

**Об утверждении Правил по охране труда
при эксплуатации подвижного состава и
объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта**

В соответствии со статьей 209 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст.3; 2006, № 27, ст. 2878; 2009, № 30, ст. 3732; 2011, № 30, ст. 4586; 2013, № 52, ст. 6986) и подпунктом 5.2.28 Положения о Министерстве труда и социальной защиты Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2012 г. № 610 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 26, ст. 3528; 2018, № 24, ст. 3530), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить:

Правила по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта согласно приложению № 1;

Правила по охране труда при эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта согласно приложению № 2.

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

Министр

М.А. Топилин

Приложение № 1
к приказу Министерства труда
и социальной защиты
Российской Федерации
от « ___ » _____ 20 ___ г. № ___

Правила по охране труда
при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта

I. Общие положения

1. Правила по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта (далее - Правила) устанавливают государственные нормативные требования охраны труда при эксплуатации и техническом обслуживании локомотивов, моторвагонного подвижного состава, высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, специального железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов локомотивной тяги, грузовых вагонов и другого железнодорожного подвижного состава (далее – железнодорожный подвижной состав), предназначенного для перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа по железнодорожным путям общего пользования с шириной колеи 1520 мм.

Правила могут применяться в организациях железнодорожного транспорта необщего пользования, включая владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владеющих железнодорожным подвижным составом, а также при эксплуатации и техническом обслуживании железнодорожного подвижного состава, осуществляющего перевозки по железнодорожным линиям, имеющим узкую колею или колею разной ширины. Правила не распространяются на текущий ремонт, средний ремонт, капитальный ремонт и капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы железнодорожного подвижного состава.

2. Требования Правил обязательны для исполнения работодателями - юридическими лицами (владельцами железнодорожного подвижного состава) организаций железнодорожного транспорта общего пользования, независимо от их организационно-правовых форм и формы собственности, выполняющими работы (оказывающих услуги) для пользователей услуг железнодорожного транспорта, связанными с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и эксплуатацией подвижного состава.

3. На основе Правил и требований безопасности, установленных в эксплуатационной и технологической документации, организации, эксплуатирующие подвижной состав, разрабатывают правила по охране труда при эксплуатации соответствующего подвижного состава и инструкции по охране труда для должностей и профессий работников и (или)

видов выполняемых работ при эксплуатации подвижного состава, которые утверждаются локальным нормативным актом работодателя с учетом мнения соответствующего профсоюзного органа либо иного органа, уполномоченного работниками, осуществляющими работы по эксплуатации подвижного состава, представительного органа (при наличии).

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

5. Работодатель должен обеспечить контроль за соблюдением требований Правил.

6. При выполнении технологических процессов, применении методов работ и материалов, технологической оснастки, инструмента, инвентаря, оборудования и транспортных средств, требования охраны труда к которым отсутствуют в Правилах, работодателем должны быть разработаны локальные нормативные акты, регламентирующие требования безопасности при производстве работ.

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

- 1) движущийся железнодорожный подвижной состав;
- 2) движущиеся транспортные средства;
- 3) электрический ток, вызываемый разницей электрических потенциалов, под действие которого попадает работник, включая действие высоковольтного разряда в виде дуги и наведенного напряжения;
- 4) подвижные части технологического оборудования (движущиеся или вращающиеся элементы оборудования);
- 5) падающие с высоты и разлетающиеся предметы и инструмент;
- 6) расположение рабочих мест на высоте;
- 7) запыленность воздуха рабочей зоны;
- 8) загазованность воздуха рабочей зоны;
- 9) повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования и воздуха рабочей зоны;
- 10) повышенный уровень шума и вибрации на рабочих местах;
- 11) повышенный уровень инфразвуковых колебаний;
- 12) повышенная или пониженная влажность и подвижность воздуха;
- 13) наличие электромагнитных полей промышленной частоты;
- 14) недостаточная освещенность рабочей зоны;
- 15) химическое воздействие вредных веществ на организм работника;
- 16) биологическое воздействие на организм работника;

17) психофизиологическое воздействие на организм работника.

8. Работодатель должен организовать проведение специальной оценки условий труда на рабочих местах, обеспечить разработку и реализацию мероприятий, направленных на улучшение условий труда работников в установленном порядке¹.

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

При невозможности исключения или снижения уровней вредных и (или) опасных производственных факторов до уровней допустимого воздействия в связи с характером и условиями производственного процесса работодатель должен разработать мероприятия по улучшению условий и охраны труда направленные на снижение их уровней.

10. Работодатель вправе устанавливать дополнительные требования безопасности к настоящим Правилам, не ухудшающие условия и охрану труда работников.

II. Требования охраны труда при организации производственных процессов

11. К эксплуатации железнодорожного подвижного состава допускаются работники, прошедшие обучение по охране труда, проверку знания требований охраны труда в установленном порядке². Работники, совмещающие профессии, должны пройти обучение, инструктаж, стажировку и проверку знания требований охраны труда в полном объеме, как по основной, так и по совмещаемой профессии.

Работодатель обеспечивает проведение проверки знаний требований охраны труда у работников, занятых на работах к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда. Проверка знаний проводится в сроки, установленные соответствующими правилами, утвержденными уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти в пределах их полномочий. Перечень профессий, должностей работников и видов работ, к которым

¹ Трудовой кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878; 2008, № 30, ст. 3616; 2009, № 19, ст. 2270; 2011, № 30, ст. 4590; 2013, № 27, ст. 3477; 2015, № 14, ст. 2022), статьи 92, 94, 117, 146, 147;

Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» с изменениями, внесенными Федеральными законами от 1 мая 2016 г. № 136-ФЗ, от 13 июля 2015 г. № 216-ФЗ, от 23 июня 2014 г. № 160-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 10, ст. 1131; 2001, № 26, ст. 2685; 2011, № 26, ст. 3803).

² Постановление Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 г. № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций» (зарегистрировано Минюстом России 12 февраля 2003 г., регистрационный № 4209).

предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда, утверждается локальным нормативным актом работодателя.

Обслуживание электроустановок, используемых в производственных процессах, проведение в них оперативных переключений, организация и выполнение работ должны осуществляться электротехническим или электротехнологическим персоналом с соответствующей группой по электробезопасности, прошедшим обучение и проверку знаний в соответствии с требованиями Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок и Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей³.

12. Работодатель должен обеспечивать прохождение работниками, занятыми на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров⁴, а также предрейсовых или предсменных медицинских осмотров. Работники, осуществляющие отдельные виды деятельности при эксплуатации железнодорожного подвижного состава в условиях повышенной опасности, должны проходить психиатрическое освидетельствование⁵.

13. К самостоятельной работе по эксплуатации железнодорожного подвижного состава допускаются лица, не имеющие медицинских противопоказаний⁶.

14. На отдельных работах с вредными и (или) опасными условиями

³ Приказ Минэнерго России от 13 января 2003 г. № 6 «Об утверждении Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей» (зарегистрирован Минюстом России 22 января 2003 г., регистрационный № 4145);

Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781).

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

⁵ Постановление Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2002 г. № 695 «О прохождении обязательного психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, в том числе деятельность, связанную с источниками повышенной опасности (с влиянием вредных веществ и неблагоприятных производственных факторов), а также работающими в условиях повышенной опасности» с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации от 1 февраля 2005 г. № 49 (Собрание законодательства Российской Федерации № 7, 14.02.2005); постановлением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2013 г. № 257 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 29.03.2013).

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

Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1999 г. № 1020 «Об утверждении Перечня профессий и должностей работников, обеспечивающих движение поездов, подлежащих обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим медицинским осмотрам».

труда ограничивается применение труда женщин в соответствии с Перечнем работ с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин⁷.

Запрещается применение труда лиц в возрасте до восемнадцати лет на работах с вредными и (или) опасными условиями труда в соответствии с Перечнем работ, на которых запрещается применение труда лиц в возрасте до восемнадцати лет⁸.

15. Работодатель должен обеспечивать работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты (далее - СИЗ), а работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, - сигнальными жилетами со световозвращающими полосами в установленном порядке⁹. Порядок обеспечения и выдачи СИЗ устанавливается локальными нормативными актами работодателя.

16. Работодатель должен обеспечить работников смывающими и обезвреживающими средствами в установленном порядке¹⁰. Порядок обеспечения смывающими и обезвреживающими средствами устанавливается локальным актом работодателя.

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

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

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

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

3) соответствием эксплуатируемого оборудования требованиям

⁷ Постановление Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. № 162 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 10, ст.1130).

