РАБОТ

2.1. Требования охраны труда при приемке, осмотре и техническом обслуживании локомотивов.

2.1.1. Порядок приемки локомотива при выезде из депо и при смене на станционных железнодорожных путях, а также его сдачи устанавливается организационно-распорядительным документом по депо, исходя из местных условий и в зависимости от типа локомотива.

2.1.2. При следовании к месту приемки локомотива на служебном автомобильном транспорте работники должны быть пристегнуты к сиденью автомобиля ремнем безопасности (если они предусмотрены конструкцией автомобиля).

2.1.3. При проведении работ по приемке и проведению технического обслуживания локомотива следует соблюдать меры безопасности, обусловленные спецификой обслуживаемого локомотива.

2.1.4. Приступать к приемке и осмотру локомотива на ремонтной позиции в цехе депо, пункте технического обслуживания локомотива (далее – ПТОЛ) следует только после получения разрешения дежурного по эксплуатационному депо (далее – дежурного по депо), а так же лица, ответственного за снятие и подачу напряжения в контактную сеть ремонтного стойла или на локомотив от постороннего источника питания. Работы необходимо проводить в соответствии с требованиями технологических документов.

2.1.5. Перед приемкой и техническим обслуживанием локомотива на ремонтной позиции в депо, ПТОЛ, оборудованном контактной сетью, в обязательном порядке должно быть снято напряжение с контактного провода ремонтного (смотрового) пути. Рукоятка привода секционного разъединителя должна быть полностью переведена в нижнее положение, его заземляющий нож должен находиться во включенном положении, а заземляющий спуск разъединителя не должен иметь повреждений (разрыва).

При не горящих огнях сигнализации ремонтного (смотрового) пути следует считать, что контактный провод находится под напряжением.

2.1.6. Перед приемкой и техническим обслуживанием локомотив должен быть заторможен ручным тормозом, под колесные пары уложены тормозные башмаки, питающие кабели постороннего источника отсоединены от локомотива.

2.1.7. Перед приемкой и техническим обслуживанием газотурбовоза (газотепловоза) силовой блок должен быть остановлен, двигатель заглушен.

2.1.8. Во время приемки и проведения технического обслуживания локомотива нахождение в непосредственной близости от локомотива и внутри него посторонних лиц, а также нахождение в смотровой канаве под локомотивом работников, не связанных с техническим обслуживанием и проверкой технического состояния подкузовного оборудования локомотива запрещается.

2.1.9. Перед приемкой, осмотром и техническим обслуживанием паровоза регулятор должен быть закрыт, реверс поставлен в центральное положение, ручной тормоз тендера заторможен, а продувальные клапаны цилиндров должны быть открыты.

2.1.10. При приемке локомотива должны быть приняты по описи инструмент, тормозные башмаки, сигнальные принадлежности и прочий инвентарь, находящийся на локомотиве, проверено техническое состояние локомотива на отсутствие неисправностей, с которыми, согласно ПТЭ запрещается эксплуатировать локомотив, а также проверено следующее:

работа устройств обеспечения безопасности движения;

наличие пломб на двери ВК;

наличие и исправность носимых радиостанций (на локомотивах, не оборудованных двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанциями наличие и исправность двух носимых радиостанций);

противопожарное состояние локомотива, наличие и исправность полного комплекта первичных средств пожаротушения, наличие памятки в кабинах управления по действиям при возникновении пожара на локомотиве;

исправность автоматической системы пожарной сигнализации и системы пожаротушения (при ее наличии);

исправность системы контроля загазованности, состояние криогенной и газовой арматуры, резьбовых соединений криогенных трубопроводов, герметичность газовой аппаратуры и трубопроводов (на газотепловозе и газотурбовозе);

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

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

исправность систем освещения;

наличие и исправность лобовых стекол, стеклоочистителей, систем обдува и обогрева лобовых стекол кабины локомотива;

исправность установки климат-контроля (при ее наличии);

наличие емкостей с крышками для хранения грязных и чистых обтирочных материалов;

исправность межсекционных площадок и суфле (на многосекционных локомотивах);

исправность и надежность укладки половниц дизельного помещения (на тепловозе), люков машинного отделения (на электровозе);

исправное состояние кресел в кабинах управления;

наличие, исправность и укомплектованность тормозных башмаков, инструмента, сигнальных и осветительных принадлежностей;

наличие и исправность комплекта неискрообразующего инструмента и взрывозащищенного фонаря (на газотепловозе и газотурбовозе);

исправность бытовой техники (при наличии);

исправность санитарно-технического оборудования (при наличии);

наличие и укомплектованность аптечек для оказания первой помощи пострадавшим;

санитарное состояние локомотива;

наличие и исправность средств защиты:

диэлектрических перчаток (по одной паре на каждого работника локомотивной бригады);

диэлектрических ковров (один на секцию локомотива);

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

штанг изолирующих;

штанг заземляющих (на электровозах);

запасных ламп прожекторного фонаря;

противогазов фильтрующих (выдаются при работе на локомотивах, оборудованных установками газового пожаротушения, а также, независимо от этого, при работе на локомотивах, эксплуатирующихся на тоннельных участках железных дорог);

противогазов изолирующих, которые должны быть индивидуально подогнаны и очков защитных с боковыми открывками (на газотепловозе и газотурбовозе).

Результаты ежесменного контроля состояния охраны труда должны быть отражены в журнале формы ТУ-152.

2.1.11. При нахождении инструмента, сигнальных принадлежностей и средств индивидуальной защиты в специальных опломбированных ящиках следует проверить наличие и целостность пломб на ящиках. Состояние СИЗ, инструмента и сигнальных принадлежностей должны проверяться при каждом техническом обслуживании ТО-2 и текущем ремонте локомотивов, с регистрацией в журнале ремонта локомотива и последующим опломбированием ящиков.

2.1.12. На средствах защиты от поражения электрическим током, кроме диэлектрических ковров, должна быть нанесена отметка о дате их следующего испытания и соответствие их напряжению электрооборудования локомотива.

Средства защиты с истекшим сроком испытания должны быть изъяты из эксплуатации для проведения испытаний. Запись о необходимости их замены (испытания) должна быть сделана в журнале формы ТУ-152.

2.1.13. Изоляция рукояток слесарного инструмента не должна иметь раковин, сколов, вздутий и других дефектов.

2.1.14. После технического обслуживания и всех видов ремонта в журнале технического состояния формы ТУ-152 должна быть произведена запись о полном укомплектовании и исправности средств пожаротушения, пожарной сигнализации и средств обнаружения газа (на газотепловозе, газотурбовозе).

Запрещается принимать локомотив при отсутствии в журнале технического состояния формы ТУ-152 записи о полном укомплектовании и исправности средств пожаротушения, пожарной сигнализации и средств обнаружения газа (на газотепловозе, газотурбовозе).

2.1.15. При замене перегоревших ламп в кабине управления локомотива, кузове (без захода в высоковольтную камеру и снятия ограждений), прожекторных ламп, буферных фонарей и ламп освещения ходовых частей цепи освещения должны быть обесточены. Заменять прожекторные лампы локомотива разрешается только в том случае, если их замена предусмотрена из кабины управления.

2.1.16. Перед заменой предохранителей в цепях управления локомотива, следует их обесточить и включить автоматы защиты.

2.1.17. Протирать стекла лобовой части кузова и кабины локомотива снаружи следует только со специальных площадок (эстакад, платформ).

2.1.18. Перед проверкой технического состояния тормозного оборудования локомотива все работники, выполняющие техническое обслуживание экипажной части локомотива, должны быть предупреждены. При этом работники должны отойти от локомотива на безопасное расстояние.

Запрещается при осмотре экипажной части проводить проверку работоспособности автотормозов.

2.1.19. При продувке тормозной магистрали следует снять головку рукава с крюка кронштейна, и, надежно удерживая рукой и прижимая ее к ноге (бедру), плавно открыть и закрыть концевой кран. Струю выпускаемого воздуха необходимо направлять параллельно поверхности земли, во избежание подъема песка и пыли и засорения глаз.

Продувку тормозной магистрали следует производить в защитных очках.

Запрещается производить продувку тормозной магистрали, находясь в смотровой канаве или на пониженной площадке.

Продувку питательной магистрали через концевые краны следует производить при наличии на локомотиве удерживающего механизма.

2.1.20. До начала осмотра или технического обслуживания тяговых электродвигателей электровоза, вспомогательных машин и электрических аппаратов, расположенных в высоковольтной камере, шкафах, ящиках, за панелями пульта управления и легкоъемными (без применения инструмента) ограждениями, электровоз необходимо остановить, затормозить ручным тормозом, закрепить тормозными башмаками и выполнить следующие операции:

выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины;

отключить главный выключатель на электровозах переменного тока (быстродействующий выключатель на электровозах постоянного тока) и, выключив соответствующие тумблеры на пульте управления, опустить токоприемники. Показания вольтметра должны подтверждать, что токоприемники опущены;

убедиться визуально в опускании токоприемников;

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

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

отключить кнопки включения системы на пульте сигнализации аппаратуры дистанционного управления на электровозах, работающих по системе многих единиц с телемеханическим управлением (далее – система СМЕТ);

снять реверсивную рукоятку с контроллера машиниста, если конструкцией электровоза не предусмотрена ее блокировка в нулевом положении. Блокирующие ключи выключателей и реверсивная рукоятка должны находиться у лица, производящего осмотр и техническое обслуживание оборудования.

У электровозов, работающих по системе СМЕТ, осмотр и техническое обслуживание тяговых электродвигателей, вспомогательных машин и электрических аппаратов должны производиться при опущенных токоприемниках на всех электровозах (секциях).

2.1.21. Во время осмотра не допускается выполнение какой-либо работы на электрооборудовании локомотива.

Запрещается вскрывать электрические приборы и аппараты, находящиеся под напряжением, отключать блокирующие устройства, обеспечивающие безопасность обслуживающего персонала.

2.1.22. Проводить осмотр и техническое обслуживание электрической аппаратуры высоковольтных камер тепловоза, осматривать тяговый генератор, вспомогательные электрические машины и снимать их люки следует только при остановленной дизель-генераторной установке тепловоза.

2.1.23. При наружном осмотре секций холодильника привод жалюзи секций холодильника должен быть поставлен на защелку.

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

2.1.24. Перед осмотром аккумуляторных батарей должен быть выключен рубильник и вынуты предохранители.

При осмотре аккумуляторных батарей запрещается курить, использовать для освещения открытый огонь, а также переносные светильники без предохранительных сеток, с поврежденной вилкой и изоляцией проводов. При подключении переносных светильников к источнику питания их следует держать в руках или прочно закреплять во избежание самопроизвольного падения.

Запрещается класть инструмент на аккумуляторные батареи.

2.1.25. При приемке газотепловоза и газотурбовоза на дисплейном модуле не должны просматриваться тревожные сообщения.

Запрещается принимать в эксплуатацию локомотив, если на дисплейном модуле просматривается неисправность системы контроля загазованности, пожарной сигнализации и пожаротушения, устройств безопасности и радиосвязи.

2.1.26. На паровозах, работающих на электрифицированных участках железной дороги, состояние и крепление искроуловительной сетки, расположенной на дымовой трубе, а также размещение и крепление кочегарного инструмента должно быть проверено до выезда

паровоза на электрифицированный участок железной дороги или при снятом напряжении в контактной сети и ее заземлении.

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

2.1.27. При техническом обслуживании паровоза запрещается:

производить крепление крышек-люков и пробок при наличии давления пара в котле паровоза;

смазывать паровоздушные и водопитательные насосы паровоза во время их работы. Перед смазыванием насос должен быть остановлен, пусковой вентиль плотно закрыт. С целью предотвращения ожога работников в случае выброса пара, горячей воды или смазки вода из масленки должна быть спущена.

Перед изменением положения переводного вала, в том числе без намерения привести в движение паровоз, должен быть подан сигнал свистком паровоза. Находиться вблизи передвижения кулисного механизма запрещено.

2.1.28. Все неисправности на локомотиве и недостатки, выявленные при приемке в депо, ПТОЛ, должны устраняться установленным порядком персоналом организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

2.2. Требования охраны труда при производстве маневровой работы на железнодорожных путях.

2.2.1. Производство маневровой работы на железнодорожных путях общего и необщего пользования должно осуществляться в соответствии с ПТЭ, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 8 к ПТЭ), Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 7 к ПТЭ), Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях, учитывающей специфику и местные условия работы.

2.2.2. В соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 8 к ПТЭ) движением локомотива, производящего маневры, должен руководить один работник – руководитель маневров, ответственный за их правильное выполнение.

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

Руководитель маневров должен организовать маневровую работу таким образом, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность всех работников, занятых на маневрах и в производственном процессе подразделения, на территории которого выполняется маневровая работа.

Если в процессе производства маневровой работы возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в маневрах.

2.2.4. При маневровой работе должна быть обеспечена видимость сигналов и маршрута передвижения маневрового состава.

2.2.5. В случае нарушения работы радиосвязи между машинистом локомотива и руководителем маневров, должны быть приняты меры к прекращению маневровой работы.

Маневровая работа может быть продолжена после восстановления работы радиосвязи. Если невозможно немедленно заменить радиостанцию, руководитель маневров совместно с машинистом локомотива должен определить дальнейший порядок производства работы.

При переходе на ручные сигналы, маневровую работу следует производить с количеством единиц подвижного состава, позволяющих машинисту видеть сигналы, подаваемые руководителем маневров.

2.2.6. В случае потери видимости сигналов руководителя маневров или неполучения от него ответа по радиосвязи в течение 20 сек. состав должен быть остановлен для выяснения причин.

2.2.7. При маневровых передвижениях на железнодорожных путях общего и необщего пользования в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 7 к ПТЭ) на локомотиве должны быть включены сигнальные огни.

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

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

2.2.9. При выполнении маневровой работы на тракционных путях депо, ПТОЛ двумя локомотивными бригадами (машинистами, работающими без помощника машиниста) руководителем работ является машинист ведущего локомотива. Запрещается приводить в

движение локомотивы без подтверждения машинистом ведомого локомотива команд, подаваемых машинистом ведущего локомотива.