⁸ Постановление Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. № 163 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 10, ст.1131; 2001, № 26, ст.2685; 2011, № 26, ст.3803).

⁹ Приказ Минздравсоцразвития России от 1 июня 2009 г. № 290н «Об утверждении Межотраслевых правил обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты» (зарегистрирован Минюстом России 10 сентября 2009 г., регистрационный № 14742) с изменениями, внесенными приказом Минздравсоцразвития России от 27 января 2010 г. № 28н (зарегистрирован Минюстом России 1 марта 2010 г., регистрационный № 16530), приказами Минтруда России от 20 февраля 2014 г. № 103н (зарегистрирован Минюстом России 15 мая 2014 г., регистрационный № 32284) и от 12 января 2015 г. № 2н (зарегистрирован Минюстом России 11 февраля 2015 г., регистрационный № 35962).

¹⁰ Приказ Минздравсоцразвития России от 17 декабря 2010 г. № 1122н «Об утверждении типовых норм бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств и стандарта безопасности труда «Обеспечение работников смывающими и (или) обезвреживающими средствами» (зарегистрирован Минюстом России 22 апреля 2011 г., регистрационный № 20562).

безопасности;

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

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

19. Режимы рабочего времени и времени отдыха работников устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации и особенностями режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов¹¹.

20. Работодатель при организации работ на открытом воздухе или в закрытых необогреваемых помещениях в холодное время года должен предоставлять специальные перерывы в работе для обогрева и отдыха работников. Порядок предоставления перерывов устанавливается локальным нормативным актом работодателя.

21. Работодатель должен обеспечить санитарно-бытовое и лечебно-профилактическое обслуживание работников, оборудовать по установленным нормам санитарно-бытовые помещения, помещения для приема пищи, сушки специальной одежды и обуви, организовать стирку, химическую чистку и ремонт специальной одежды.

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

22. Территории подразделений должны иметь подъезды, обеспечивающие безопасное транспортирование грузов, удобный и безопасный въезд и выезд автотранспорта, ввод и вывод железнодорожного подвижного состава.

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.

23. На сооружения и устройства, являющиеся негабаритными местами, должна быть нанесена предупреждающая окраска. На границах зон, где пространство между габаритом приближения строения и габаритом железнодорожного подвижного состава не обеспечивает безопасности работающих, должен быть установлен знак «Осторожно! Негабаритное место». Перечень указанных сооружений и устройств, а также перечень

¹¹ Приказ Минтранса России от 9 марта 2016 г. № 44 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связанных с движением поездов» (зарегистрирован Минюстом России 10 июня 2016 г., регистрационный № 42504).

устанавливаемых знаков безопасности труда с указанием мест их установки утверждается локальным нормативным актом руководителя подразделения, а для железнодорожных станций – начальником железнодорожной станции.

24. Опасные участки и зоны в производственных помещениях, на эксплуатируемом железнодорожном подвижном составе, территориях, пребывание на которых во время выполнения работ связано с опасностью для работников, должны обозначаться соответствующими знаками безопасности.

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

25. На железнодорожной станции для прохода работников к местам выполнения работ и обратно должны быть определены маршруты безопасного прохода, обозначенные указателями «Служебный проход». Маршруты служебных проходов должны обеспечивать безопасность работников. Схема маршрутов служебных проходов на территории железнодорожной станции разрабатывается комиссией причастных подразделений в порядке, установленном локальным нормативным актом работодателя. Схема маршрутов служебных проходов на территории и в помещениях подразделения разрабатывается и утверждается руководителем подразделения. Информация о схеме маршрутов служебных проходов доводится до сведения причастных работников. Требования к служебным проходам устанавливаются локальным нормативным актом работодателя.

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

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

28. На производственных территориях, в производственных и складских помещениях должны быть выделены безопасные технологические проходы и подходы к рабочим местам. К рабочим зонам следует проходить по установленным маршрутам технологического прохода. Территории, рабочие места и проходы к ним должны содержаться в чистоте и порядке, очищаться от мусора, не загромождаться складываемыми материалами и

конструкциями. В зимнее время проезды и проходы должны очищаться от снега, наледи и обрабатываться противогололедными средствами.

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

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

30. Работы по обслуживанию подвижного состава на высоте с применением средств подмащивания и без применения средств подмащивания должны выполняться в соответствии с Правилами по охране труда при работе на высоте¹². Для обслуживания оборудования подвижного состава на высоте 1,8 м и более от уровня пола должны быть устроены специальные площадки с перилами и лестницами. Рабочие места и проходы к ним, расположенные на перекрытиях, покрытиях на высоте более 1,8 м и на расстоянии менее 2,0 м от границ перепада по высоте, должны быть оснащены защитными устройствами или страховочными ограждениями высотой не менее 1,1 м, а при расстоянии до границ перепада по высоте более 2,0 м - сигнальными ограждениями.

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

Общие требования

31. При выполнении работ по техническому обслуживанию и эксплуатации железнодорожного подвижного состава должны соблюдаться соответствующие требования Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил по охране труда при работе на высоте, Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов, Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями, Правил по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ¹³ и других необходимых при выполнении работ правил по охране

¹² Приказ Минтруда России от 28 марта 2014 г. № 155н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» (зарегистрировано в Минюсте России 5 сентября 2014 г. № 33990) с изменением, утвержденным приказом Минтруда России от 17 июня 2015 г. № 383н (зарегистрировано в Минюсте России 22 июля 2015 г. № 38119).

¹³ Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный

труда, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда.

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

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

34. Железнодорожный подвижной состав должен соответствовать конструкторской документации, стандартам, санитарным правилам и нормам, вновь изготавливаемый (модернизируемый) железнодорожный подвижной состав и его составные части должны соответствовать требованиям Технического регламента о безопасности железнодорожного подвижного состава, Санитарных правил по проектированию, изготовлению и реконструкции локомотивов и специального подвижного состава железнодорожного транспорта, Санитарных правил для формирований железнодорожного транспорта специального назначения и Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Высокоскоростной железнодорожный подвижной состав должен соответствовать Техническому регламенту о безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта¹⁴ и указанным

№ 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

Приказ Минтруда России от 28 марта 2014 г. № 155н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» (зарегистрировано в Минюсте России 5 сентября 2014 г. № 33990) с изменением, утвержденным приказом Минтруда России от 17 июня 2015 г. № 383н (зарегистрировано в Минюсте России 22 июля 2015 г. № 38119);

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

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

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

¹⁴ Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О принятии технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» с изменениями, внесенными решением Коллегии ЕЭК от 2 декабря 2013 г. № 285; решением Коллегии ЕЭК от 3 февраля 2015 г. № 11; решением Коллегии ЕЭК от 7 июня 2016 г. № 62; решением Коллегии ЕЭК от 14 июня 2016 года № 75; решением Коллегии ЕЭК от 14 марта 2017 г. № 29 (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.eaeunion.org);

Санитарные правила по проектированию, изготовлению и реконструкции локомотивов и специального подвижного состава железнодорожного транспорта, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 29 марта 2003 г., СП 2.5.1336-03 (зарегистрированы в Минюсте России 10 июня 2003 г., регистрационный № 4671) (Российская газета, № 119/1, 20.06.2003) с изменениями,

санитарным правилам. Организация безопасной эксплуатации газотопливного оборудования локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, дополнительно должна осуществляться в соответствии с требованиями Технического регламента о безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением¹⁵.

Владельцы локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должны обеспечивать их исправность, наличие на них исправных радиостанций и инвентаря, установленных сигнальных устройств и принадлежностей. Не допускается эксплуатировать локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, имеющие неисправности, установленные Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации¹⁶.

35. При организации всех видов неразрушающего контроля деталей и узлов подвижного состава должны соблюдаться требования безопасности,

утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 апреля 2010 г. № 46 СП 2.5.2618-10 (зарегистрировано в Минюсте России 8 июня 2010 г., регистрационный № 17519), постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 июня 2010 г. № 67 СП 2.5.2648-10 (зарегистрировано в Минюсте России 6 июля 2010 г., регистрационный № 17697) (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 26, 28.06.2010; № 30, 26.07.2010);

Санитарные правила для формирований железнодорожного транспорта специального назначения, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 29 мая 2003 г., СП 2.5.1335-03 (зарегистрированы в Минюсте России 16 июня 2003 г., регистрационный № 4689) (Российская газета, № 119/1, 20.06.2003) с изменениями, утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 апреля 2010 г. № 49 СП 2.5.2621-10 (зарегистрировано в Минюсте России 18 мая 2010 г., регистрационный № 17250), постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 10 июня 2016 г. № 76 (зарегистрировано в Минюсте России 22 июня 2016 г., регистрационный № 42606) (Российская газета, № 115, 28.05.2010; Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 23.06.2016, № 0001201606230061);

Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 3 марта 2003 г., СП 2.5.1198-03 (зарегистрированы в Минюсте России 1 апреля 2003 г., регистрационный № 4348) с изменениями, утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 апреля 2010 г. № 24 СП 2.5.2598-10 (зарегистрировано в Минюсте России 20 апреля 2010 г., регистрационный № 16931), утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 июня 2010 г. № 68 СП 2.5.2647-10 (зарегистрировано в Минюсте России 7 июля 2010 г., регистрационный № 17750), утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 10 июня 2016 г. № 76 (зарегистрировано в Минюсте России 22 июня 2016 г., регистрационный № 42606).