2.2.10. Перестановку неработающих локомотивов в количестве пяти единиц (сплотки) без включения тормозов необходимо производить в два лица, при условии что, машинисты находятся в кабине локомотива в голове и в хвосте сплотки с включенными тормозами.

Локомотивы, к которым для прицепки движется другой локомотив, должны быть заторможены и закреплены.

2.2.11. Порядок закрепления локомотива должен проводиться в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работы и устанавливаться местной инструкцией.

Закрепление локомотивов тормозными башмаками следует производить в защитных перчатках (рукавицах).

При закреплении локомотивов тормозные башмаки следует брать за их рукоятки.

Запрещается:

устанавливать тормозные башмаки под движущиеся локомотивы;

заходить в колею железнодорожного пути при укладке тормозных башмаков;

подкладывать под колесные пары посторонние предметы вместо тормозных башмаков.

2.2.12. Ввод (вывод) локомотива на ремонтную позицию в цех депо, ПТОЛ следует производить отдельным локомотивом (сплоткой) под управлением машиниста или при помощи устройства под низким напряжением, управляемого персоналом организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

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

2.2.13. Постановку и вывод локомотива под управлением машиниста следует производить по приказу (заданию) дежурного по депо при личном присутствии мастера (бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

При отсутствии мастера (бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, постановка на ремонтную позицию и вывод локомотива из цеха запрещается.

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

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

2.2.14. Перед вводом (выводом) локомотива на ремонтную позицию депо (ПТОЛ) должны быть выполнены следующие меры безопасности:

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

убраны выдвигные консоли (пиноли) домкратов;

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

правильно сцеплены секции локомотива;

из-под колесных пар убраны тормозные башмаки;

с подножек, площадок, лестниц, крыши локомотива, а также со смотровой эстакады (технологической площадки), смотровой канавы удалено оборудование, механизмы, детали, инструмент, нарушающие габарит.

Ремонтный персонал при вводе (выводе) локомотива на ремонтную позицию депо (ПТОЛ) должен находиться на безопасном расстоянии от локомотива, за пределами мест, отмеченных знаком безопасности "Осторожно! Негабаритное место!".

2.2.15. Открытие и закрытие распашных ворот депо, ПТОЛ должно производиться работниками организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, при личном присутствии мастера (бригадира).

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

2.2.17. При вводе (выводе) локомотива на ремонтную позицию депо, ПТОЛ, на экипировочную позицию и поворотный круг запрещается высовываться за пределы поворотного ветрового стекла локомотива (эркера). Наблюдение за отсутствием препятствий на пути движения локомотива и правильностью установки поворотного круга должно осуществляться через лобовые стекла кабины управления (будки паровоза).

При нахождении локомотива на поворотном круге запрещается сходить с локомотива, подниматься на крышу локомотива (тендер паровоза).

2.2.18. Ввод газотепловоза и газотурбовоза на ремонтную позицию в депо, ПТОЛ следует производить после слива криогенного топлива, отогрева блока криогенной емкости и магистралей подачи сжиженного природного газа (далее - СПГ) до температуры наружного воздуха и продувки емкости и магистралей инертным газом - азотом.

2.2.19. Ввод локомотива на ремонтные позиции депо (ПТОЛ), оборудованного контактной сетью, должен производиться по зеленому огню светофора наружной сигнализации железнодорожного пути.

Порядок отключения и включения напряжения в контактной сети локомотивного депо должен быть определен местной инструкцией.

2.2.20. Запрещается установка на ремонтную позицию в депо, ПТОЛ двух-, трехсекционных локомотивов, если хотя бы одна из его секций выходит за границу нейтральной вставки контактного провода или ограничивает доступ в смотровую канаву ремонтной позиции депо, ПТОЛ. Секции таких локомотивов должны быть разъединены и установлены на два пути.

2.2.21. После ввода (вывода) электровоза на ремонтную позицию депо, ПТОЛ с питанием тяговых электродвигателей от контактной сети напряжение с контактного провода стойла, на которое установлен (с которого выведен) локомотив, должно быть снято с помощью секционного разъединителя.

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

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

2.2.22. Все переключения на контактной сети должны выполняться:

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

на ремонтных позициях диспетчером организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, или с его разрешения оперативно-ремонтным персоналом с группой по электробезопасности не ниже IV, которому предоставлено право переключений разъединителей контактной сети, с записью в оперативном журнале формы ТУ-1.

2.2.23. При вводе (выводе) локомотива на ремонтную позицию в депо, ПТОЛ от внешнего источника питания его остановка должна производиться с помощью вспомогательного тормоза. Применение в данном случае ручных тормозов и тормозных башмаков для остановки локомотива запрещается.

После ввода (вывода) локомотива на ремонтную позицию в депо, ПТОЛ напряжение с питающих кабелей должно быть снято, а кабели отсоединены от локомотива.

2.2.24. Ввод (вывод) тепловоза (газотепловоза, газотурбовоза) на ремонтную позицию в цех депо, ПТОЛ и его вывод должен производиться при неработающей дизель-генераторной установке (неработающем двигателе, силовом блоке). При этом между вводимым в депо, ПТОЛ тепловозом (газотепловозом, газотурбовозом) и маневровым тепловозом должно быть закрытие из железнодорожных платформ, вагонов, полувагонов или тепловоза с заглушенной дизель-генераторной установкой, не позволяющее маневровому тепловозу (с работающей дизель-генераторной установкой) зайти в цех депо, ПТОЛ.

Допускается ввод газотепловоза и газотурбовоза на открытую площадку ПТОЛ с работающим двигателем.

2.2.25. После ввода локомотива на ремонтную позицию депо, ПТОЛ должен быть приведен в действие ручной тормоз, под колесные пары подложены тормозные башмаки (под колесные пары газотепловоза (газотурбовоза) – неискрообразующие тормозные башмаки), должны быть выключены вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины, на электровозе переменного тока отключен главный выключатель, на электровозе постоянного тока – быстродействующий выключатель, опущены токоприемники, кнопки блоков выключателей на пульте управления заблокированы.

2.2.26. Разъединение и соединение двух- и трехсекционных локомотивов, а также локомотивов, постоянно соединенных по системе СМЕТ должно осуществляться под наблюдением мастера (бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

На электровозах, работающих по системе СМЕТ, перед соединением и разъединением электровозов должны быть отключены вспомогательные машины, выключен быстродействующий или главный выключатели, опущены токоприемники.

Для соединения электровозов вначале следует соединить рукава тормозных и напорных магистралей, затем кабель аппаратуры СМЕТ вставить в розетку приемника ведомого электровоза.

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

2.2.27. При принятии недееспособных локомотивов из ремонта, отстоя, запаса для перестановки их на другие пути маневровые передвижения следует производить при условии включения тормозной магистрали и исправном действии автоматического тормоза последней единицы, находящейся со стороны уклона. В противном случае маневровые передвижения запрещены.

2.2.28. Запрещается запуск дизель-генераторной установки тепловоза, газопоршневого двигателя газотепловоза, газотурбинного двигателя газотурбовоза в цехе депо (ПТОЛ).

2.2.29. Запрещается запуск дизель-генераторной установки на многосекционных тепловозах при одновременно включенных кнопках "Топливный насос" на пультах двух или всех (у трех- и четырехсекционных тепловозов) секций.

2.2.30. Маневровые передвижения локомотивов с двумя кабинами управления, при обслуживании их одним машинистом при выдаче из депо под поезда и обратно, должны осуществляться только из передней по ходу кабины.

2.2.31. Перед прицепкой локомотива к составу поезда на станционных железнодорожных путях локомотив должен быть остановлен на расстоянии 10 - 15 метров от первого вагона состава поезда.

Дальнейшее передвижение следует производить по передаваемому через переносную радиостанцию указанию руководителя маневров со скоростью не более 3 км/ч для сцепления локомотива с головным вагоном поезда, обеспечив плавность сцепления автосцепок. Запрещается приводить локомотив в движение без указания руководителя маневров.

До завершения машинистом прицепки к составу поезда, в том числе до окончания проверки надежности сцепления кратковременным движением от состава, руководитель маневров не должен приближаться к составу.

2.2.32. При невозможности прицепки/отцепки локомотива следует прекратить работу и доложить о сложившейся ситуации дежурному по депо, дежурному по станции для принятия решений.

2.2.33. При несоответствии разницы по высоте между продольными осями автосцепок головного вагона поезда и локомотива для определения неисправности автосцепного устройства следует отвести локомотив на расстояние не менее 10 метров от состава поезда.

2.2.34. Все работы по соединению, разъединению тормозных и напорных магистралей, межвагонных и межлокомотивных электрических соединений цепей управления и отопления, а также проверка правильности сцепления автосцепок должны проводиться при заторможенном локомотиве и опущенных токоприемниках электровоза. Работу следует проводить в сигнальном жилете, рукавицах.

В ночное время и при неблагоприятных погодных условиях следует пользоваться ручным фонарем.

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

2.2.36. После прицепки локомотива к составу соединение рукавов тормозной и питательной магистрали локомотива и головного вагона поезда следует производить при выключенном источнике питания электропневматического тормоза (при его наличии).

2.2.37. Соединение рукавов тормозной и питательной магистрали локомотива и головного вагона поезда должно производиться по команде машиниста.

2.2.38. Соединение тормозных соединительных рукавов локомотива и головного вагона пассажирского поезда, оборудованного электрическим отоплением, следует производить 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.

2.2.39. Перед соединением тормозных соединительных рукавов следует продуть тормозную магистраль локомотива со стороны состава поезда. При продувке тормозной магистрали необходимо соблюдать требования п. 2.1.19 настоящих Правил.

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

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

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

Блокирующие ключи выключателей пульта управления локомотивом и реверсивная рукоятка контроллера машиниста должны находиться у машиниста.

Соединение и разъединение высоковольтной магистрали отопления головного вагона с локомотивом производится поездным электромехаником или начальником пассажирского

поезда в присутствии машиниста локомотива и только после получения от машиниста ключа отопления поезда.

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

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

2.2.41. Перед опробованием тормозов в обязательном порядке подается звуковой сигнал.

2.2.42. При работе машиниста без помощника машиниста в приемо-отправочном парке при сцеплении маневрового локомотива с составом для надвига на горку, в сортировочном парке после сцепления маневрового локомотива с первым вагоном проверку надежности сцепления следует проверять кратковременным движением от состава.

При необходимости выхода из локомотива (для проверки соответствия центров автосцепных устройств, разности высот автосцепок требованиям ПТЭ и т.п.) следует:

затормозить локомотив краном вспомогательного тормоза путем постановки управляющего органа в крайнее 6 положение с созданием давления в тормозных цилиндрах 3,8 - 4,0 кгс/кв.см и зафиксировать специальным стопорным устройством от самопроизвольного отпуска;

на тепловозе заглушить дизель-генераторную установку;

на электровозе отключить главный выключатель (быстродействующий выключатель), опустить токоприемники;

привести в действие ручной тормоз локомотива, выключить тяговые двигатели, аккумуляторную батарею, изъять реверсивную рукоятку;

закрыть окна и запереть на ключ входные двери.

В случае выявления разницы по высоте между продольными осями автосцепок более показателей норм, установленных в ПТЭ, следует сообщить об этом руководителю маневров.

Запрещается приводить в движение маневровый состав до устранения выявленных замечаний.

2.2.43. При выходе из локомотива следует соблюдать требования, изложенные в п. 1.42 - 1.43 настоящих Правил, а в ночное время и при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость, пользоваться ручным фонарем.

2.3. Требования охраны труда при эксплуатации локомотивов.

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

Без выяснения причины и устранения неисправности радиосвязи отправление поезда запрещается.

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

2.3.3. Перед началом движения локомотива следует убедиться в отсутствии препятствий для движения, наличии разрешающего сигнала, его принадлежности пути отправления поезда.

При отправлении локомотивная бригада в полном составе должна находиться в кабине управления локомотива.

2.3.4. 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 на тендере и передней площадке паровоза.

2.3.5. Во время движения локомотива запрещается:

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

открывать входные наружные двери и высовываться из них;

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

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

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

снимать ограждения и защитные кожухи механических и токоведущих частей оборудования;

прикасаться к токоведущим частям оборудования;

закорачивать защитные блокировки;

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

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

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

выходить из наружной двери тамбура локомотива при подъезде к платформе.

При управлении локомотива машинистом, работающим без помощника машиниста, запрещается в пути следования отвлекаться от управления локомотивом, передавать управление локомотивом другим лицам, за исключением машиниста-инструктора. Осмотр поезда с левой стороны следует производить с помощью зеркал заднего вида.

2.3.6. Осмотр машинного отделения электровоза, дизельного помещения тепловоза помощником машиниста производится только по указанию машиниста.

2.3.7. При осмотре машинного отделения электровоза рукоятка контроллера должна находиться на нулевой или ходовой позиции.

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

2.3.9. При осмотре дизель-генераторной установки тепловоза в пути следования необходимо обращать внимание на надежность укладки половиц пола дизельного помещения, исправность защитных ограждений вращающихся узлов оборудования.

Запрещается наступать на защитные кожуха движущихся частей дизель-генераторной установки во время прохода по дизельному помещению тепловоза и пересекать их.

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

2.3.11. Запрещается открывать двери, шторы и входить в высоковольтную камеру электровоза, тепловоза, газотурбовоза (газотепловоза) без выполнения мер безопасности, предусмотренных технологической и эксплуатационной документацией на эксплуатируемый локомотив, а так же:

при поднятом токоприемнике на электровозе;

при работающей дизель-генераторной установке тепловоза;

при включенных источниках питания газотурбовоза (газотепловоза);

при движении тепловоза, газотурбовоза (газотепловоза), электровоза, в том числе при опущенных токоприемниках на электровозе.