¹⁵ Решение Совета евразийской экономической комиссии от 2 июля 2013 г. № 41 «О техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением» (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org>, 03.07.2013).

¹⁶ Приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 210 (Российская газета, № 202, 12.09.2011), от 4 июня 2012 г. № 162 (бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 36, 03.09.2012), от 13 июня 2012 г. № 164 (Российская газета, № 138, 20.06.2012), от 30 марта 2015 г. № 57 (официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 28.04.2015, № 0001201504280011), от 9 ноября 2015 г. № 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978), от 25 декабря 2015 г. № 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409), от 3 июня 2016 г. № 145 (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2016 г., регистрационный № 42676), от 1 сентября 2016 г. № 257 (зарегистрирован Минюстом России 3 ноября 2016 г., регистрационный № 44248).

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

Требования охраны труда при производстве маневровой работы на железнодорожных путях

36. Порядок безопасного производства маневровой работы на железнодорожных путях железнодорожных станций, территориях подразделений, путях общего и необщего пользования, порядок ограждения и закрепления подвижного состава должны обеспечиваться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации¹⁷ с учетом местных условий, установленных в техническо-распорядительном акте станции, технологической документации, а также Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования¹⁷.

37. Маневровая работа должна проводиться по указанию только одного работника - дежурного по железнодорожной станции, диспетчера маневрового (станционного), дежурного по сортировочной горке или парку, дежурного по депо, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчера поездного, оператора поста централизации.

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

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

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

41. В необходимых случаях передачу команд руководителя маневров машинисту локомотива необходимо производить с соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Передача команд руководителя маневров машинисту локомотива через третье лицо (дежурного по железнодорожной станции, диспетчера маневрового (станционного)) не допускается.

¹⁷ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» (зарегистрировано в Минюсте России 19 июня 2003 г. регистрационный № 4764) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 4 мая 2009 г. № 72, приказом Минтранса России от 15 февраля 2008 г. № 28.

42. Передача указаний при маневровой работе должна выполняться с использованием средств радиосвязи или устройств двусторонней парковой связи, а в необходимых случаях - ручными сигнальными приборами.

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

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

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

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

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

48. При плохой видимости пути, неисправности или отсутствии подножек и поручней на вагонах, неисправности переходной площадки или закрытом тамбуре, руководитель маневров должен идти впереди осаживаемых вагонов посередине междупутья или по обочине на безопасном

расстоянии, постоянно держа связь с машинистом локомотива по радиосвязи или визуально. Скорость осаживаемого состава не должна превышать 3 км/ч.

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

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

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

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

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

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

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

Производить соединение или разъединение соединительных рукавов тормозной магистрали в составе пассажирского поезда составитель поездов должен после получения информации от машиниста поезда лично или через дежурного по железнодорожной станции об отключении электропитания электропневматических тормозов в составе поезда.

54. Все работы по разъединению и соединению межвагонных и

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

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

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

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

56. Маневровая работа в местах погрузки, разгрузки грузов должна производиться при прекращении погрузочно-разгрузочных работ и проверки соблюдения габарита разгруженных или подготовленных к погрузке грузов.

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

58. При проведении маневровой работы работникам ремонтных, поездных бригад и другим работникам производить работы на железнодорожном подвижном составе запрещается.

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

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

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

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

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

62. Расцепление вагонов должно производиться в установленных местах. Расцепление вагонов в местах установки светофоров, привода стрелочных переводов и других устройств запрещается.

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

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

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

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

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

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

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

1) регулировать разгон состава для толчка с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных путей, погодных условий, обеспечения достаточного времени для перевода стрелок, укладки тормозных

башмаков работниками, принимающими участие в роспуске, и их отхода в безопасную зону;

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

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

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

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

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

73. При маневровых передвижениях на железнодорожных путях депо, пунктах технического обслуживания днем и в темное время суток на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе должны быть включены буферные фонари впереди и сзади в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации¹⁸.

¹⁸ Приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 210 (Российская газета, № 202, 12.09.2011), от 4 июня 2012 г. № 162 (бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 36, 03.09.2012), от 13 июня 2012 г. № 164 (Российская газета, № 138, 20.06.2012), от 30 марта 2015 г. № 57 (официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 28.04.2015, № 0001201504280011), от 9 ноября 2015 г. № 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978), от 25 декабря 2015 г. № 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409),

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

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

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

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

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

79. Подача и снятие напряжения с контактного провода железнодорожного пути депо, пункта технического обслуживания должны производиться оперативным, оперативно-ремонтным персоналом, допущенным к подаче и снятию напряжения приказом (распоряжением) по депо с группой по электробезопасности не ниже IV, которому предоставлено право переключений разъединителей контактной сети с регистрацией в оперативном журнале установленной формы.

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

81. Постановка на ремонтную позицию и вывод локомотива под управлением машиниста должны производиться при личном присутствии

руководителя работ (мастера, бригадира) организации, выполняющей техническое обслуживание и ремонт локомотивов.

82. Установка на ремонтную позицию депо, пункта технического обслуживания локомотивов двух-, трехсекционных локомотивов, если одна из его секций выходит за границу нейтральной вставки контактного провода или ограничивает доступ в смотровую канаву ремонтной позиции депо, пункта технического обслуживания локомотивов запрещается.

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

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

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

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

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

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

87. Ввод тепловоза (локомотива, работающего на сжиженном природном газе) на ремонтную позицию в цех депо, пункт технического обслуживания локомотивов и его вывод должен производиться при неработающей дизель-генераторной установке (неработающем двигателе, силовом блоке), а между вводимым тепловозом (локомотивом, работающим на сжиженном природном газе) и маневровым тепловозом должно быть прикрытие 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, пункт технического обслуживания локомотивов.

88. По громкоговорящей связи должно быть оповещение о проведении маневровой работы на соответствующей ремонтной позиции

(смотровой канаве).

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

90. Установка моторвагонного подвижного состава в цех депо, пункт технического обслуживания, при размещении вагонов моторвагонного подвижного состава за пределами границы нейтральной вставки контактного провода цеха депо, подразделения технического обслуживания, полезной длины смотрового (ремонтного) пути депо запрещается. Вагоны, оставшиеся за пределами границы нейтральной вставки контактного провода, должны быть расцеплены и установлены на другом пути.

91. Ввод электропоезда, электромотрисы в цех депо, пункт технического обслуживания и его вывод при отсутствии контактной сети (напряжения в контактной сети) на ремонтных позициях (смотровых канавах) должен производиться при опущенных токоприемниках маневровым тепловозом без захода маневрового тепловоза в цех депо, пункт технического обслуживания.

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

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

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

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

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

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

Соединение и разъединение рукавов тормозной и напорной

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

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

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

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

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

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

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

100. Очистка, обмывка железнодорожного подвижного состава должна производиться на специально выделенном железнодорожном пути.

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

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

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

Требования охраны труда

при техническом обслуживании локомотивов, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава

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

- 1) остановлен дизельный двигатель;
- 2) на пульте управления и в высоковольтной камере вынуты предохранители, а на контакты пусковых контакторов надеты колпачки из изоляционного материала или между контактами заложены клинья из изоляционного материала;
- 3) открыты все двери и люки в кузове и капоте;
- 4) кабельные наконечники отсоединены от зажимов аккумуляторной батареи, а на ее рубильник вывешен плакат: «Не включать! Работают люди».

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

- 1) выключены вспомогательные машины и аппараты;
- 2) опущены токоприемники с визуальной проверкой их положения, перекрыты разобщительные краны к клапанам токоприемников;
- 3) снята реверсивная рукоятка, заблокированы кнопочные выключатели вспомогательных машин и токоприемника;
- 4) проверено, что заземляющий контактор или разъединитель заземления находится во включенном положении;
- 5) сняты емкостные заряды с силовой и вспомогательных цепей, разряжены конденсаторы;
- 6) открыты двери высоковольтной камеры.

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

проводящего осмотр.

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

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

106. Перед техническим обслуживанием вспомогательных машин и электрических аппаратов моторвагонного подвижного состава, расположенных в высоковольтных шкафах, ящиках, за панелями пульта управления и легкосъёмными (без применения инструмента) ограждениями, необходимо:

- 1) выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины;
- 2) опустить все токоприемники и визуально убедиться в этом;
- 3) перевести из положения «Автомат» в положение «Ручное» воздушные краны токоприемника моторного вагона той секции, которая подлежит осмотру;
- 4) главный разъединитель (заземлитель трансформатора) установить в положение «Заземлено».

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

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

Требования охраны труда при осмотре и техническом обслуживании грузовых вагонов

109. Техническое обслуживание грузовых вагонов в соединенных, длинносоставных и тяжеловесных поездах и поездах повышенной длины и повышенного веса, грузовых вагонов, груженых опасными грузами, очистка грузовых вагонов от остатков груза и промывка внутренних поверхностей кузовов вагонов, подготовка к наливу цистерн для нефтепродуктов и вагонов бункерного типа для нефтебитума должны быть организованы и

осуществляться с соблюдением требований, обеспечивающих охрану труда работников.

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

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

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

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

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

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

115. Техническое обслуживание, безотцепочный ремонт грузовых вагонов, груженых опасными грузами, должны производиться в соответствии с Правилами безопасности при перевозке опасных грузов

железнодорожным транспортом¹⁹, Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам²⁰.

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

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

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

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

119. При течи котла цистерны, сопровождаемой проводником, ремонт ходовых частей, автотормозного оборудования, автосцепного устройства должен производиться после устранения неисправности на котле цистерны специальной аварийной группой с соблюдением требований безопасности для данного груза в присутствии представителя грузоотправителя (грузополучателя).

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

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

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

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

¹⁹ Постановление Госгортехнадзора России от 16 августа 1994 г. № 50 «Об утверждении Правил безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом», РД 15-73-94, с изменениями, внесенными постановлением Госгортехнадзора России от 20 июня 2002 г. № 29, ПБИ 15-461(73)-02. Не нуждаются в государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Российской Федерации от 16 сентября 1994 г. № 07-01-590-94).

²⁰ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные на 15-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, протокол от 5 апреля 1996 г. № 15, с изменениями, внесенными протоколами Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 14 мая 2010 г. № 52, от 21 октября 2010 г. № 53, от 29 октября 2011 г. № 55, от 18 мая 2012 г. № 56, от 17 октября 2012 г. № 57, от 7 мая 2013 г. № 58, от 20 ноября 2013 г. № 59, от 7 мая 2014 г. № 60, от 22 октября 2014 г. № 61, от 21 мая 2015 г. № 62, от 5 ноября 2015 г. № 63, от 19 мая 2016 г. № 64, от 19 мая 2017 г. № 66.

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

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

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

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

126. Грузовые вагоны после перевозки животных и сырья животного происхождения должны подвергаться ветеринарно-санитарной обработке на дезинфекционно-промывочных станциях или дезинфекционно-промывочных пунктах в соответствии с Санитарными правилами по организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте²¹.

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

128. Организация работ на промывочно-пропарочной станции должна выполняться в соответствии с требованиями безопасности, установленными в технологическом процессе.

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

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

²¹ Санитарные правила по организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. СП 2.5.1250-03. Утверждены Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 24 марта 2003 г. (зарегистрированы Минюстом России 11 апреля 2003 г. № 4412), с изменениями внесенными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 апреля 2010 г. № 51 СП 2.5.2624-10 (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 24, 14 июня 2010 г.), постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 29 декабря 2010 г. № 184 СП 2.5.2818-10 (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 13, 28 марта 2011 г.).

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

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

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

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

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

136. Перед заправкой клапанов сливных приборов цистерн необходимо проверить:

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

Неисправные детали необходимо отремонтировать или заменить.

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

138. Внутренний осмотр котлов цистерн, заправка клапанов и текущий ремонт верхних площадок и деталей крышек люков на электрифицированных железнодорожных путях станции не допускается.

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

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

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

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

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

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

145. Выполнять работы внутри котла при температуре в котле выше плюс 35 °С не допускается. При использовании пневмокостюмов работать внутри котла цистерны допускается при температуре до плюс 60 °С.

146. Работник, выполняющий работы в котле цистерны, может при необходимости меняться местами с одним из наблюдающих работников. Находящийся у люка работник должен спускаться в котел цистерны только после того, как работающий в котле работник поднялся из него и встал у люка цистерны.

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

147. При поступлении сигнала о помощи от работника, находящегося внутри цистерны, или при подозрении на возникшую опасность, находящийся у люка работник должен немедленно вызвать к месту происшествия руководителя работ или подать сигнал тревоги. После подачи сигнала тревоги необходимо подготовиться к спуску в котел цистерны, надев шланговый дыхательный прибор, а по прибытию руководителя работ и других работников немедленно спуститься в котел для оказания помощи пострадавшему, предварительно убедившись, что обстановка внутри котла цистерны не угрожает его жизни и здоровью.

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

149. Время непрерывной работы внутри котла цистерны должно составлять не более 15 мин. Если времени на обработку одной цистерны за один спуск оказывается недостаточно, работающий внутри котла работник должен выйти наружу и поменяться местами с работником, работающим наверху.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

159. Сушка и дегазация (вентилирование) котла цистерны после пропарки и промывки на эстакадах, расположенных в крытых помещениях, и открытых эстакадах должны проводиться с использованием приточно-вытяжной вентиляции с подачей воздуха в котел цистерны. На открытых

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

160. Работа внутри котла цистерны после горячей обработки должна проводиться после его охлаждения и дегазации.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Съем бункера с рамы вагона бункерного типа должен производиться козловым краном грузоподъемностью 15 т, оборудованного крюками-захватами, и в опрокинутом состоянии подан на специальной тележке в

камеру тепловой обработки.

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

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

После ремонта цистерны надпись должна удаляться работниками, производившими ремонт.

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

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

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

174. Работа вагоноремонтной машины и ремонтной установки должны быть прекращены при проведении маневров. При выполнении маневровой работы на тупиковом специализированном пути вагоноремонтные машины и ремонтные установки должны находиться в конце тупика и должны быть ограждены тормозными башмаками.

Требования охраны труда

при осмотре и техническом обслуживании-пассажирских вагонов

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

176. При осмотре и техническом обслуживании пассажирских вагонов и его оборудования на пункте технического обслуживания, участках ремонта и в пассажирских депо должны соблюдаться требования Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил по охране труда при

работе на высоте, Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов²².

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

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

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

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

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

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

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

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

²² Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

Приказ Минтруда России от 28 марта 2014 г. № 155н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» (зарегистрирован Минюстом России 5 сентября 2014 г. № 33990) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 17 июня 2015 г. № 383н (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38119);

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

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

186. Испытания электрооборудования пассажирского вагона должны производиться бригадой под руководством производителя работ, имеющего группу по электробезопасности не ниже IV, назначенным руководителем депо.

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

188. Экипировочные работы пассажирских вагонов в пунктах формирования и оборота поездов и на промежуточных станциях должны выполняться в соответствии с требованиями безопасности типового технологического процесса работы пассажирской станции, Санитарными правилами по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте²³.

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

190. Качество воды подаваемой в пассажирские вагоны в пунктах экипировки поездов должно соответствовать Гигиеническим требованиям к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения²⁴.

191. При эксплуатации водоразводящей сети холодной и горячей воды для экипировки пассажирских вагонов водой и водоразборных колонок должны соблюдаться требования Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства²⁵.

²³ Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 3 марта 2003 г., СП 2.5.1198-03 (зарегистрировано в Минюсте России 1 апреля 2003 года, регистрационный № 4348) с изменениями, утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 апреля 2010 г. № 24 СП 2.5.2598-10 (зарегистрировано в Минюсте России 20 апреля 2010 г., регистрационный № 16931), утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 июня 2010 г. № 68 СП 2.5.2647-10 (зарегистрировано в Минюсте России 7 июля 2010 г., регистрационный № 17750), утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 10 июня 2016 г. № 76 (зарегистрировано в Минюсте России 22 июня 2016 г., регистрационный № 42606).