2.3.12. При приближении к месту работ, на перегонах и железнодорожных станциях, а также при следовании по неправильному пути, при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость (туман, снегопад, сильный дождь и ветер, гроза, ураган) и недостаточной освещенности следует подавать оповестительные сигналы, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от переносных сигналов.

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

2.3.13. 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".

2.3.14. При следовании поезда по железнодорожной станции следует 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.

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

При приближении и проследовании встречного поезда локомотивная бригада в полном составе должна находиться в кабине локомотива.

2.3.16. При подходе к тоннелю в дневное время суток следует включить прожектор, буферные фонари и электроосвещение пульта управления и кабины машиниста (будки паровоза), а на тепловозе, газотепловозе, газотурбовозе и паровозе, кроме этого, независимо от времени суток, закрыть окна кабины управления (будки паровоза) и люки будки паровоза.

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

2.3.18. В случае разрыва межвагонных высоковольтных соединений в пассажирском поезде их соединение в пути следования запрещается.

2.3.19. 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 запрещено покидать кабину управления. Случаи отказа блокирующих устройств должны быть зафиксированы в журнале формы ТУ-152.

2.3.20. При повреждении крышевого оборудования электровоза и невозможности его дальнейшего следования следует остановить электровоз и закрепить его от ухода, поврежденную секцию при всех опущенных токоприемниках необходимо отключить, изъять реверсивную рукоятку, ключ управления и далее действовать в соответствии с п. 2.6.9 настоящих Правил.

2.3.21. При эксплуатации газотепловоза и газотурбовоза запрещается:

использовать инструмент, приспособления и материалы, не предусмотренные эксплуатационной документацией на газотепловоз (газотурбовоз);

устранять негерметичность трубопроводов газотопливной системы в условиях, не соответствующих эксплуатационной документации на газотепловоз (газотурбовоз);

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

продолжать эксплуатацию газотепловоза (газотурбовоза) при срабатывании системы контроля загазованности;

отключать датчики системы контроля загазованности;

проводить внешний осмотр, отключение разъемов и проводов, прозвонку и проверку сопротивления при включенном питании;

эксплуатация газотепловоза (газотурбовоза) при закороченных предохранителях, с самодельными плавкими вставками, с открытыми крышками на аккумуляторах, с закороченными конечными выключателями, установленными на дверях высоковольтной камеры;

реверсировать направление вращения тяговых электродвигателей до полной остановки газотепловоза (газотурбовоза);

использовать лампы прожектора вне приборов и установок без ограждения;

производить установку и замену ламп под напряжением;

сливать СПГ на землю.

2.3.22. 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.

Не допускается резко открывать паровые вентили.

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

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

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

2.3.26. 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.

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

2.4.1. Ввод локомотива на позицию экипировочного устройства, расположенного на железнодорожных путях депо, ПТОЛ или на приемоотправочных путях железнодорожной станции следует производить по зеленому огню светофора, разрешающему въезд на экипировочную позицию.

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

2.4.3. После ввода локомотива на экипировочную позицию ручной тормоз должен быть заторможено, под колесные пары подложены тормозные башмаки.

2.4.4. После ввода локомотива на экипировочную позицию необходимо:

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

на тепловозе - заглушить дизель-генераторную установку;

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

дать заявку на снятие напряжения с секционированного участка контактной сети экипировочного устройства работником, ответственным за снятие и подачу напряжения (на позиции экипировочного устройства под контактной сетью).

2.4.5. Постановку газотурбовоза (газотепловоза) на заправочный комплекс СПГ следует осуществлять в присутствии ответственного работника заправочного комплекса. При этом остановку производить в пределах площадки заправки напротив знака "Остановка локомотива".

После того, как двигатель заглушен, локомотив следует закрепить ручным тормозом, а под колесные пары подложить неискрообразующие тормозные башмаки.

После ввода газотурбовоза (газотепловоза) на заправочный комплекс СПГ следует убедиться в том, что газотепловоз или секции газотурбовоза не выходят за пределы заправочной позиции и предъявить ответственному работнику заправочного комплекса журнал содержания криогенной секции.

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

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

2.4.8. В процессе экипировки тепловоза запрещается:

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

производить заправку топливных баков при работающей дизель-генераторной установке;

производить экипировку топливом и смазочными материалами во время грозы.

2.4.9. При экипировке паровозов должны соблюдаться следующие требования:

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

набор воды в тендер следует производить под наблюдением машиниста паровоза;

поливку угля следует производить только в лотке. Запрещается направлять струю воды вверх при поливке угля из рукава.

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

2.4.10. Запрещается выход на крышу локомотива, находящегося под контактным проводом или воздушной линией электропередачи, при наличии в них напряжения. Для предупреждения поражения электрическим током контактной сети, расположенной над экипировочными позициями, выходить на крышу локомотива следует только после снятия напряжения с секционного участка контактной сети секционными разъединителями,

сблокированными с замком калитки или переходным мостиком в барьере стационарной площадки (при поворотных площадках - с приводом поворотного механизма) и заземления секционного участка.

После снятия напряжения с секционного участка контактной сети и его заземления должны быть включены световые сигналы, разрешающие выход на крышу локомотива.

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

2.4.12. В процессе заправки газотепловоза и газотурбовоза лица, не участвующие в процессе заправки, должны находиться на расстоянии не ближе 40 метров от места проведения работ.

Перед выводом газотепловоза (газотурбовоза) с заправочного комплекса следует убедиться, что магистрали заправочного комплекса отсоединены, герметичность газовой аппаратуры и трубопроводов не нарушена, из-под колесных пар убраны неискрообразующие тормозные башмаки, на рельсах отсутствуют предметы, препятствующие движению, отсутствует утечка СПГ и не нарушена герметичность трубопроводов газотопливной системы и, только после этого, по сигналу ответственного работника, начать движение.

2.5. Требования охраны труда при постановке локомотива на базу запаса и техническом обслуживании локомотива в запасе.

2.5.1. Передвижение локомотивов по железнодорожным путям базы запаса должно производиться под руководством руководителя маневров в соответствии с требованиями ПТЭ.

2.5.2. При маневровых передвижениях составом вперед через ворота базы запаса, охраняемые и неохраняемые переезды, а также у негабаритных и опасных мест, высоких платформ, перед стоящими единицами подвижного состава по команде руководителя маневров следует остановить маневровый состав на расстоянии не менее 5 метров до этого места для определения безопасности передвижения.

Проезд ворот базы запаса разрешается после проверки руководителя маневров их надежной фиксации в открытом положении.

Скорость проследования составом вперед негабаритных и опасных зон на железнодорожных путях базы запаса не должна превышать 3 км/ч.

2.5.3. Во время движения маневрового состава запрещается входить в пространство между локомотивами, переходить на другую сторону отцепы локомотивов (для расцепки с противоположной стороны), производить расцепление локомотивов в пределах стрелочного перевода, пешеходного настила, переезда, в негабаритных и опасных местах, в местах установки светофоров и других устройств базы запаса.

2.5.4. Расцепка стоящих локомотивов должна производиться сбоку, без захода в пространство между локомотивами с помощью расцепного рычага привода автосцепки, а при его неисправности с помощью вилки для расцепления автосцепок. При невозможности расцепления локомотивов маневровая работа, связанная с их расцепкой, прекращается до устранения неисправности расцепного привода автосцепки.

2.5.5. При переводе стрелочных переводов ручного управления запрещается оставлять рычаг переводного механизма в вертикальном или не доведенном до конца положении, придерживать ногой стрелочный противовес (балансир).

2.5.6. При переводе нецентрализованных стрелочных переводов работник должен располагаться в междупутье или на обочине пути, не перемещаясь внутрь колеи. После перевода стрелочного перевода, перед началом маневрового передвижения следует заблаговременно отойти в безопасное место - на обочину пути (на расстояние не менее 2,5 метра от крайнего рельса) или на середину широкого междупутья.

2.5.7. Закрепление локомотивов на железнодорожных путях базы запаса следует производить после их полной остановки, согласования действий с работниками, участвующими в технологической операции, с использованием исправных тормозных башмаков и с соблюдением мер безопасности, изложенных в пункте 2.2.11. настоящих Правил.

2.5.8. Изъятие тормозных башмаков следует производить специальным крючком или рукой в перчатках (рукавицах), держа за рукоятку тормозного башмака.

2.5.9. При следовании по территории базы запаса в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость, следует пользоваться переносным фонарем.

2.5.10. Производить подключение локомотива к внешнему источнику энергоснабжения, выполнять разводку электросети разрешается работникам, имеющим допуск (специальное разрешение) к выполнению данного вида работ и группу по электробезопасности не ниже IV.

2.5.11. При подключении локомотива к внешнему источнику энергоснабжения следует использовать электрозащитные средства - диэлектрические перчатки, диэлектрическую обувь, диэлектрические ковры.

Запрещается:

использовать кабель с поврежденной изоляцией, перебрасывать кабель через головку рельса, производить подключение при неисправном распределительном щите и наличии доступа к его токоведущим частям.

2.5.12. Обслуживание аккумуляторных батарей, зарядных устройств должны выполнять специально обученные работники, имеющие группу по электробезопасности не ниже III.

2.5.13. Перед началом обслуживания аккумуляторных батарей следует убедиться в закреплении и ограждении подвижного состава.

2.5.14. Техническое обслуживание аккумуляторных батарей необходимо производить в костюме для защиты от кислот, ботинках юфтевых на маслобензостойкой подошве, защитных очках закрытого типа, резиновых (полимерных) кислотощелочестойких перчатках, нарукавниках из полимерных материалов, респираторе и фартуке для защиты от кислот.

Для осмотра аккумуляторных батарей следует применять электрический фонарь с автономным питанием.

2.5.15. Перед обслуживанием аккумуляторной батареи необходимо выключить рубильник (пакетный выключатель) аккумуляторной батареи и снять предохранители. На рубильник вывесить табличку "Не включать! Работают люди". Приступать к осмотру и обслуживанию аккумуляторной батареи следует не ранее, чем через 8 - 10 минут после открытия аккумуляторного ящика.

2.5.16. Проверку наличия (отсутствия) напряжения аккумуляторных батарей следует производить поверенным вольтметром или нагрузочной вилкой.

Наконечники проводов переносного вольтметра должны быть снабжены ручками из изоляционного материала.

При работе с нагрузочной вилкой, во избежание ожога, не следует прикасаться к резистору нагрузочной вилки.

При выполнении работы на токоведущих частях следует пользоваться инструментом с изолированными рукоятками.

2.5.17. Во время обслуживания аккумуляторных батарей не следует допускать замыкания клемм металлическими предметами, одновременного прикосновения к разнополюсным выводам аккумулятора.

2.5.18. При проверке плотности электролита опускать и поднимать ареометр следует плавно, без резких ударов его о края и предохранительный щиток (дно) заливного отверстия аккумуляторной батареи.

2.5.19. Очистку поверхности аккумуляторов и металлических токоведущих деталей от пыли, влаги и солей необходимо производить салфеткой, намотанной на деревянную лопатку. При очистке коррозионного слоя использовать металлический инструмент, стеклянную или наждачную бумагу запрещается.

2.5.20. При переноске вручную аккумуляторных батарей необходимо использовать носилки (ручные сумки-тележки).

2.5.21. Присоединять аккумуляторные батареи к зарядному устройству и отсоединять от него следует при выключенном зарядном оборудовании, пользуясь диэлектрическими перчатками.

2.5.22. При работе с аккумуляторными батареями запрещается:

прикасаться руками без диэлектрических перчаток к токоведущим частям (выводам, контактам и электропроводам с поврежденной изоляцией);

укладывать посторонние и металлические предметы на аккумуляторы;

проверять наличие напряжения на выводах аккумуляторов путем короткого замыкания;

курить или приближаться с открытым огнем при осмотре аккумуляторных батарей;

проводить зарядку батареи в период отстоя с закрытой крышкой на аккумуляторном боксе (одна крышка на боксе должна быть открыта);

наклоняться к заправочным отверстиям аккумулятора при зарядке аккумуляторных батарей;

закрывать крышку аккумуляторного бокса ранее, чем через два часа после окончания заряда;

производить обслуживание аккумуляторных батарей при движении локомотива;

использовать металлические предметы для очистки вентиляционных каналов (дефлекторов) аккумуляторной батареи от снега и льда. Для этого следует использовать веник и деревянную лопатку;

готовить и заливать электролит без средств защиты.

2.5.23. Запас дистиллированной воды для приготовления электролита следует хранить в плотно закупоренных бутылках с надписью "Дистиллированная вода". Использование этих бутылок для других целей не допускается.

2.5.24. Перед приведением аккумуляторов в действие необходимо проверить:

чистоту поверхностей и отсутствие механических повреждений аккумулятора (целостность крышек, чехлов, пробок, отсутствие вмятин, сколов, исправность бортов);

сопротивление изоляции аккумуляторов;

отсутствие коротких замыканий.

2.5.25. Организация и выполнение работ с ручным пневматическим и электрическим инструментом должны удовлетворять требованиям Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями.

2.5.26. Шланги к трубопроводам сжатого воздуха должны подключаться через вентили. Подключать шланги непосредственно к воздушной магистрали не допускается. При отсоединении шланга от используемого оборудования (инструмента) необходимо сначала перекрыть вентиль на воздушной магистрали.

2.6. Требования безопасности при вынужденных остановках поезда на станции или перегоне.

2.6.1. При вынужденной остановке поезда на перегоне следует действовать в соответствии с требованиями ПТЭ, Типовой инструкции организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста, Порядка действий работников ОАО "РЖД" при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом, Регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО "РЖД", деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД".

2.6.2. При возникновении неисправности электрооборудования на локомотиве в пути следования допускается возможность локализации повреждения путем сборки по одной из аварийных схем, которые утверждены организационно-распорядительным документом ОАО "РЖД" для каждой серии локомотива. При этом в журнале формы ТУ-152 следует произвести запись о сборке аварийной схемы и указанием ее номера в соответствии с утвержденным перечнем.