²⁴ СанПиН 2.1.4.1074-01 Питьевая вода. Гигиенические требования к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения. Контроль качества. Гигиенические требования к обеспечению безопасности систем горячего водоснабжения, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 26 сентября 2001 г. (зарегистрированы в Минюсте России 31 октября 2001 г. № 3011) с изменениями, утвержденными постановлениями Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 7 апреля 2009 г. № 20, СанПиН 2.1.4.2496-09 (зарегистрировано в Минюсте России 5 мая 2009 г. № 13891), от 25 февраля 2010 г. № 10, СанПиН 2.1.4.2580-10 (зарегистрировано в Минюсте России 22 марта 2010 г. № 16679), от 28 июня 2010 г. № 74, СанПиН 2.1.4.2652-10 (зарегистрировано в Минюсте России 30 июля 2010 г. № 18009).

²⁵ Постановление Минтруда России от 16 августа 2002 г. № 61 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации водопроводно-канализационного хозяйства» (Зарегистрировано в Минюсте России 9 октября 2002 г., регистрационный № 3847).

192. Вагоны, отправляемые в рейс в зимнее и переходное время, должны обеспечиваться по нормам достаточным количеством топлива.

193. Снабжение вагонов топливом должно осуществляться в пунктах формирования, оборота поездов и на промежуточных станциях в соответствии с требованиями безопасности, установленными в технологических процессах, и графиком движения поездов.

194. Наружная очистка и обмывка пассажирских вагонов, внутренняя уборка вагонов должна выполняться в соответствии с требованиями безопасности, установленными в технологической документации пунктов экипировки, технического обслуживания, формирования пассажирских вагонов.

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

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

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

197. Ручная наружная обмывка кузова вагона и оконных стекол должна производиться после ограждения состава. Для нанесения приготовленного моющего средства на поверхность кузова вагона и обмывке его вручную должны применяться полимерные или поролоновые щетки на длинной рукоятке. Производить наружную обмывку кузовов вагонов, стоящих на электрифицированном железнодорожном пути с применением шлангов с водой, не допускается.

198. Мыть стекла окон вагона, имеющие трещины и сколы, не допускается. При нахождении на железнодорожных путях производить работы по наружной обмывке кузова вагона со стороны смежного железнодорожного пути, по которому движется подвижной состав, запрещается.

199. Наружная очистка и обмывка пассажирских вагонов, внутренняя уборка вагонов должна выполняться разрешенными к применению синтетическими моющими средствами.

200. Дезинфекция, дезинсекция и дератизация в помещениях пассажирских вагонов должна выполняться в соответствии с требованиями Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте²⁶ и требований охраны труда, установленных работодателем.

²⁶ Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 3 марта 2003 г., СП

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

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

202. При постановке локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава на экипировочную позицию под контактной сетью подвижной состав не должен выходить за пределы зоны отключения напряжения в контактной сети. Постановка локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на заправочный комплекс сжиженного природного газа должна осуществляться в пределах заправочной позиции.

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

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

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

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

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

2.5.1198-03 (зарегистрировано в Минюсте России 1 апреля 2003 года, регистрационный № 4348) с изменениями, утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 апреля 2010 г. № 24 СП 2.5.2598-10 (зарегистрировано в Минюсте России 20 апреля 2010 г., регистрационный № 16931), утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 16 июня 2010 г. № 68 СП 2.5.2647-10 (зарегистрировано в Минюсте России 7 июля 2010 г., регистрационный № 17750), утвержденными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 10 июня 2016 г. № 76 (зарегистрировано в Минюсте России 22 июня 2016 г., регистрационный № 42606).

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

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

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

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

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

208. При заправке локомотива, работающего на сжиженном природном газе, работники, не участвующие в процессе заправки сжиженного природного газа, должны находиться на расстоянии не ближе 40 м от места проведения работ.

209. При экипировке паровозов должны соблюдаться следующие требования безопасности:

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

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

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

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

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

211. Вода для охлаждения дизельных двигателей должна закачиваться и сливаться с использованием трубопроводов водяного насоса и других приспособлений, исключающих пролив воды. Экипировка электровозов, тепловозов, газотепловозов, газотурбовозов, паровозов водой при неисправных заправочных горловинах, кранах (вентиллях) на контурах водяных систем локомотивов, а также с подъемом на крышу (котел, тендер) запрещается.

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

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

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

214. При ручной наружной обмывке кузовов локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должны применяться полимерные или поролоновые щетки на длинной рукоятке. Производить наружную обмывку кузовов локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава, стоящих на электрифицированном железнодорожном пути с применением шлангов с водой не допускается.

Требования охраны труда

при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава

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

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

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

218. На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, моторвагонном поезде, при движении по железнодорожным путям общего пользования днем и ночью должен быть включен сигнальный прозрачно-

белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса. При приближении встречных поездов на перегонах или железнодорожных станциях в темное время суток необходимо переключать прожектор в положение «тусклый свет» на таком расстоянии, чтобы не ослеплять локомотивную бригаду встречного поезда. После проследования головной части встречного поезда прожектор должен быть переключен в положение «яркий свет».

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

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

221. При следовании поезда по железнодорожной станции яркость прожектора следует переключать в зависимости от метеорологических условий, скорости движения, наличия предупреждений о работающих на путях людях и с учетом передвижения поездов и локомотивов по смежным путям на станции.

Запрещается при встречном движении поездов по смежным путям на перегонах или станциях оставлять прожектор в выключенном положении.

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

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

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

При осмотре экипажной части локомотив и моторвагонный подвижной состав должен быть закреплен от ухода.

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

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

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

226. Перед подъемом на крышу электроподвижного состава для устранения повреждения или внепланового осмотра крышевого оборудования на путях, не предназначенных для его осмотра, должна быть подана устная заявка энергодиспетчеру на снятие рабочего напряжения и заземление контактной сети.

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

Устранение неисправностей контактной сети и увязку токоприемников на электроподвижном составе производит персонал, допущенный к выполнению данной работы.

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

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

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

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

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

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

233. При осмотре выполнение какой-либо работы на электрооборудовании локомотива, моторвагонного подвижного состава не допускается. Запрещается вскрывать электрические приборы и аппараты, находящиеся под напряжением, отключать блокирующие устройства, обеспечивающие безопасность обслуживающего персонала.

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

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

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

237. Паровозы с парением сальников, цилиндрических и золотниковых крышек и продувальных клапанов цилиндров, неисправными искроуловительными и искрогасительными устройствами выпускать из депо запрещается.

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

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

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

241. О проведенной работе при приемке локомотивов и моторвагонного подвижного состава должна быть произведена запись в журнал установленной формы.

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

железнодорожной станции (далее - дежурный по станции) для принятия мер по устранению причины. Без выяснения причины и устранения неисправности радиосвязи отправление поезда запрещается.

243. 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.

244. Для обеспечения безопасности при движении локомотива не допускается:

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

2) открывать входные наружные двери и высовываться из них;

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

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

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

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

7) прикасаться к токоведущим частям оборудования;

8) закорачивать защитные блокировки;

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

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

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

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

247. При срабатывании на локомотиве аппаратов защиты цепи отопления пассажирского поезда допускается включить отопление только один раз. При повторном срабатывании аппаратов защиты последующее

включение отопления пассажирского поезда необходимо производить по указанию поездного электромеханика или начальника поезда после выявления и устранения причины их срабатывания.

248. При отказе 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, пункт технического обслуживания локомотивов или пункт оборота локомотивов. Отказы блокирующих устройств должны быть зафиксированы в журнале установленной формы.

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

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

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

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

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

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

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

256. Ключ отопления в пути следования должен находиться у машиниста электровоза до возникновения необходимости отцепки электровоза, отцепки и прицепки вагонов, проверки исправности действия и

устранения неисправностей высоковольтного электрооборудования вагонов. После отцепки локомотива от пассажирского поезда машинист должен передать ключ отопления поездному электромеханику.

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

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

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

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

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

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

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

- 1) использовать инструмент, приспособления и материалы, не предусмотренные эксплуатационной документацией;
- 2) устранять негерметичность трубопроводов газотопливной системы в условиях, не соответствующих эксплуатационной документации;
- 3) открывать двери высоковольтной камеры и производить работы на высоковольтном оборудовании при включенных источниках электропитания;

- 4) продолжать эксплуатацию при срабатывании системы контроля загазованности;
- 5) отключать датчики системы контроля загазованности;
- 6) проводить внешний осмотр, отключение разъемов и проводов, проверку сопротивления, отсутствия напряжения при включенном электропитании;
- 7) реверсировать направление вращения тяговых электродвигателей до полной остановки локомотива, работающего на сжиженном природном газе;
- 8) производить установку и замену ламп под напряжением;
- 9) сливать сжиженный природный газ на землю.