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

2.6.3. Сборку схемы на электровозе выполняет член локомотивной бригады с V группой допуска по электробезопасности, на тепловозе, газотепловозе и газотурбовозе – с IV группой допуска по электробезопасности.

Сборка аварийной схемы может проводиться как дистанционно с помощью переключения низковольтных и высоковольтных коммутационных аппаратов, так и при непосредственном выводе из работы высоковольтного оборудования в высоковольтных камерах и шкафах локомотива. Порядок действия локомотивной бригады по сборке аварийной схемы утверждается организационно-распорядительным документом по структурному подразделению.

По прибытии в депо машинист должен уведомить дежурного по депо об аварийной ситуации и выполненных мероприятиях.

2.6.4. При необходимости захода в высоковольтную камеру для устранения неисправности локомотива, следует внести запись в журнал формы ТУ-152 о выполнении всех мер безопасности и после этого выполнить следующие действия:

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

на тепловозе заглушить дизель-генераторную установку;

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;

выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины, электроотопление поезда;

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

снять реверсивную рукоятку с контроллера машиниста, если конструкцией электровоза не предусмотрена ее блокировка в нулевом положении. Блокирующие ключи выключателей и реверсивная рукоятка должны находиться у машиниста;

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

затормозить локомотив (поезд), под колесные пары подложить тормозные башмаки.

На электровозах постоянного тока следует отключить крышечные разъединители и убедиться, что нож заземляющего разъединителя находится в положении "Заземлено".

На электровозах переменного тока после полной остановки вспомогательных машин и фазорасщепителя надеть диэлектрические перчатки и 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.

После проведенных операций необходимо убедиться на слух в полной остановке вращения вспомогательных машин.

2.6.5. При пребывании машиниста в высоковольтной камере помощник машиниста (при обслуживании локомотива одним машинистом – поездной электромеханик, руководитель работ хозяйственного поезда) должен находиться вне высоковольтной камеры и контролировать действия машиниста, находящегося внутри камеры.

2.6.6. Запрещается при работающей дизель-генераторной установке отключать на тепловозах блокирующие устройства и заходить в высоковольтную камеру, а также производить осмотр и техническое обслуживание оборудования тепловозов у вращающихся частей (узлов) при снятых или открытых ограждающих защитных кожухах, а также снятых или неисправных половицах дизельного помещения.

2.6.7. При необходимости осмотра и технического обслуживания дизель-генераторной установки необходимо произвести остановку поезда, закрепить тепловоз (поезд) от ухода, под колесные пары подложить тормозные башмаки, остановить дизель-генераторную установку, обесточить все электрические цепи и выключить рубильник аккумуляторной батареи. Люки картера дизель-генераторной установки следует открывать не ранее чем через 10 – 15 минут после его остановки.

2.6.8. Запрещается подниматься и производить какие-либо работы на крыше электровоза на электрифицированных железнодорожных путях и под воздушной линией электропередачи, если контактная подвеска, воздушная линия электропередачи находятся под напряжением или определить в них отсутствие напряжения не предоставляется возможным.

2.6.9. Устранение неисправности крышевого оборудования электровоза (в том числе увязка неисправного токоприемника), находящегося под действующей контактной сетью, производится в соответствии с требованиями Регламента взаимодействия Трансэнерго и Дирекции тяги по наряду-допуску или приказу энергодиспетчера с отключением и заземлением контактной сети и с соблюдением требований ПОТЭЭ, Правил по охране труда при работе на высоте.

До заземления контактной сети и получения разрешения работника дистанции электроснабжения подъем на крышу электровоза запрещается. Контактная сеть и провода воздушных линий без заземления рассматриваются, как находящиеся под напряжением, даже если напряжение снято.

Заземление контактной сети должно производиться представителями дистанции электроснабжения в присутствии машиниста локомотива или его помощника.

Подниматься на крышу локомотива первым обязан представитель дистанции электроснабжения, а первым спускаться с крыши – член локомотивной бригады. Запрещается в одно лицо подниматься и производить работы на крыше локомотива.

При нахождении на крыше локомотива следует использовать страховочные устройства.

После устранения повреждения крышевого оборудования снятие заземляющих штанг с контактной сети производится представителями дистанции электроснабжения.

Все выходы на крышу локомотива после выполнения организационно-технических мероприятий по обеспечению электробезопасности должны быть записаны в журнал формы ТУ-152 с указанием причин выхода на крышу и результатов проведенных работ. Запись должна быть заверена подписью машиниста и представителя дистанции электроснабжения.

2.6.10. В процессе эксплуатации и проведении ТО-1 запрещается подниматься и производить какие-либо работы на крыше тепловоза, газотепловоза, газотурбовоза, а также котле, тендере, крыше будки паровоза.

2.6.11. При вынужденной остановке поезда и необходимости выхода на железнодорожный путь один из членов локомотивной бригады должен находиться в кабине управления локомотива для связи с дежурным по станции или поездным диспетчером.

При работе машиниста локомотива без помощника машиниста следует выполнять требования, изложенные в п. 2.2.42. настоящих Правил.

2.6.12. Запрещается спускаться с локомотива, осматривать и производить техническое обслуживание экипажной части, если по смежному пути приближается или движется подвижной состав.

Перед выходом из локомотива следует надеть сигнальный жилет.

Передвигаться вдоль состава поезда следует с особым вниманием.

В темное время суток, а также при неблагоприятных погодных условиях следует пользоваться переносным аккумуляторным (светодиодным) фонарем, а при осмотре газотепловоза (газотурбовоза) использовать взрывозащищенный фонарь. Запрещается использовать для освещения и других целей открытый огонь.

При передвижении вдоль состава необходимо следить за приближением встречных поездов по смежному пути.

При визуальном или звуковом обнаружении приближения поезда по смежному пути следует отойти в безопасное место (укрыться на переходной площадке вагона стоящего поезда, отойти на обочину смежного пути или на середину широкого междупутья).

2.6.13. К осмотру экипажной части локомотива следует приступать только после окончания набегания и оттяжки вагонов поезда.

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

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

2.6.15. При необходимости осаживания поезда на более легкий профиль того же перегона работник, находящийся впереди состава (помощник машиниста, главный кондуктор, руководитель работ в хозяйственном поезде), должен быть в сигнальном жилете. Для связи с машинистом следует пользоваться переносной радиостанцией.

Перед осаживанием следует убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/час.

Осаживание не допускается:

пассажирских поездов во всех случаях;

на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи;

при неблагоприятных погодных условиях, когда сигналы трудно различимы (туман, снегопад, сильный дождь, ветер, гроза, ураган);

если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

2.6.16. В случае вынужденной остановки поезда в тоннеле следует немедленно выяснить причину остановки и оценить возможность дальнейшего следования.

2.6.17. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится в соответствии с требованиями главы IV Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 7 к ПТЭ) с соблюдением требований Правил по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях.

Перед выходом на железнодорожный путь для ограждения поезда следует надеть сигнальный жилет.

2.6.18. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение производит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста. При этом проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 метров от хвоста поезда петарды, после чего отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 метров и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона.

При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который, перейдя в хвост поезда должен проверить наличие поездного сигнала и внимательно наблюдать за перегоном, а в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке.

Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы состава, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного поезда, пожарного поезда или вспомогательного локомотива должен подавать сигнал общей тревоги. Ночью и днем при плохой видимости следует включить прожектор.

При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие аварийной ситуации (со сходом с рельсов, столкновении, развалившемся грузе), когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути следует подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких сигнала).

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста - проводником последнего пассажирского вагона укладкой петард на расстоянии 1000 метров от головы и хвоста поезда.

Кроме того, машинист пассажирского поезда с использованием имеющихся средств связи должен сообщить о случившемся поездному диспетчеру или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а также машинисту локомотива, следующего по смежному железнодорожному пути.

На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста - составителем, которые отходят на расстояние величины тормозного пути, определяемой и устанавливаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования (далее - расстояние "Т"), и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона (соответственно с головы и хвоста поезда). Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии "Т". В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному

железнодорожному пути, он должен свистком локомотива вызвать помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.

При остановке остальных поездов ограждение производит помощник машиниста, укладывая петарды на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 метров от места препятствия. Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 метров, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива.

Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд в неправильном направлении, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия с противоположной стороны.

На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния, на которые необходимо укладывать петарды, устанавливаются владельцем инфраструктуры.

После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона должны отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 метров и показывать красный сигнал в сторону возможного приближения поезда.

К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива могут быть привлечены работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы.

К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона могут привлекаться и иные работники, установленные организационно-распорядительным документом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

2.6.19. Если локомотив грузового поезда управляется машинистом без помощника машиниста, ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.6.20. Если локомотив пассажирского поезда управляется машинистом без помощника машиниста, операции по закреплению и ограждению поезда производятся начальником (механиком, бригадиром) пассажирского поезда и проводниками пассажирских вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи или другим видам технологической электросвязи.

2.6.21. При разъединении вагонов пассажирского поезда в пути следования, следует немедленно отключить отопление поезда.

2.6.22. Запрещается соединять части поезда на перегоне при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость (туман, снегопад, сильный дождь, ветер, гроза, ураган), когда сигналы трудно различимы, а также, если отцепившаяся часть поезда находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

2.6.23. Если соединить поезд невозможно, следует затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке, предусмотренном в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 8 к ПТЭ).

## 2.7. Порядок действий работников при возникновении аварийных ситуаций.

2.7.1. При возникновении аварийной ситуации на локомотиве или в составе поезда при следовании по перегону необходимо действовать в соответствии с Регламентом взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО "РЖД", деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД", Инструкцией по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе ЦТ-ЦУО-175.

2.7.2. При возникновении аварийной ситуации на локомотиве необходимо соблюдать следующие требования:

перевести контроллер пульта машиниста в нулевое положение, остановить поезд, выключить вспомогательные машины, отключить главный (быстродействующий) выключатель и опустить токоприемник (на электровозе), остановить дизель-генераторную установку (на тепловозе) произвести остановку двигателя (на газотепловозе, газотурбовозе);

обеспечить отсечку потока газа из криогенной емкости с помощью системы автоматического управления (на газотепловозе, газотурбовозе);

на паровозе перекрыть кран на питательном кувшине, не допустить приток воздуха в нефтяной бак, плотно закрыв люки;

подать соответствующий звуковой сигнал и сообщить об аварийной ситуации поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон;

принять меры к закреплению поезда на месте с учетом требований местных инструкций, профиля пути и норм закрепления;

отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

в случае загорания включить систему стационарного пожаротушения (в зависимости от конструктивных особенностей локомотива). Запрещается находиться в помещениях локомотива при приведении в действие системы стационарного пожаротушения.

2.7.3. При формировании аварийных сообщений системы контроля загазованности в отсеках газотурбовоза (газотепловоза) необходимо:

выполнить служебное торможение до полной остановки состава;

сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон об аварийной ситуации;

выполнить остановку двигателя газотепловоза (силового блока газотурбовоза);

отключить электрооборудование, которое может инициировать возгорание газа;

перекрыть подачу газа из емкости;

закрепить локомотив и принять меры к удержанию поезда на месте;

по возможности оградить зону в радиусе 300 метров от локомотива.

Находиться следует с наветренной стороны.

2.7.4. До полного рассеивания газа в зоне разлива СПГ запрещается:

приближаться и прикасаться к пролитому веществу;

производить маневровые работы;

использовать источники огня, искрообразующие материалы, горючие и взрывоопасные вещества;

включать электроприборы;

курить и проводить огневые (сварочные) работы.

2.7.5. До устранения утечки СПГ производить запуск двигателя газотепловоза (силового блока газотурбовоза) запрещается.

2.7.6. При возникновении загорания на газотепловозе (газотурбовозе) после приведения в действие систем ликвидации аварийных ситуаций следует надеть изолирующий противогаз и покинуть локомотив на расстояние 800 метров. Запрещается приближаться к горячей криогенной емкости.

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

2.7.8. После ликвидации аварийной ситуации, подача напряжения на локомотив (запуск двигателя, силового блока, дизель-генераторной установки), где имело место повреждение электрооборудования и проводов, запрещается. Локомотив, поврежденный в результате аварийной ситуации, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками и отключенными цепями управления.

2.7.9. При обнаружении оборванных проводов, других элементов контактной сети и воздушных линий передачи, выходящих за габарит приближения строений к пути, которые могут быть задеты при проходе поезда, следует сообщить о случившемся поезвному диспетчеру, энергодиспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон.

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

Запрещается касаться опор контактной сети в случае обнаружения обрыва контактного провода.

При касании подвижного состава оборванным контактным проводом, находящимся под напряжением, запрещается до снятия напряжения с контактной сети прикасаться к частям подвижного состава.

Работнику, оказавшемуся на расстоянии менее 8 м от лежащего на земле оборванного провода, для предотвращения попадания под шаговое напряжение, следует выходить из опасной зоны небольшими (не более 0,1 метра) шагами, передвигая ступни по земле, не отрывая одну ногу от другой.

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

2.7.11. В случае подтопления пути при следовании на электровозе следует остановить поезд, выключить вспомогательные машины, отключить главный (быстродействующий) выключатель, опустить токоприемник и принять меры к закреплению поезда.

2.7.12. В случае обнаружения подозрительного предмета на территории или в помещении депо (ПТОЛ, пункта оборота, базы запаса) следует ограничить доступ к нему людей, сообщить об этом дежурному по депо и далее действовать в соответствии с регламентом, установленным в структурном подразделении.

Запрещается приближаться к постороннему предмету, осуществлять какие-либо действия с ним.

2.7.13. В случае срабатывания взрывного устройства на территории или в помещении депо (ПТОЛ, пункта оборота, базы запаса) следует сообщить о случившемся дежурному по депо и далее действовать в соответствии с регламентом, установленным в структурном подразделении.

2.7.14. В случае противоправных действий посторонних лиц запрещено вступать с ними в прямой контакт.

### III. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПОМЕЩЕНИЯМ, ПЛОЩАДКАМ И ТЕРРИТОРИЯМ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА РАБОТНИКОВ

3.1. Требования, предъявляемые к производственным территориям и площадкам.