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

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

265. 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

осматривать тормозное оборудование;

выполнять регулировку регулятора давления включения компрессора;

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

производить уборку (кроме влажной) кабины машиниста.

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

1) открывать двери высоковольтных шкафов с электрооборудованием;

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

3) подниматься на крышу электроподвижного состава;

4) выполнять влажную уборку электроподвижного состава и очистку оборудования.

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

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

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

275. О проведенных работах по устранению неисправностей при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава должна быть произведена запись в журнал установленной формы.

Требования охраны труда
при эксплуатации специального железнодорожного подвижного
состава

276. При эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений должны выполняться требования безопасности труда, установленные в технологической документации и руководствах (инструкциях) по эксплуатации.

277. При производстве работ на пути с применением специального железнодорожного подвижного состава (укладочных кранов (путеукладчиков), рельсоукладчиков при смене рельсов, выправочно-подбивочно-отделочных машин, щебнеочистительных машин (комплексов), машин для выемки балласта, землеборочных машин, путевых стругов, стругов-снегоочистителей, электробалластеров при подъемке пути, кранов на железнодорожном ходу, составов для засорителей, стреловых кранов) на электрифицированных участках постоянного и переменного тока напряжение с контактной сети должно быть снято на весь период работ и контактная сеть на месте работ заземлена.

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

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

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

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

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

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

281. Работы по устранению возникших неисправностей, смазке узлов на специальном железнодорожном подвижном составе должны производиться после полной его остановки и остановки силового привода.

Запрещается оставлять без присмотра подвижной состав, отдельные механизмы или оборудование с работающим двигателем.

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

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

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

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

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

286. Не менее чем за 10 мин до прохода скоростного и высокоскоростного поезда по смежному пути должны быть прекращены работы с применением специального железнодорожного подвижного состава и рабочие органы машины со стороны междупутья приведены в пределы габарита подвижного состава. Машинисты специального железнодорожного подвижного состава должны принять необходимые меры к безопасному проследованию этого поезда, оставаясь в кабинах управления или на специальных площадках состава. При пропуске по смежному пути поездов приведение рабочих органов из транспортного положения в рабочее и обратно запрещается.

Требования охраны труда при эксплуатации пассажирских вагонов

287. При эксплуатации пассажирских вагонов в пути следования должны выполняться требования безопасности, установленные в технологических процессах и картах, а также конструкторской и эксплуатационной документации.

288. Эксплуатация электрооборудования, систем вентиляции и кондиционирования воздуха, водоснабжения и отопления, санитарно-

технического и бытового оборудования пассажирского вагона должна производиться в соответствии с руководствами (инструкциями) по их эксплуатации.

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

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

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

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

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

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

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

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

контроллера машиниста.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) производить работы при наличии напряжения в электрической цепи;
- 2) использовать нетиповые плавкие вставки, устанавливать в предохранители плавкие вставки, не отвечающие номинальным значениям защищаемой цепи;
- 3) использовать временно проложенные кабели (провода), сращенные скруткой или пайкой, как внутри вагона, так и из вагона в вагон;
- 4) производить соединение электрических межвагонных соединителей через открывающиеся фартуки переходных суфле.

315. Для обеспечения пожарной безопасности запрещается:

- 1) включать под нагрузку силовую и осветительную сеть при наличии неисправного электрооборудования, при нагреве аппаратов или отдельных мест на пульте управления;
- 2) включать электроплитки и другие электроприборы, не предусмотренные электрической схемой вагона;
- 3) хранить посторонние предметы в нишах с электроаппаратурой, складывать горючие материалы вблизи приборов отопления, светильников и бытовых электроприборов, предусмотренных конструкцией вагона;
- 4) включать электрообогреватели водоналивных и сливных труб, не имеющие устройств автоматического отключения, более чем на 15-20 мин;
- 5) включать при ручном режиме обогрев вагона с электрическим отоплением напряжением 3000 В более чем на 30-40 мин (в зависимости от температуры в купе вагона);
- 6) включать электрокалориферы при неработающей вентиляции и допускать нагрев воздуха выше 28 °С;
- 7) оставлять межвагонные электрические соединители (штепселя, головки) не вставленными в холостые приемники и защитные коробки;
- 8) эксплуатировать неисправные аккумуляторные батареи;
- 9) эксплуатировать аккумуляторные батареи для электропитания двух вагонов;
- 10) закрывать переходные тамбурные двери на замок при неисправной вызывной сигнализации.

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

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

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

подлезать под вагон.

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

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

319. При установке газового оборудования в пассажирском вагоне (вагоне-ресторане) должны использоваться газовые приборы, снабженные предохранительными устройствами. Размещение газового оборудования должно производиться по требованиям (проектам), обеспечивающим безопасность людей.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

326. Коммерческий осмотр вагонов должен проводиться одновременно с левой и правой стороны состава поезда группой работников не менее двух человек, обеспеченных устройствами радиосвязи, а для работы в темное время суток - электрическим фонарем с автономным питанием.

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

327. Работы по исправлению коммерческих неисправностей должны осуществляться под руководством работника, назначенного распорядительным документом подразделения.

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

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

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

330. Порядок производства работ при погрузочно-разгрузочных работах и перемещении грузов в подразделениях должен устанавливаться в соответствии с требованиями Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов, Правил безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подъемные сооружения²⁷, а также технологической документации, содержащей

²⁷ Приказ Минтруда России от 17 сентября 2014 г. № 642н «Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов» (зарегистрирован Минюстом России 5 ноября 2014 г., регистрационный № 34558);

Приказ Ростехнадзора от 12 ноября 2013 г. № 533 «Об утверждении Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности опасных производственных объектов, на

требования безопасности при производстве работ.

331. Порядок производства работ при эксплуатации автомобилей, тракторов, автопогрузчиков, электропогрузчиков, электрокар и других безрельсовых колесных транспортных средств должен устанавливаться в соответствии с требованиями Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации промышленного транспорта (напольного безрельсового колесного транспорта) и Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте²⁸.

332. Движение авто- и электрокар, других транспортных средств на территории подразделений должно производиться по предназначенным для этих целей проездам со скоростью не более 10 км/ч, на ремонтных участках и в помещениях - не более 5 км/ч.

Маршруты передвижения внутрицехового транспорта должны быть обозначены габаритными линиями.

333. Движение транспортных средств на территории депо и его производственных подразделений должно производиться в соответствии со схемой движения транспортных средств, устанавливаемой на щитах на видных местах: у въездных ворот, на ремонтных участках и в других местах интенсивного движения транспортных средств. В местах интенсивного движения транспортных средств должны быть установлены знаки. Транспортирование запасных частей и материалов по междупутьям должно производиться только при отсутствии движения подвижного состава по смежным путям.

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

335. Порядок хранения и транспортировки баллонов, наполненных газом, должен устанавливаться в соответствии с требованиями Правил промышленной безопасности, опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением, Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации газового хозяйства организаций²⁹.

которых используются подъемные сооружения» (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2013 г., регистрационный № 30992) с изменениями, внесенными приказом Ростехнадзора от 12 апреля 2016 г. № 146 (зарегистрирован Минюстом России 20 мая 2016 г., регистрационный № 42197).

²⁸ Постановление Минтруда России от 17 июня 2003 г. № 36 «Об утверждении межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации промышленного транспорта (конвейерный, трубопроводный и другие транспортные средства непрерывного действия)», ПОТ Р М-029-2003 (зарегистрировано Минюстом России 25 июня 2003 г. № 4824);

Постановление Минтруда России от 12 мая 2003 г. № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте», ПОТ Р М-027-2003 (зарегистрировано Минюстом России 19 июня 2003 г. № 4734).

²⁹ Приказ Ростехнадзора от 25 марта 2014 г. № 116 «Об утверждении Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила промышленной безопасности, опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением» (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2014 г., регистрационный № 32326);

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

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

337. Количество и способы хранения легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов в производственном помещении должны соответствовать требованиям Правил противопожарного режима в Российской Федерации³⁰.

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

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

340. На территории подразделений необходимо определить места и установить емкости (баки, контейнеры) для сбора отработанных нефтепродуктов и обтирочных материалов, мусора, обустроить места и площадки для тарного хранения отходов производства, имеющие твердое покрытие. Совместное накопление бытовых отходов с обтирочным материалом, загрязненным маслами и нефтепродуктами не допускается. Для сбора ядовитых отходов должны быть установлены отдельные сборники.