3.1.1. Производственные территории и площадки депо и их производственных подразделений должны соответствовать требованиям ГОСТ 12.1.004, СП 44.13330, СП 56.13330, СП 2.5.1334, Правил противопожарного режима в Российской Федерации.

3.1.2. Взаимное расположение производственных, складских и других зданий, сооружений и транспортных путей должно обеспечивать безопасное следование транспортных средств и передвижение рабочих. Производственные здания и сооружения следует объединять с учетом производственных, санитарных и противопожарных требований.

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

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

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

3.1.4. Для безопасного прохода работников по территории депо, к местам приемки локомотивов должны быть определены маршруты служебного прохода, обозначенные комбинированным предписывающим знаком "Служебный проход" и указателями разрешенного направления движения для работников. Дублирующие знаки на прямом участке маршрута служебного прохода должны размещаться на расстоянии не менее 150 метров и не более 300 метров.

3.1.5. Служебные проходы должны соответствовать требованиям стандарта ОАО "РЖД" "Проходы служебные на объектах ОАО "РЖД". Технические требования, правила, устройства и содержание" и иметь следующее техническое и информационное оснащение:

- твердое ровное покрытие;
- искусственное освещение (в темное время года);
- настил и типовые знаки "Переход через железнодорожные пути" в местах пересечения с железнодорожными путями;
- парковую двустороннюю связь (при необходимости);
- типовые указатели "Служебный проход" по всему маршруту;
- ограждение в местах выхода из служебных помещений и технологических объектов;
- знаки "Берегись автомобиля" в зонах движения автотранспорта;
- предупреждающие знаки "Пешеходный переход";
- стандартную горизонтальную разметку "зебра" при пересечении маршрута служебного прохода с автомобильными дорогами.

3.1.6. Утвержденные руководителем депо схемы маршрутов проездов и проходов по территории депо, а так же к местам приемки локомотивов, должны быть вывешены на видных местах.

3.1.7. На участках служебных проходов, где предусматривается движение автотранспорта, служебный проход должен размещаться сбоку от проезжей части на расстоянии не ближе 1 метра от ограничительной линии проезжей части.

Маршруты движения транспорта и перемещения людей должны быть изолированы друг от друга и обозначены соответствующими знаками и разметкой.

3.1.8. Искусственное освещение территорий депо, ПТОЛ, поворотных кругов, баз запаса, участков маршрута служебных проходов должно соответствовать требованиям СП 52.13330, ГОСТ Р 54984.

3.1.9. Проезды и проходы на территориях депо, ПТОЛ, поворотных кругов, баз запаса должны содержаться в чистоте и порядке, очищаться от мусора, не загромождаться складываемыми материалами и конструкциями.

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

3.1.10. Сооружения и устройства, расположенные вблизи железнодорожных путей, должны иметь предупреждающую окраску в соответствии с Рекомендациями по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей.

3.1.11. На территориях депо, ПТОЛ, баз запаса, участках маршрута служебного прохода должны быть установлены знаки безопасности, дорожные знаки в соответствии с ГОСТ Р 12.4.026, ГОСТ Р 52290, Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Все знаки должны быть покрыты светоотражающей краской.

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

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

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

3.1.14. Служебные помещения, расположенные на расстоянии менее 3 метров от оси пути, должны иметь двери с выходом, направленным только вдоль пути. Около двери параллельно пути должен быть установлен барьер длиной не менее 3 метров и высотой не менее 1 метра.

Служебные помещения, расположенные на расстоянии от 3 до 8 метров от оси пути, имеющие выход прямо в сторону рельсовой колеи, должны иметь перед дверью барьер длиной не менее 5 метров и высотой не менее 1 метра.

Ограждения должны быть окрашены в сигнальные цвета с чередованием черных и желтых полос под углом 45°.

3.1.15. Для приемки и сдачи локомотивов на территории депо, ПТОЛ должно быть оборудовано специально отведенное место, уровень освещенности которого должен быть не менее 5 лк в горизонтальной плоскости в соответствии с требованиями ГОСТ Р 54984.

3.1.16. Железнодорожные пути депо, ПТОЛ, базы запаса должны по возможности оборудоваться устройствами централизованного управления стрелочными переводами с автоматической очисткой их от снега.

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

При очистке стрелочных переводов от снега ограждение места производства работ должно быть выполнено в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 7 ПТЭ).

3.1.18. Дороги, проезды и подъезды к зданиям, сооружениям, открытым складам, наружным пожарным лестницам, к пожарному инвентарю и водоисточникам, используемым для целей пожаротушения, должны быть всегда свободными для проезда пожарной техники.

Не допускается использовать противопожарные разрывы между зданиями под складирование материалов, оборудования, упаковочной тары, для стоянки любых видов транспорта, под строительство и размещение временных зданий и сооружений.

3.1.19. Санитарно-защитная зона депо и их производственных подразделений должна устанавливаться в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.2361.

Территория депо и санитарно-защитная зона должны быть благоустроены и озеленены. Озеленение следует проводить с учетом защиты от пыли, шума, солнечных лучей. Зеленые насаждения на территории размещают таким образом, чтобы не нарушилась видимость сигналов при движении по железнодорожным путям подвижного состава.

Содержание вредных веществ в воздухе не должно превышать предельно допустимых концентраций и уровней воздействия, установленных ГОСТ 12.1.005, ГН 2.2.5.1313, ГН 2.2.5.2308, СанПиН 1.2.2353.

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

Не допускается располагать общие канализационные магистрали под зданиями.

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

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

Люки канализационных колодцев должны быть постоянно закрыты.

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

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

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

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

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

Ферма поворотного круга должна иметь настил.

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

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

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

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

3.1.22. Базы запаса локомотивов должны иметь:

необходимое путевое развитие для стоянки локомотивов. Длина железнодорожных путей должна допускать периодическую передвижку установленных на них локомотивов на 2 – 3 оборота колесных пар. Должен быть один свободный сквозной железнодорожный путь для перестановки локомотивов с дополнительными съездами к железнодорожным путям отстоя локомотивов при длине последних более 500 метров;

самостоятельный выход на станционные железнодорожные пути, оборудованный охранной стрелкой с замком. Ключ от замка должен храниться у начальника базы запаса или при его отсутствии у начальника депо;

ограждение, отвечающее требованиям транспортной безопасности;

круглосуточные посты охраны;

контрольно-пропускные пункты;

технические средства охраны, позволяющие осуществлять видеонаблюдение и сохранять данные в электронном виде, включая перемещение персонала и посетителей в зоне транспортной безопасности;

наружное освещение;

телефонную и транспортную связь;

производственные и складские помещения, оборудованные в соответствии с объемом выполняемых на базе запаса работ;

санитарно-бытовые помещения (комната приема пищи, душ, раздевалка, туалеты);

противопожарные устройства на железнодорожных путях отстоя локомотивов, в производственных и складских помещениях по действующим нормам и правилам;

системы водоснабжения и канализации;

теплоснабжение для служебно-бытовых помещений;

энергоснабжение от внешнего источника питания;

разводку электросети на железнодорожных путях отстоя для зарядки аккумуляторных батарей, хранящихся на локомотивах и опробования электроаппаратов. На базах запаса, предназначенных для содержания паровозов, наличие разводки электросетей не требуется;

пневматическую сеть для проверки пневматического оборудования;

смотровую канаву на свободном железнодорожном пути для осмотра механической части локомотивов.

3.2. Требования, предъявляемые к производственным помещениям.

3.2.1. Все здания, помещения депо, ПТОЛ, баз запаса должны содержаться в исправном техническом состоянии и чистоте. Для каждого помещения должен быть установлен порядок уборки.

3.2.2. В зимнее время крыши и карнизы зданий необходимо своевременно очищать от снега и наледи.

3.2.3. Микроклимат производственных помещений депо, ПТОЛ, баз запаса должен соответствовать требованиям СанПиН 2.2.4.548, СП 56.13330.

3.2.4. Производственные, вспомогательные и складские помещения должны быть оборудованы отоплением, вентиляцией и кондиционированием воздуха в соответствии с требованиями СП 60.13330, СП 2.5.1334, ГОСТ 12.4.021.

3.2.5. Отопление в производственных помещениях депо должно быть водяное или воздушное, совмещенное с системой приточной вентиляции.

При централизованном отоплении должна быть обеспечена возможность регулирования степени нагрева помещения, а также возможность независимого включения отопительных секций.

Системы отопления должны обеспечивать равномерное нагревание воздуха помещений. Отопительные приборы должны быть легкодоступны для очистки, ремонта и иметь гладкую окрашенную поверхность. Применение ребристых труб для отопления окрасочных участков не допускается.

3.2.6. Ворота, входные двери и другие проемы в капитальных стенах в холодное время года должны быть утеплены.

3.2.7. Ворота в стойловой части депо, ПТОЛ должны плотно закрываться.

Открытие и закрытие ворот должно быть механизировано, с фиксацией их в открытом и закрытом положениях. Управление воротами должно быть местным. При дистанционном и автоматическом открывании ворот должна быть обеспечена также возможность открывания их во всех случаях вручную.

3.2.8. В производственных помещениях депо должно быть не менее двух выходов, расположенных в противоположных концах. Створки окон и все двери должны открываться наружу.

3.2.9. Содержание вредных веществ в воздухе рабочей зоны производственных помещений депо, ПТОЛ, баз запаса не должно превышать предельно допустимых концентраций и уровней воздействия, установленных ГОСТ 12.1.005, ГН 2.2.5.1313, ГН 2.2.5.2308, СанПиН 1.2.2353.

3.2.10. В производственных и вспомогательных помещениях депо, независимо от наличия вредных и опасных веществ в воздухе рабочей зоны и имеющихся вентиляционных устройств, должны быть предусмотрены в окнах открывающиеся фрамуги и другие открывающиеся устройства площадью не менее 20% общей площади световых проемов. Расположение окон должно обеспечивать хорошую видимость зоны работы.

3.2.11. Рамы, окна, форточки, фрамуги, двери и тамбуры к ним должны находиться в исправном состоянии.

3.2.12. Оконные проемы зданий, расположенных в северной строительно-климатической зоне, должны иметь двойные рамы. Устройство внутренних рам должно позволять производить уборку внутренних поверхностей стекол.

3.2.13. Для защиты рабочих мест от прямых и отраженных солнечных лучей должны применяться солнцезащитные устройства типа жалюзи, изменяющие распределение световых потоков, или затемняющего типа (козырьки, экраны, ставни, карнизы, шторы).

3.2.14. Стекла оконных проемов зданий должны систематически очищаться от пыли и грязи, не реже двух раз в год.

3.2.15. Искусственное освещение помещений депо, ПТОЛ, баз запаса должно соответствовать СП 52.13330, ГОСТ Р 56852.

Устройство и эксплуатация осветительных установок производственных помещений должны соответствовать требованиям ПУЭ, ПТЭЭП.

Общее искусственное освещение производственных помещений должно быть равномерным.

Светильники должны очищаться по мере загрязнения и заменяться при выходе из строя. Очистка светильников в производственных помещениях должна производиться в зависимости от состояния воздушной среды и эксплуатационной группы светильников.

3.2.16. В соответствии с требованиями ПУЭ в помещениях депо должно быть предусмотрено аварийное освещение.

3.2.17. Уровни шума и вибрации на рабочих местах в производственных помещениях депо, ПТОЛ, баз запаса не должны превышать значений, приведенных в ГОСТ 12.1.003, ГОСТ 12.1.012.

3.2.18. Для всех производственных помещений депо в соответствии с требованиями СП 12.13130, СП 56.13330 должны быть определены категории по взрывопожарной и пожарной опасности.

3.2.19. Здания и помещения депо должны быть оборудованы установками пожарной сигнализации, установками автоматического пожаротушения в соответствии с требованиями Технического регламента о требованиях пожарной безопасности, СП 5.13130.

3.2.20. Установленные системы противопожарной защиты должны находиться в исправном техническом состоянии. Проведение периодического технического обслуживания данных систем обеспечивается в соответствии с требованиями Правил противопожарного режима в Российской Федерации.

Световая, звуковая и визуальная информирующая сигнализация должна быть предусмотрена в помещениях, а также у каждого аварийного выхода и на путях эвакуации.

Производственные и служебные помещения депо должны быть обеспечены первичными средствами пожаротушения и пожарным инвентарем.

Запрещается использование пожарного оборудования и инвентаря для хозяйственных нужд.

В депо, их производственных подразделениях должны быть разработаны и вывешены на видных местах инструкции о мерах пожарной безопасности и планы (схемы) эвакуации при возникновении пожара или аварийной ситуации.

3.2.21. Устройство и оборудование складских помещений должны соответствовать требованиям СП 56.13330.

Склады, размещенные в отдельных зданиях (блоках складских зданий), должны быть оборудованы самостоятельным эвакуационным выходом наружу, приточно-вытяжной вентиляцией в соответствии с требованиями ГОСТ 12.4.021, автоматическими средствами пожарной сигнализации и пожаротушения в соответствии с СП 5.13130, ГОСТ 26342, ГОСТ 27990.

На стеллажах и столах, предназначенных для складирования изделий и материалов, должны быть четко нанесены предельно допустимые нагрузки согласно ГОСТ Р 55525.

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

Для тяжелых предметов должно быть отведено место на нижней полке.

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

При складах со спецодеждой должны быть созданы специальные примерочные, оборудованные вешалками, зеркалами, стульями.

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

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

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

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

3.2.26. В депо и его производственных подразделениях должны быть оборудованы кабинет и уголки охраны труда в соответствии с Рекомендациями по организации работы кабинета охраны труда и уголка охраны труда.

Площадь кабинета охраны труда определяется в зависимости от численности работников в депо и должна быть не менее 24 кв.м. в соответствии с требованиями СП 44.13330.

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

3.2.28. Организационно-распорядительным документом по депо должны быть определены места для курения, отвечающие требованиям Федерального закона Российской Федерации "Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака", оборудованные пожаробезопасными урнами, первичными средствами пожаротушения, соответствующими указательными знаками.