Работу по организации сбора и мест временного накопления отходов производства проводит балансодержатель зданий. Места сбора и временного накопления отходов производства должны иметь свободные подходы и подъезды для специальной техники и транспорта и не создавать негабаритные места. По мере накопления, отходы производства должны своевременно вывозиться для утилизации в соответствии с положениями Федерального закона Российской Федерации «Об отходах производства и потребления»³¹.

Постановление Минтруда России от 12 мая 2003 г. № 27 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации газового хозяйства организаций», ПОТ Р М-026-2003 (зарегистрировано Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный № 4726).

³⁰ Постановление Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. № 390 «О противопожарном режиме», с изменениями, внесенными постановлениями Правительства Российской Федерации от 17 февраля 2014 г. № 113; от 23 июня 2014 г. № 581; от 6 марта 2015 г. № 201; от 10 ноября 2015 г. № 1213; от 6 апреля 2016 г. № 275; от 18 августа 2016 г. № 807; от 20 сентября 2016 г. № 947; от 21 марта 2017 г. № 316; от 28 сентября 2017 г. № 1174; от 18 ноября 2017 г. № 1393; от 30 декабря 2017 г. № 1717 (официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru) и решением Верховного Суда Российской Федерации от 17 октября 2016 г. № АКПИ16-607.

³¹ Федеральный закон Российской Федерации от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 26, ст. 3009; 2001, № 1, ст. 21; 2003, № 2 ст. 167; 2004, № 35, ст. 3607; 2005, № 19, ст. 1752; 2006, № 1, ст. 10; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30, ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17; 2011, № 30, ст. 4590; 2012, № 31, ст. 4317; 2013, № 43, ст. 5448; 2014, № 30,

341. В подразделениях при обращении с отходами производства и потребления необходимо осуществлять отдельный сбор и размещение образующихся отходов по их видам, классам опасности и другим признакам, своевременно планировать и выполнять работы по подготовке мест временного размещения отходов. Вышедшие из строя люминесцентные газоразрядные лампы должны собираться, упаковываться и передаваться балансодержателю здания для хранения в специальном контейнере с плотно закрывающейся крышкой до вывоза на утилизацию. На контейнере должна быть надпись «Твердые бытовые отходы, 1 класса опасности».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Колесные пары должны складироваться в один ряд на специально отведенном месте в закреплённом состоянии. Одиночно стоящие колесные

пары должны быть надежно закреплены от ухода.

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

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

350. При перекачивании колесных пар по рельсам вручную работникам запрещается находиться впереди движущейся колесной пары.

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

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

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

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

Подача химикатов в баки приготовления охлаждающей воды должна быть механизирована.

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

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

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

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

VI. Заключительные положения

355. Федеральный государственный надзор за соблюдением требований Правил осуществляют должностные лица Федеральной службы

по труду и занятости и ее территориальных органов (государственных инспекций труда в субъектах Российской Федерации)³².

356. Руководители и иные должностные лица организаций, а также работодатели-физические лица, виновные в нарушении требований Правил, привлекаются к ответственности в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации³³.

357. При пользовании Правилами следует проверять действие ссылочных документов, и если ссылочный документ заменен (изменен), то необходимо руководствоваться заменяющим (измененным) документом, а если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

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

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

³³ Глава 62 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878).

Приложение № 2
к приказу Министерства труда
и социальной защиты
Российской Федерации
от « ___ » _____ 20__ г. № ____

Правила по охране труда
при эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного
транспорта

I. Общие положения

1. Правила по охране труда при эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее - Правила) устанавливают государственные нормативные требования охраны труда при техническом обслуживании, содержании и ремонте объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, включающих железнодорожные пути и искусственные сооружения, железнодорожное электроснабжение, железнодорожную автоматику и телемеханику, железнодорожную электросвязь, станционные здания, строения и пассажирские обустройства (далее - эксплуатация объектов инфраструктуры).

Требования Правил обязательны для исполнения работодателями - юридическими лицами независимо от их организационно-правовых форм и формы собственности и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающими услуги) для пользователей услуг железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением эксплуатации объектов инфраструктуры.

Правила могут применяться в деятельности организаций железнодорожного транспорта необщего пользования, включая владельцев железнодорожных путей необщего пользования, на которые осуществляется подача железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего пользования.

2. Соблюдение настоящих Правил обязательно при проектировании новых и реконструкции действующих объектов инфраструктуры, изменении существующей технологии эксплуатации объектов инфраструктуры.

3. На основе Правил и требований безопасности, установленных в эксплуатационной и технологической документации, организации разрабатывают в установленном порядке правила по охране труда при эксплуатации объектов инфраструктуры в хозяйствах железнодорожного транспорта и инструкции по охране труда для должностей и профессий и (или) видов выполняемых работ, которые утверждаются локальными нормативными актами работодателя с учетом мнения соответствующего профсоюзного органа либо иного органа, уполномоченного работниками,

представительного органа (при наличии).

4. Работодатель должен обеспечить безопасную эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, безопасность производственных процессов, безопасность используемого сырья и материалов, соответствие технологической документации по эксплуатации объектов инфраструктуры государственным нормативным требованиям охраны труда.

5. Работодатель должен обеспечить контроль за соблюдением требований Правил.

6. При выполнении технологических процессов, применении методов работ, материалов, технологической оснастки, инструмента, инвентаря, оборудования и транспортных средств, требования охраны труда к которым отсутствуют в Правилах, работодателем должны быть разработаны и утверждены специальные мероприятия (требования, локальные нормативные акты) по обеспечению безопасного производства работ.

7. При эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на работников возможно воздействие вредных и (или) опасных производственных факторов:

- 1) движущийся железнодорожный подвижной состав;
- 2) движущиеся транспортные средства, участвующие в технологических процессах (операциях);
- 3) движущиеся машины, механизмы, оборудование и их элементы;
- 4) перемещаемые грузы (конструкции) и материалы;
- 5) электрический ток, вызываемый разницей электрических потенциалов, под действие которого попадает работник, включая действие высоковольтного разряда в виде дуги и наведенного напряжения;
- 6) падающие с высоты предметы, инструменты и материалы;
- 7) повышенная запыленность воздуха рабочей зоны;
- 8) повышенная загазованность воздуха рабочей зоны;
- 9) повышенные уровни шума, инфразвука, общей и локальной вибрации;
- 10) недостаточная освещенность рабочей зоны в темное время суток и при работе в тоннелях;
- 11) повышенная или пониженная температура, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны;
- 12) повышенная и пониженная температура поверхностей оборудования;
- 13) расположение рабочего места на высоте относительно поверхности земли (пола), которое может вызвать падение работника с высоты;
- 14) физические перегрузки при производстве работ по эксплуатации инфраструктуры;
- 15) химические факторы при производстве работ с вредными

веществами.

8. Работодатель должен обеспечить создание системы управления охраной труда, проведение специальной оценки условий труда, выявление опасностей и их идентификацию, расчет и оценку профессиональных рисков, разработку и реализацию мероприятий, направленных на улучшение условий труда работников, исключение или снижение профессиональных рисков в установленном порядке³⁴.

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

10. Работодатель вправе устанавливать дополнительные требования безопасности к настоящим Правилам, не ухудшающие условия и охрану труда работников.

II. Требования охраны труда при организации производственных процессов

11. К выполнению работ по эксплуатации объектов инфраструктуры допускаются работники, прошедшие обучение по охране труда и проверку знания требований охраны труда в установленном порядке³⁵. Работники, совмещающие профессии, должны пройти обучение, инструктаж, стажировку и проверку знания требований охраны труда в полном объеме, как по основной, так и по совмещаемой профессии.

При организации выполнения работ, к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда, работодатель обеспечивает проведение проверки знания работниками требований охраны труда в сроки, установленные соответствующими правилами, утвержденными уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти в пределах их полномочий. Перечень профессий, должностей работников и видов работ, к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда, утверждается локальным нормативным актом работодателя.

³⁴ Трудовой кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878; 2008, № 30, ст.3616; 2009, № 19, ст. 2270; 2011, № 30, ст. 4590; 2013, № 27, ст. 3477; 2015, № 14, ст. 2022);

Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» с изменениями, внесенными Федеральным законом от 1 мая 2016 г. № 136-ФЗ, Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 216-ФЗ, Федеральным законом от 23 июня 2014 г. № 160-ФЗ. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 10, ст. 1131; 2001, № 26, ст. 2685; 2011, № 26, ст. 3803);

Приказ Минтруда России от 19 августа 2016 г. № 438н «Об утверждении Типового положения о системе управления охраной труда» (зарегистрирован в Минюсте России 13 октября 2016 г., регистрационный № 44037) («Российская газета», 2016, № 248).