3.3. Требования к санитарно-бытовому обеспечению работников.

3.3.1. В депо и их производственных подразделениях в соответствии с требованиями СП 44.13330 должны быть отапливаемые санитарно-бытовые помещения, в том числе гардеробные, душевые, умывальные, санузлы, а также помещения для стирки, химической чистки, сушки и ремонта спецодежды, помещения здравоохранения и общественного питания.

3.3.2. Устройства вентиляции санитарно-бытовых помещений должны соответствовать ГОСТ 12.4.021.

3.3.3. Санитарно-бытовые помещения должны ежедневно убираться, проветриваться и периодически подвергаться дезинфекции. В депо должен быть установлен порядок уборки. Емкости для сбора мусора должны ежедневно очищаться и систематически дезинфицироваться.

3.3.4. В зданиях следует предусматривать помещения для хранения, очистки и сушки уборочного инвентаря, оборудованные системой горячего и холодного водоснабжения, как правило, смежные с уборными. Площадь этих помещений должна быть не менее 4 кв.м. При площади этажа менее 400 кв.м допускается использовать одно помещение на два смежных.

Уборочный инвентарь должен иметь соответствующую маркировку, храниться упорядоченно и применяться строго по назначению.

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

3.3.6. Умывальные должны размещаться в помещениях, смежных с гардеробными или в гардеробных, в специально отведенных местах. Количество кранов должно соответствовать требованиям СП 44.13330 из расчета один кран на 10 человек, работающих в смену.

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

3.3.7. Душевые помещения должны быть оборудованы горячей и холодной водой, открытыми кабинами, огражденными с трех сторон, смесителями, полочками для мыла. Количество душевых сеток должно соответствовать требованиям СП 44.13330, из расчета одна душевая сетка на 15 человек, работающих в смену.

3.3.8. Количество унитазов и писсуаров должно соответствовать требованиям СП 44.13330 из расчета один унитаз на 18 человек и один писсуар на 12 человек, работающих в смену.

3.3.9. Все санитарно-техническое оборудование должно находиться в исправном состоянии.

3.3.10. В санитарно-бытовых помещениях должно быть обеспечено постоянное наличие в умывальных комнатах холодной и горячей воды, моющих средств и воздушных электросушителей.

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

Шкафы для хранения личной и спецодежды должны иметь необходимое количество крючков. Высота шкафа должна быть не менее 1,65 метра.

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

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

Помещения для отдыха и обогрева работников допускается объединять с помещениями для приема пищи. При этом помещение дополнительно должно быть оборудовано холодильником, электрочайником, печью СВЧ для подогрева пищи, шкафом для посуды. Общая площадь помещения должна быть не менее 18 кв.м.

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

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

3.3.14. Все работники депо должны быть обеспечены доброкачественной питьевой водой, соответствующей требованиям СанПиН 2.1.4.1074. Если водопроводная вода не соответствует требованиям гигиенических норм, в помещениях депо должны быть установлены питьевые бачки с ежедневно сменяемой кипяченой водой с температурой воды не выше 20 °С и не ниже 8 °С или кулера из расчета удовлетворения потребностей всех работающих. Питьевые бачки должны быть изготовлены из легко очищаемых и дезинфицируемых материалов, не влияющих на качество питьевой воды, с плотно закрывающимися крышками, ежедневно очищаться и 1 раз в 3 дня обрабатываться дезинфицирующим раствором.

Запрещается использовать в качестве питья не питьевую воду, воду из не предназначенных для этих целей емкостей, а также, хранить емкости с техническими жидкостями в местах приема пищи. Емкости с техническими жидкостями должны иметь надписи о характере содержащихся веществ и храниться в установленных местах.

3.3.15. Начальник депо обязан организовать стирку и химчистку спецодежды. В случае отсутствия в депо химчистки и прачечной допускается проведение химической чистки и стирки спецодежды в пунктах, находящихся в ведении других структурных подразделений филиалов ОАО "РЖД" или на договорной основе со сторонними организациями.

#### IV. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЛОКОМОТИВАМ, ИНСТРУМЕНТУ, ИНВЕНТАРЮ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОЧИХ МЕСТ

4.1. Конструкции локомотивов и их отдельных помещений (электромашинного, дизельного отделения, кабины машиниста, тамбуров, проходов) должны соответствовать требованиям ГОСТ 12.2.003, ГОСТ 12.2.056, ГОСТ 31845, ГОСТ 31187.

4.2. Локомотивы, находящиеся в эксплуатации, должны содержаться в исправном техническом и санитарном состоянии, обеспечивающем их бесперебойную работу, безопасность движения, безопасность обслуживающего персонала, пожарную безопасность и охрану окружающей среды.

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

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

4.4. Газотепловозы и газотурбовозы должны быть оборудованы системой контроля концентрации газа в местах возможного образования газозооушной смеси взрывоопасной концентрации и связанных с этой системой подсистемами предупреждения и блокировок управления в соответствии с ГОСТ 31845.

Система контроля концентрации газа должна обеспечивать непрерывный автоматический контроль воздушной среды в подкапотном (кузовном) помещении локомотива и криогенно-топливной секции.

4.5. На эксплуатируемых локомотивах должны быть нанесены знаки безопасности в соответствии с требованиями ГОСТ 12.2.056, ГОСТ Р 12.4.026, Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта:

"Не открывать при поднятом токоприемнике" и "Осторожно! Электрическое напряжение" - на дверях и съемных щитах высоковольтных камер электровозов, коллекторных люков вспомогательных машин электровозов, на расположенных вне высоковольтных камер ящиках электрических аппаратов и на стенках щитов измерительных приборов, на панелях пульта управления, не имеющих блокировок в цепях управления токоприемников на напряжение выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока;

"Аварийное отключение системы СМЕТ" - на внешней стороне дверцы стойки аппаратуры СМЕТ.

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

"Не подниматься на крышу под контактным проводом" - на дверцах лестниц и люков, ведущих на крышу тепловоза;

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

"Обтирка локомотива дизельным топливом запрещается" - на топливных баках тепловозов;

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

"Пить воду запрещено" - около крана водяного бака тендера паровоза.

4.6. Наружное и внутреннее цветовое оформление локомотивов должно быть выполнено в соответствии с требованиями ГОСТ 12.2.056.

4.7. Металлические кожухи, корпуса электрических машин, приборов, аппаратов, ограждения (включая трубы), конструкции для крепления токоведущих частей и другое оборудование локомотивов, которое может в случае неисправности оказаться под напряжением выше 50 В переменного и 120 В постоянного тока, должны быть заземлены на корпус локомотива в соответствии с требованиями ГОСТ 12.2.056, ГОСТ 12.1.030, ГОСТ Р 33322.

4.8. 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 50 В переменного и 120 В постоянного тока должна быть исключена возможность попадания обслуживающего персонала под напряжение путем применения блокирующих устройств штор и дверей высоковольтных камер, ящиков электрооборудования.

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

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

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

4.11. Приборы и средства автоматики должны быть устойчивы по отношению к вибрационным нагрузкам в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52931.

4.12. На каждом локомотиве должен быть перечень защитных средств, инструмента и прочего инвентаря, используемых на конкретной серии, типе локомотива, утвержденный организационно-распорядительным документом по структурному подразделению.

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

Средства защиты необходимо периодически испытывать в установленные сроки.

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

4.13. При работе с инструментом должны соблюдаться требования Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями.

Слесарный инструмент должен соответствовать следующим требованиям:

слесарные молотки должны быть изготовлены в соответствии с требованиями ГОСТ 2310. Слесарные молотки, кувалды должны иметь ровную, слегка выпуклую поверхность бойковой части и надежно насажены на рукоятки. К свободному концу рукоятка молотка должна несколько утолщаться во избежание выскальзывания рукоятки из рук при взмахах и ударах инструментом. У кувалд рукоятка к свободному концу должна несколько утончаться. Кувалда насаживается на рукоятку в сторону утолщенного конца без клиньев. Поверхность рукоятки должна быть гладкой, без сучков, отколов и трещин. Клинья для укрепления инструмента на рукоятке должны быть выполнены из мягкой стали и иметь насечки, препятствующие выскакиванию клина из рукоятки;

зубила, бородки должны быть изготовлены в соответствии с требованиями ГОСТ 7211, ГОСТ 7214;

затылочная часть инструментов ударного действия должна быть гладкой, без трещин, заусенцев, наклепов и сколов. На рабочем конце не должно быть повреждений;

напильники должны иметь исправные, надежно насаженные рукоятки с металлическими бандажными кольцами. Запрещается использование напильников без рукояток и бандажных колец или с незакрепленными рукоятками;

форма и размеры гаечных ключей должны соответствовать требованиям ГОСТ 2838, ГОСТ 2839, ГОСТ 2841, ГОСТ Р 54488. Губки ключей должны быть параллельны, рабочие поверхности не должны иметь сбитых и смятых граней, а рукоятки – заусенцев. Размеры зева гаечных ключей должны соответствовать размерам гаек и головок болтов и не должны превышать размеров гаек и болтов более чем на 5%. Гаечный разводной ключ должен обеспечивать удержание червяка от самопроизвольного проворота;

отвертка должна выбираться по ширине рабочей части (лопатки), зависящей от размера шлица в головке шурупа или винта;

губки плоскогубцев должны быть параллельны, насечка не стерта и не сбита. Изоляция ручек плоскогубцев не должна быть повреждена.

Неисправный и не соответствующий условиям работы инструмент подлежит изъятию и замене.

4.14. Тормозные башмаки, используемые для закрепления локомотивов, являются инвентарем строгого учета.

Требования по учету, маркировке (клеймению), выдаче и хранению тормозных башмаков должны быть установлены местной инструкцией в соответствии с требованиями Правил учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО "РЖД".

Выдача каждого тормозного башмака должна регистрироваться в книге строгого учета, в которой следует отражать, сколько тормозных башмаков находится в эксплуатации и запасе на данный момент.

Тормозные башмаки, используемые для закрепления локомотивов, должны быть окрашены в яркий цвет и иметь три поперечные полосы на горизонтальной плоскости и обоих бортах полоза, а также инвентарный номер на боковой или торцевой поверхности корпуса опорной колодки, которые наносятся белой краской.

Каждый эксплуатируемый тормозной башмак должен иметь маркировку (клеймение), которая наносится специальными клеймами на верхнюю горизонтальную поверхность полоза тормозного башмака на расстоянии не более 70 мм от опорной колодки.

Запрещается эксплуатировать немаркированные и неклеяные тормозные башмаки, а также башмаки:

- с лопнувшей головкой;
- с покоробленной и изогнутой подошвой;
- с лопнувшим, надломленным, расплюснутым или изогнутым носком подошвы;
- с ослабленным креплением головки с подошвой;
- с изогнутой и надломленной рукояткой или без нее;
- с поврежденными или значительно изношенными бортами подошвы;
- с оледенелой или замасленной подошвой;
- с неясной маркировкой (клеймом).

4.15. Локомотивы должны быть обеспечены первичными средствами пожаротушения (огнетушителями), установками пожаротушения и пожарной сигнализации, пожарным инвентарем и пожарным ручным инструментом в соответствии с Нормами оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения.

Средства пожарной сигнализации и пожаротушения на локомотивах должны соответствовать требованиям ГОСТ 26342, ГОСТ 27990, ГОСТ 12.3.046, ГОСТ Р 51057.

Состояние защитных средств, инструмента, средств пожаротушения и пожарной сигнализации должны проверяться при каждом техническом обслуживании ТО-3 и текущем ремонте локомотивов с регистрацией в журнале формы ТУ-152.

4.16. В кабинах управления, машинных помещениях (отсеках), и других служебных помещениях локомотивов запрещается хранить и провозить посторонние предметы. Служебные помещения и все узлы локомотивов должны постоянно содержаться в чистоте.

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

Рабочие места должны отвечать требованиям ГОСТ 12.2.033, ГОСТ 12.2.032, ГОСТ 12.2.049, ГОСТ 12.2.056.

4.18. Взаимное расположение пульта управления и рабочих мест должно соответствовать ГОСТ 22269 и обеспечивать удобство управления локомотива из положения сидя и стоя. Форма и конструкция пульта управления, размещение органов управления, средствами отображения информации должны обеспечивать свободу движения верхних и нижних конечностей машиниста и удобство одновременного наблюдения за средствами информации. Под пультом управления должны быть ниши для ног машиниста. Регулярно используемые приборы должны быть расположены в рабочей зоне информационного поля рабочего места. Нерегулярно используемые приборы допускается размещать вне пульта управления.

4.19. Кресла должны быть удобными и комфортными, вращаемыми на 360 градусов вокруг вертикальной оси и фиксируемыми в рабочем положении. Подушка сидения кресла, откидные подлокотники, механизм регулирования кресла по высоте и по направлению продольной оси кабины управления должны быть в исправном состоянии.

Кресло должно иметь надежную фиксацию с полом кабины управления 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.

Сиденье машиниста должно быть достаточно жестким, чтобы обеспечивать его безопасность во время сидения.

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.

4.20. Лобовые и боковые окна, входные двери в кабину управления локомотива должны соответствовать требованиям ГОСТ 12.2.056, быть в исправном состоянии, плотно закрываться (иметь надежные фиксаторы, замки и уплотнение) для предупреждения проникновения холодного воздуха, шума и газов (на тепловозах).

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

Для боковых окон кабины управления локомотива (будки машиниста) могут применяться высокопрочные стекла или безопасные закаленные стекла, соответствующие требованиям ГОСТ 32565.

Для окон в передней, задней и боковых стенках кабин управления локомотивов с кузовом капотного типа могут применяться безопасные закаленные стекла, соответствующие требованиям ГОСТ 32565.

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

4.22. На лобовых окнах кабин управления поездных локомотивов и на передних боковых стеклах маневровых локомотивов должны быть экраны светофильтры или регулируемые по высоте солнцезащитные шторы, защищающие локомотивную бригаду от слепящего воздействия солнечных лучей.

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

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

4.25. Освещение в кабинах, тамбурах, проходах, дизельном и электромашинном отделениях локомотивов должно соответствовать требованиям СП 2.5.1336, СП 2.5.1198.

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

Искусственное освещение должно обеспечивать необходимую освещенность помещений, пульта и органов управления, контрольно-измерительной аппаратуры, магистральных путей при движении, зоны производства работ с параллельно идущими путями и междупутьем, рабочих органов во время работы в соответствии с требованиями СП 2.5.1336.

Светильники в кабинах управления должны располагаться так, чтобы прямой и отраженный от поверхностей световой поток от источников света не попадал в глаза машиниста и его помощника при управлении с рабочих мест в положении "сидя" и "стоя".

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

4.28. 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).

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

4.30. Уровни шума и вибрации в кабине локомотива не должны превышать значений, приведенных в ГОСТ 12.1.003, ГОСТ 12.1.012.

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

Полы кабин управления локомотивов должны быть покрыты линолеумом или специальным противоскользящим покрытием, исключающим скольжение.

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

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

4.33. Установки кондиционирования воздуха отопительно-вентиляционных устройств на локомотивах должны содержаться в исправном состоянии.

4.34. Системы отопления, вентиляции и охлаждения воздуха должны обеспечивать параметры микроклимата в кабинах управления локомотивов, соответствующие требованиям СП 2.5.1336 и СП 2.5.1198.

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

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

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

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

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

4.37. Содержание вредных веществ в кабинах локомотивов не должно превышать предельно допустимых концентраций и уровней воздействия, установленных ГОСТ 12.1.005, ГН 2.2.5.1313, ГН 2.2.5.2308, СанПиН 1.2.2353.

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

4.39. В кабине управления или тамбуре локомотива должен быть шкаф (предусмотренный конструкцией локомотива) для хранения одежды, сумок и других личных вещей работников локомотивной бригады. Шкаф для хранения одежды не должен использоваться под складирование инструментов, деталей, посторонних предметов.

В локомотивах, не оборудованных шкафом для хранения одежды, в кабине управления должны быть крючки для верхней одежды и полка для головных уборов (предусмотренные конструкцией локомотива).

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

4.41. В кабине управления локомотива должны быть места для размещения двух термосов.

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

4.43. На локомотиве должен быть ящик (шкафчик) для хранения укладки с изделиями медицинского назначения для оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

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

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

4.46. 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.

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

4.48. Вращающиеся части дизель-генераторной установки, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования локомотивов, к которым возможен доступ обслуживающего персонала, должны быть ограждены.

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

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

4.51. 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 заднего вида, установленными с левой и правой стороны кабины управления, а также устройствами контроля целостности тормозной магистрали и предварительной световой сигнализации, предназначенной для предупреждения машиниста о предстоящем включении свистка электропневматического клапана.

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

4.52. 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.

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

4.54. На газотепловозе и газотурбовозе газовое оборудование, включая трубопроводы, должно быть расположено таким образом, чтобы исключить возможность механического повреждения элементов и устройств системы. Для защиты от механических повреждений должны быть использованы защитные кожухи и ограждения.

Исключение утечек газа через неплотные соединения трубопроводов должно быть обеспечено преимущественным применением ниппельных или других самоуплотняющихся соединений, обеспечивающих герметичность и надежность в эксплуатации, а также соединений, отвечающих требованиям нормативных документов, утвержденных в установленном порядке.

4.55. Емкости для хранения сжатого газа, устанавливаемые на газотепловозе и газотурбовозе, должны быть оборудованы разрывными клапанами и предохранительными мембранами, срабатывающими при разрывах соединительных трубопроводов.

В системе подачи газа на газотепловозе и газотурбовозе должны быть предусмотрены штуцеры, пробки, обеспечивающие присоединение контрольных и измерительных приборов и оборудования с учетом обеспечения герметичности.

Присоединительные заправочные элементы системы подачи сжатого газа (штуцеры и разъемы), клапаны (заправочные устройства) системы подачи сжиженного газа при заправке и в эксплуатации не должны допускать утечек.

Блок системы подачи газа при использовании сжиженного природного газа должен иметь устройства (запорный магистральный вентиль) для отключения газовых емкостей. Устройство (вентиль) должно обеспечивать контроль фактического положения запирающего элемента.

Места возможного образования взрывоопасной газовой смеси должны быть оборудованы естественной и (или) принудительной вентиляцией как штатной, так и аварийной. Принудительная вентиляция должна включаться кратковременно перед пуском двигателя (газотурбинного двигателя) и в постоянном режиме при работе с применением газового топлива в машинном помещении, высоковольтной камере, помещениях размещения газового оборудования.

4.56. Принудительная вентиляция кузовного (подкапотного) помещения на газотепловозе и газотурбовозе должна соответствовать требованиям ГОСТ 12.2.056 и выполняться, как правило, приточной с кратностью обмена:

не менее 10 свободных объемов в час при работающем газовом двигателе – для машинных помещений локомотива (расположение двигателя, компрессора, охлаждающего устройства, отсека газового оборудования);

не менее трех свободных объемов в час при работающем двигателе – для кабины машиниста, аккумуляторных отсеков и других помещений, не подверженных прямому попаданию в них газа.

Для помещений, оборудованных в закрытых криогенных тендерах (отсеков газификации, регулирования, подогрева газа), принудительная вентиляция должна быть выполнена приточной с кратностью обмена не менее 10 свободных объемов в час.

4.57. Приточная вентиляция в высоковольтной камере газотепловоза и газотурбовоза (или в распределительном электрическом шкафу управления, блоках электронного управления локомотива) должна обеспечивать избыточное давление в ней. Значение этого давления при работе газового двигателя с минимальной частотой вращения коленчатого вала должно быть не менее 0,03 кПа (3 мм вод. ст.).

4.58. Забор воздуха для вентиляции кузовного (подкапотного) помещения газотепловоза и газотурбовоза должен осуществляться снаружи локомотива в зоне с наименьшей вероятностью попадания газа в систему вентиляции. Подаваемый для вентиляции воздух должен быть очищен от механических примесей и влаги. Степень очистки воздуха должна соответствовать степени очистки, предусмотренной для тяговых электрических машин, в том числе и маневровых газотепловозов по ГОСТ 31187 и ГОСТ 31428.

4.59. Для вентиляции взрывоопасных зон оборудования газотепловоза и газотурбовоза необходимо применять вентиляторы с механическим приводом или с электродвигателями во взрывобезопасном исполнении применительно к эксплуатации в условиях взрывоопасных смесей группы Т1 по ГОСТ 30852.5 и категории II А ГОСТ 30852.11.

4.60. Выброс воздуха, используемого для вентиляции, из высоковольтной камеры и из кузовного (подкапотного) помещения газотепловоза и газотурбовоза должен осуществляться через крышу или жалюзийные решетки, оборудованные закрываемыми створками и расположенные в верхней части кузова (капота).

4.61. Подкапотное пространство газотепловоза с кузовом капотного типа должно быть разделено перегородками на отдельные помещения (отсеки), преимущественно по их функциональному назначению (двигательный отсек, отсек тягового генератора, компрессора, охлаждающего устройства). Установка разделительных перегородок в кузовном помещении газотурбовоза с кузовом вагонного типа в необходимых случаях должна быть проведена с учетом обеспечения условий для обслуживания силовой установки, обеспечения пожарной безопасности с соблюдением требований к размерам проходов по ГОСТ 12.2.056.

Разделительные перегородки должны быть выполнены преимущественно в виде огнезадерживающих конструкций. Предел огнестойкости перегородок должен быть не менее 15 мин. и препятствовать прохождению пламени в течение 30 мин.

Места прохода трубопроводов через разделительные перегородки должны также обеспечивать указанную огнестойкость.

4.62. На кузове газотепловоза и газотурбовоза должны быть предусмотрены газосбрасывающие клапаны. Площадь клапана должна быть не менее 0,05 кв.м. на 1 куб.м. свободного объема кузовного (подкапотного) пространства.

Предохранительные предельные клапаны должны быть предусмотрены в системе подачи газа на каждой ступени редуцирования давления газа и быть отрегулированы на значение, превышающее установленное в этой ступени рабочее давление газа по ГОСТ 356 не более чем на 10%.

Отсечные клапаны должны быть установлены непосредственно на выходе газа из криогенной емкости и предотвращать утечку газа в окружающую среду при разрыве или повреждении газовой магистрали, соединяющей баллоны (криогенную емкость) с другими элементами или устройствами системы подачи газа.

4.63. Газотепловозы и газотурбовозы должны быть оборудованы дренажными устройствами для сброса избыточного давления сжатого газа или паров сжиженного газа в атмосферу.

Выброс газа из системы подачи газа при срабатывании предохранительных клапанов, отсечных клапанов, а также дренажных устройств и дегазационных устройств должен осуществляться по специальным отводным трубкам в зону над крышей кузова (капота) локомотива с исключением возможности возникновения пожароопасных и взрывоопасных ситуаций, а также аварийных ситуаций с экологическими последствиями.

4.64. Для привода арматуры должны быть использованы источники энергии, имеющиеся на газотепловозе и газотурбовозе. Запорная газовая и криогенная арматура при необходимости должна иметь ручное управление, либо должна быть продублирована арматурой с ручным управлением.

4.65. Расположение всех агрегатов газовой системы газотепловоза и газотурбовоза должно обеспечивать необходимый доступ к ним в процессе обслуживания и ремонта.

4.66. Вероятность образования взрывоопасной концентрации газа в помещениях газотепловоза и газотурбовоза не должна превышать значения, установленные в ГОСТ 12.1.010. Вероятность возникновения пожара на газотепловозе и газотурбовозе не должна превышать значения, установленные в ГОСТ 12.1.004.

Взрывобезопасность при аварийных ситуациях (столкновение подвижного состава, сход с рельсов, опрокидывание) должна быть обеспечена:

выполнением требований по прочности и надежности крепления криогенных резервуаров – емкостей с газовым топливом;

надежным срабатыванием отсечных клапанов и закрытием каналов утечки газа;

защитой газового оборудования и криогенных резервуаров – емкостей от механического повреждения.

4.67. Конструкция криогенной секции газотурбовоза должна обеспечивать прочность оборудования тендера и его крепления при положении тендера на боку (в условиях опрокидывания или аварии), а также возможность слива или ускоренного испарения сжиженного газа из резервуара в этом положении.

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

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

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

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

5.1. Отходы, образовавшиеся в процессе работы при эксплуатации локомотивов, должны собираться в отдельные емкости с крышками, которые должны находиться на каждом локомотиве.

5.2. На территории эксплуатационного депо, ПТОЛ должны быть установлены емкости (баки, контейнера) для сбора остатков нефтепродуктов и отработанных обтирочных материалов, собранных на локомотивах. Дальнейшая их утилизация из емкостей должна производиться в соответствии с требованиями Федерального закона Российской Федерации "Об отходах производства и потребления".

5.3. В соответствии с требованиями СанПин 2.1.7.1322 не допускается совместное накопление бытовых отходов с обтирочным материалом, загрязненным маслами и нефтепродуктами.

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

5.5. Горючие отходы в мусороприемниках, контейнерах, бочках а также тара из-под горючих материалов должны быть плотно закрыты и храниться на специальных площадках, расположенных на расстоянии не менее 20 метров от зданий и сооружений.

5.6. Вышедшие из строя газоразрядные лампы должны собираться, упаковываться и храниться до их вывоза на утилизацию в специальном помещении.

5.7. Обустройство мест, выделенных для хранения тормозных башмаков, должно обеспечивать исключение несанкционированного изъятия тормозных башмаков посторонними лицами.

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

5.8. Тормозные башмаки, находящиеся в запасе, а также изъятые из работы для ремонта или исключения из инвентаря (утилизации) должны храниться на стеллажах в специально выделенных помещениях.

Приложение N 1  
к Правилам по охране труда  
при эксплуатации локомотивов ОАО "РЖД"

**ПЕРЕЧЕНЬ  
НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ,  
НА КОТОРЫЕ В ТЕКСТЕ ПРАВИЛ ДАНЫ ССЫЛКИ**

Федеральные законы Российской Федерации

Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. N 197-ФЗ "Трудовой кодекс Российской Федерации" [1.1, 1.5, 1.23, 1.45].

Федеральный закон от 24 июня 1998 г. N 89-ФЗ "Об отходах производства и потребления" [1.26, 5.2].

Федеральный закон от 30 марта 1999 г. N 52-ФЗ "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения" [1.26].

Федеральный закон от 10 января 2002 г. N 7-ФЗ "Об охране окружающей среды" [1.26].

Федеральный закон от 22 июля 2008 г. N 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности" [1.28, 3.2.19].

Федеральный закон от 28 декабря 2013 г. N 426-ФЗ "О специальной оценке условий труда" [1.24].

Федеральный закон от 23 февраля 2013 г. N 15-ФЗ "Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака" [3.2.28].

Нормативные правовые акты Правительства  
Российской Федерации, федеральных органов исполнительной  
власти, технические регламенты Таможенного союза,  
нормативные документы ОАО "РЖД"

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности средств индивидуальной защиты" от 9 декабря 2011 г. N 019/2011 [1.30].

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава" от 15 июля 2011 г. N 001/2011 [1.6].

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта" от 15 июля 2011 г. N 002/2011 [1.6].

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта" от 15 июля 2011 г. N 003/2011 [1.6].

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением" от 2 июля 2013 г. N 032/2013 [1.6].

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ). Утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286 [1.6, 1.8, 1.10, 2.1.10, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.7, 0, 2.2.42, 2.5.1, 2.6.1, 2.6.17, 2.6.23, 3.1.12, 3.1.17].

Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей (ПТЭЭП). Утверждены приказом Минэнерго России от 13 января 2003 г. N 6 [1.20, 1.25, 3.2.15].

Правила устройства электроустановок (ПУЭ). Глава 1.1 Общая часть (Издание седьмое). Утверждены приказом Минэнерго России от 08 июля 2002 г. N 204 [1.25, 3.2.15, 3.2.16].

Правила по охране труда при эксплуатации электроустановок (ПОТЭЭ). Утверждены приказом Минтруда России от 24 июля 2013 г. N 328н [1.20, 1.25, 2.6.9].

Правила электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании устройств и сооружений контактной сети и линий электропередачи. Утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 19 апреля 2016 г. N 699р [1.20, 1.25].

Правила противопожарного режима в Российской Федерации. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. N 390 [1.19, 1.28, 3.1.1, 3.2.20].

Правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте (ППБО-109-92). Утверждены Министерством путей сообщения Российской Федерации от 11 ноября 1992 г. N ЦУО/112 [1.28, 3.2.22].

Межотраслевые правила обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты. Утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 1 июня 2009 г. N 290н [1.31, 1.38].

Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства. Утверждены постановлением Минтруда России от 16 августа 2002 г. N 61 [3.1.20].

Правила по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями. Утверждены приказом Минтруда России от 17 августа 2015 г. N 552н [2.5.25, 4.13].

Правила по охране труда при работе на высоте. Утверждены постановлением Минтруда России от 28 марта 2014 г. N 155н [1.29, 2.6.9, 3.1.20].

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. N 695 [1.15].

Правила по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях. Утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 24 декабря 2012 г. N 2665р [1.42, 1.44, 2.6.17].

Правила разработки, построения, оформления и обозначения нормативных документов по охране труда. Утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 21 ноября 2016 г. N 2355р [1.4].

Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО "РЖД". Утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 19 декабря 2011 г. N 2737р [4.14].

Типовая инструкция организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо). Утверждена распоряжением ОАО "РЖД" от 11 января 2016 г. N 4р [2.6.1].

Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе. Утверждена МПС России 27 апреля 1993 г. N ЦТ-ЦУО-175 [2.7.1].

Перечни вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), Порядок проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда. Утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 12 апреля 2011 г. N 302н [1.15].

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. N 6Ц [1.15].

Положение по устройству и содержанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад. Утверждено распоряжением ОАО "РЖД" от 4 февраля 2013 г. N 259р [3.2.25].

Перечень профессий и должностей работников, обеспечивающих движение поездов, подлежащих обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим

медицинским осмотрам. Утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1999 г. N 1020 [1.15].

Положение о психофизиологическом обеспечении работников локомотивных бригад ОАО "РЖД". Утверждено распоряжением ОАО "РЖД" от 28 ноября 2016 г. N 2416р [1.16].

Перечень профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам. Утвержден приказом Минтранса России от 28 марта 2007 г. N 36 [1.17].

Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет. Утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. N 163 [1.8].

Типовые нормы бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением. Утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 22 октября 2008 г. N 582н [1.30].

Порядок обеспечения работников ОАО "РЖД" средствами индивидуальной защиты. Утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 28 декабря 2012 г. N 2738р [1.31, 1.38].

Типовые нормы бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств. Утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 17 декабря 2010 г. N 1122н [1.39].

Рекомендации по использованию смывающих и обезвреживающих средств для работников основных профессий структурных подразделений ОАО "РЖД". Утверждены ВНИИЖТ МПС России 20 октября 2004 г. N ВС-9977 [1.39].

Нормы и условия бесплатной выдачи работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, молока или других равноценных пищевых продуктов, которые могут выдаваться работникам вместо молока. Утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 16 февраля 2009 г. N 45н [1.39].

Свод правил "Установки пожарной сигнализации и пожаротушения автоматические". СП 5.13130.2009. Утвержден приказом МЧС России от 25 марта 2009 г. N 175 [3.2.19, 3.2.21].

Свод правил "Определение категорий помещений, зданий и наружных установок по взрывопожарной и пожарной опасности". СП 12.13130.2009. Утвержден приказом МЧС России от 25 марта 2009 г. N 182 [3.2.18].

Нормы оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения. Утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 17 декабря 2010 г. N 2624р [4.15].

Методика проведения специальной оценки условий труда, Классификатор вредных и (или) опасных производственных факторов, форма отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению. Утверждены приказом Минтруда России от 24 января 2014 г. N 33н [1.7, 1.24].

Методические рекомендации по разработке государственных нормативных требований охраны труда. Утверждены постановлением Минтруда России от 17 декабря 2002 г. N 80 [1.4].

Порядок действий работников ОАО "РЖД" при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом. Утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 27 февраля 2015 г. N 554р [2.6.1].

Порядок разработки, согласования и утверждения в ОАО "РЖД" Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также железнодорожном пути, находящемся в ведении функционального филиала или структурного подразделения ОАО "РЖД" Утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 23 декабря 2013 г. N 2859р [2.2.1].

Регламент взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО "РЖД", деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД". Утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 30 декабря 2010 г. N 2817р [2.6.1, 2.7.1].

Регламент взаимодействия Трансэнерго и Дирекции тяги. Утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 29 ноября 2016 г. N 2414р [1.25, 2.6.9].

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. N 1/29 [1.18].

Рекомендации по организации работы кабинета охраны труда и уголка охраны труда. Утверждены постановлением Минтруда России от 17 января 2001 г. N 7 [1.22, 3.2.26].

Положение о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Утверждено МПС СССР 23 февраля 1989 г. N ЦРБ/4676 [1.41, 3.1.11, 4.5].

Рекомендации по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей. Утверждены приказом МПС СССР от 14 июня 1979 г. N К-20535 [1.41, 3.1.10].

Инструкция по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществах. Утверждена распоряжением ОАО "РЖД" от 22 октября 2013 г. N 2243р [1.10].

Инструкция по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках. Утверждена приказом Минэнерго России от 30 июня 2003 г. N 261 [1.38].

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов. Утверждено приказом Минтранса России от 9 марта 2016 г. N 44 [1.23].

#### Стандарты системы стандартов безопасности труда (ССБТ) и иные стандарты

ГОСТ 12.0.003-15 ССБТ. Опасные и вредные производственные факторы. Классификация [1.7].

ГОСТ 12.0.004-15 ССБТ. Организация обучения безопасности труда. Общие положения [1.18].

ГОСТ 12.1.003-14 ССБТ. Шум. Общие требования безопасности [3.2.17, 4.30].

ГОСТ 12.1.004-91 ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования [1.28, 3.1.1, 4.66].

ГОСТ 12.1.005-88 ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны [3.1.19, 3.2.9, 4.37].

ГОСТ 12.1.010-76 ССБТ. Взрывобезопасность. Общие требования [1.28, 4.66].

ГОСТ 12.1.012-2004 ССБТ. Вибрационная безопасность. Общие требования [3.2.17, 4.30].

ГОСТ Р 12.1.019-2009 ССБТ. Электробезопасность. Общие требования и номенклатура видов защиты [1.25].

ГОСТ 12.1.030-81 ССБТ. Электробезопасность. Защитное заземление, зануление [4.7].

ГОСТ 12.2.003-91 ССБТ. Оборудование производственное. Общие требования безопасности [4.1].

ГОСТ 12.2.032-78 ССБТ. Рабочее место при выполнении работ сидя. Общие эргономические требования [4.17].

ГОСТ 12.2.033-78 ССБТ. Рабочее место при выполнении работ стоя. Общие эргономические требования [4.17].

ГОСТ 12.2.049-80 ССБТ. Оборудование производственное. Общие эргономические требования [4.17].

ГОСТ 12.2.056-81 ССБТ. Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности [4.1, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.17, 4.20, 4.56, 4.61].

ГОСТ 12.3.006-75 ССБТ. Эксплуатация водопроводных и канализационных сооружений и сетей. Общие требования безопасности [3.1.20].

ГОСТ 12.3.046-91 Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Установки пожаротушения автоматические. Общие технические требования [4.15].

ГОСТ 12.4.021-75 ССБТ. Системы вентиляционные. Общие требования [3.2.4, 3.2.21, 3.3.2].

ГОСТ Р 12.4.026-2015 ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний [3.1.11, 1.41, 4.5].

ГОСТ 12.4.059-89 ССБТ. Строительство. Ограждения предохранительные инвентарные. Общие технические условия [3.1.21].

ГОСТ 22269-76 Система "Человек-машина". Рабочее место оператора. Взаимное расположение элементов рабочего места. Общие эргономические требования [4.18].

ГОСТ 2310-77. Молотки слесарные стальные. Технические условия [4.13].

ГОСТ 26342-84. Средства охранной, пожарной и охранно-пожарной сигнализации. Типы, основные параметры и размеры [3.2.21, 4.15].

ГОСТ 27990-88. Средства охранной, пожарной и охранно-пожарной сигнализации. Общие технические требования [3.2.21, 4.15].

ГОСТ 2838-80. Ключи гаечные. Общие технические условия [4.13].

ГОСТ 2839-80 (СТ СЭВ 1287-84). Ключи гаечные с открытым зевом двусторонние. Конструкция и размеры [4.13].

ГОСТ 2841-80 (ИСО 4229-77). Ключи гаечные с открытым зевом односторонние. Конструкция и размеры [4.13].

ГОСТ 30852.5-2002 (МЭК 60079-4:1975) Электрооборудование взрывозащищенное. Часть 4. Метод определения температуры самовоспламенения [4.59].

ГОСТ 30852.11-2002 (МЭК 60079-12:1978) Электрооборудование взрывозащищенное. Часть 12. Классификация смесей газов и паров с воздухом по безопасным экспериментальным максимальным зазорам и минимальным воспламеняющим токам [4.59].

ГОСТ 31187-2011 Тепловозы магистральные. Общие технические требования [4.1, 4.58].

ГОСТ 31428-2011. Тепловозы маневровые с электрической передачей. Общие технические требования [4.58].

ГОСТ 31845-2012 Локомотивы на газовом топливе. Требования взрывобезопасности [1.6, 4.1, 4.4].

ГОСТ 32565-2013 Стекло безопасное для наземного транспорта. Технические условия [4.20].

ГОСТ 33322-2015 (IEC 61991-2000) Железнодорожный подвижной состав. Требования к защите от поражения электрическим током [4.7].

ГОСТ 356-80 Арматура и детали трубопроводов. Давления номинальные, пробные и рабочие. Ряды [4.62].

ГОСТ 4997-75. Ковры диэлектрические резиновые. Технические условия [1.37].

ГОСТ Р 51057-2001. Техника пожарная. Огнетушители переносные. Общие технические требования. Методы испытаний [4.15].

ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования [3.1.11]

ГОСТ Р 52931-2008 Приборы контроля и регулирования технологических процессов. Общие технические условия [4.11].

ГОСТ Р 54488-2011 (ИСО 6787:2001) Ключи гаечные разводные. Технические условия [4.13].

ГОСТ Р 54984-2012 Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля [3.1.8, 3.1.15].

ГОСТ Р 55525-2017 Складское оборудование. Стеллажи сборно-разборные. Общие технические условия [3.2.21].

ГОСТ Р 56852-2016. Освещение искусственное производственных помещений объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля [3.2.15].

ГОСТ 7211-86. Зубила слесарные. Технические условия [4.13].

ГОСТ 7214-72. Вородки слесарные. Технические условия [4.13].

Стандарт безопасности труда "Обеспечение работников смывающими и (или) обезвреживающими средствами". Утвержден приказом Минздравсоцразвития России от 17 декабря 2010 г. N 1122н [1.39].

СТО РЖД 1.15.010-2009 "Система управления пожарной безопасностью в ОАО "РЖД". Организация обучения" [1.19].

СТО РЖД 1.15.011-2015 "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Организация обучения" [1.10, 1.18].

СТО РЖД 15.013-2015 "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Электрическая безопасность. Общие положения" [1.20, 1.25].

СТО РЖД 15.012-2014 "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Специальная оценка условий труда" [1.24].

СТО РЖД 15.015-2016 "Проходы служебные на объектах ОАО "РЖД". Технические требования, правила устройства и содержание" [3.1.5].

#### Своды правил по проектированию и строительству

СП 44.13330.2011. Административные и бытовые здания. Актуализированная редакция СНиП 2.09.04-87 [3.1.1, 3.2.26, 3.3.1, 3.3.6, 3.3.7, 3.3.8].

СП 52.13330.2011. Естественное и искусственное освещение. Актуализированная редакция СНиП 23-05-95 [3.1.8, 3.2.15].

СП 56.13330.2011. Производственные здания. Актуализированная редакция СНиП 31-03-2001 [3.1.1, 3.2.3, 3.2.18, 3.2.21].

СП 60.13330.2012. Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха. Актуализированная редакция СНиП 41-01-2003 [3.2.4].

#### Санитарные правила и нормы, гигиенические нормативы

СанПиН 1.2.2353-08. Канцерогенные факторы и основные требования к профилактике канцерогенной опасности [3.1.19, 3.2.9, 4.37].

СанПиН 2.2.4.548-96. Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений [3.2.3].

СанПиН 2.2.1/2.1.1.2361-08. Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов [3.1.19].

СанПиН 2.1.7.1322-03. Гигиенические требования к размещению и обезвреживанию отходов производства и потребления [5.3].

СанПиН 2.1.4.1074-01. Питьевая вода и водоснабжение населенных мест [3.3.14].

СП 2.5.1334-03 Санитарные правила по проектированию, размещению и эксплуатации депо по ремонту подвижного состава железнодорожного транспорта [3.1.1, 3.2.4].

СП 2.5.1336-03. Санитарные правила по проектированию, изготовлению и реконструкции локомотивов и специального подвижного состава железнодорожного транспорта [4.25, 4.26, 4.34].

СП 2.5.1198-03. Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте [4.25, 4.34].

ГН 2.2.5.1313-03. Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны [3.1.19, 3.2.9, 4.37].

ГН 2.2.5.2308-07. Ориентировочные безопасные уровни воздействия (ОБУВ) вредных веществ в воздухе рабочей зоны [3.1.19, 3.2.9, 4.37].