³⁵ Постановление Минтруда России и Минобразования России от 13 января 2003 г. № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций» (зарегистрировано Минюстом России 12 февраля 2003 г., регистрационный № 4209).

При организации выполнения работ, к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования охраны труда, необходимо провести обучение работников безопасным методам и приемам выполнения указанных работ в установленном порядке.

Целевой инструктаж по охране труда допускается проводить по телефону или другим средствам связи при передаче разрешения на производство работ для малочисленных групп работников, выполняющих работу на труднодоступных и отдаленных рабочих местах от местонахождения руководителя работ. Порядок проведения и регистрации целевого инструктажа по телефону или видеосвязи устанавливает работодатель.

12. Работы должны производиться с разрешения руководителя работ. Решение о приостановке и возобновлении производства работ принимает руководитель работ. Производство работ на железнодорожных путях перегонов и станций следует приостанавливать при грозе, сильном ветре, ливневом дожде, густом тумане, сильном снегопаде, пожарах, снежном и песчаном заносах, обвалах, оползнях, ураганах, смерчах, бурях, наводнениях, землетрясениях и других чрезвычайных ситуациях природного характера.

13. Работодатель обеспечивает прохождение работниками, подвергающимися воздействию вредных и опасных производственных факторов, обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров³⁶, психиатрического освидетельствования, а также предрейсовых или предсменных медицинских осмотров в установленном порядке.

14. К самостоятельной работе, связанной с эксплуатацией инфраструктуры железнодорожного транспорта, допускаются в установленном порядке³⁷ лица, не имеющие медицинских противопоказаний.

15. Работодатель должен обеспечить работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты (далее - СИЗ), а работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, - сигнальными жилетами со световозвращающими

³⁶ Приказ Минздравсоцразвития России от 12 апреля 2011 г. № 302н «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2011 г., регистрационный № 22111) с изменениями, внесенными приказами Минздрава России от 15 мая 2013 г. № 296н (зарегистрирован Минюстом России 3 июля 2013 г., регистрационный № 28970) и от 5 декабря 2014 г. № 801н (зарегистрирован Минюстом России 3 февраля 2015 г., регистрационный № 35848).

³⁷ Приказ Минздравсоцразвития России от 19 декабря 2005 г. № 796 «Об утверждении Перечня медицинских противопоказаний к работам, непосредственно связанным с движением поездов и маневровой работой» (зарегистрирован Минюстом России 3 февраля 2006 г., регистрационный № 7442);

Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1999 г. № 1020 «Об утверждении Перечня профессий и должностей работников, обеспечивающих движение поездов, подлежащих обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим медицинским осмотрам».

полосами в установленном порядке³⁸. Порядок обеспечения и выдачи СИЗ устанавливается локальным нормативным актом работодателя.

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

17. Режимы рабочего времени и времени отдыха работников устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации и особенностями режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов³⁹.

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

19. Работодатель должен обеспечить работников смывающими и обезвреживающими средствами в установленном порядке⁴⁰. Порядок обеспечения смывающими и обезвреживающими средствами устанавливается локальным нормативным актом работодателя.

20. Работодатель должен обеспечить санитарно-бытовое и лечебно-профилактическое обслуживание работников в установленном порядке.

III. Требования охраны труда к организации рабочих мест

21. Безопасность рабочих мест должна обеспечиваться:

1) проектированием производственных, административных и бытовых зданий, сооружений, производственных помещений;

³⁸ Приказ Минздравсоцразвития России от 1 июня 2009 г. № 290н «Об утверждении Межотраслевых правил обеспечения работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты» (зарегистрирован Минюстом России 10 сентября 2009 г., регистрационный № 14742) с изменениями, внесенными приказом Минздравсоцразвития России от 27 января 2010 г. № 28н (зарегистрирован Минюстом России 1 марта 2010 г., регистрационный № 16530), приказами Минтруда России от 20 февраля 2014 г. № 103н (зарегистрирован Минюстом России 15 мая 2014 г., регистрационный № 32284) и от 12 января 2015 г. № 2н (зарегистрирован Минюстом России 11 февраля 2015 г., регистрационный № 35962).

³⁹ Приказ Минтранса России от 9 марта 2016 г. № 44 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связанных с движением поездов» (зарегистрирован Минюстом России 10 июня 2016 г., регистрационный № 42504).

⁴⁰ Приказ Минздравсоцразвития России от 17 декабря 2010 г. № 1122н «Об утверждении типовых норм бесплатной выдачи работникам смывающих и (или) обезвреживающих средств и стандарта безопасности труда «Обеспечение работников смывающими и (или) обезвреживающими средствами» (зарегистрирован Минюстом России 22 апреля 2011 г., регистрационный № 20562) с изменениями, внесенными приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 7 февраля 2013 г. № 48н (Российская газета, 2013, № 62) и приказом Минтруда России от 20 февраля 2014 г. № 103н (Российская газета, 2014, № 118).

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

3) соответствием эксплуатируемого оборудования требованиям безопасности;

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

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

6) организацией безопасной эксплуатации транспортных средств.

22. Освещенность рабочих мест должна соответствовать установленным нормам.

23. На сооружения и устройства инфраструктуры, являющиеся негабаритными местами, должна быть нанесена предупреждающая окраска. Перечень указанных сооружений и устройств устанавливается локальным нормативным актом работодателя.

24. Опасные участки и зоны в производственных помещениях, пребывание на которых во время выполнения работ связано с опасностью для работников, должны обозначаться соответствующими знаками безопасности.

25. На границах зон с постоянным присутствием опасных производственных факторов должны быть установлены защитные ограждения, а на границах зон с возможным воздействием опасных производственных факторов - сигнальные ограждения, сигнальная разметка и знаки безопасности.

26. Места проходов, ведущие к рабочим местам, должны обеспечивать безопасность работников. На железнодорожных станциях для прохода работников к местам выполнения работ и обратно должны быть определены маршруты безопасного прохода, обозначенные указателями «Служебный проход» или предписывающими знаками «Проход здесь». Схема маршрутов служебных проходов на территории железнодорожной станции разрабатывается комиссией причастных подразделений и утверждается руководителем железнодорожной станции. Информация о схеме маршрутов служебных проходов доводится до сведения причастных работников. Требования к служебным проходам устанавливаются локальным нормативным актом работодателя.

27. Требования по безопасному нахождению работников на железнодорожных путях, включая электрифицированные, должны быть установлены локальным нормативным актом работодателя.

28. В местах пересечения маршрутов служебного прохода с автотранспортными проездами или железнодорожными путями должны быть установлены соответственно предупреждающие знаки «Берегись автомобиля!» или «Берегись поезда!».

29. Для предотвращения выхода работников непосредственно на железнодорожные пути у зданий, двери которого расположены параллельно железнодорожному пути, должен устанавливаться барьер длиной от 3 м до 5 м и высотой не менее 1 м. У зданий, находящихся на расстоянии от 3 до 8 м от оси железнодорожного пути и имеющих выход прямо в сторону рельсовой колеи, должен устанавливаться перед дверью барьер длиной от 3 до 5 м и высотой не менее 1 м.

У выходов из таких зданий необходимо устанавливать сигнализацию о приближении поезда или предупреждающий знак «Берегись поезда!».

IV. Требования охраны труда при выполнении производственных процессов

Общие требования

30. Выполнение производственных процессов и работ по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта должно соответствовать требованиям технологической документации и проектов производства работ. Требования безопасности труда должны быть отражены в соответствующей технологической документации на производственные процессы и проектах производства работ.

31. Порядок организации прохода к месту работы и обратно группы работников на перегоне должен устанавливаться локальным нормативным актом работодателя.

32. При следовании к месту работы и обратно проход по территории железнодорожной станции должен осуществляться только по маршрутам служебных и технологических проходов.

33. Порядок прохода по железнодорожным мостам, тоннелям и другим искусственным сооружениям устанавливается руководителем подразделения, обслуживающим искусственное сооружение.

34. Организация выполнения работ на искусственных сооружениях устанавливается руководителем подразделения, обслуживающим искусственное сооружение.

35. Работодатель должен организовать доставку работников к месту проведения работ и обратно при расстоянии свыше 3 км от места сбора работников до места производства работ. Порядок доставки к месту производства работ и обратно с использованием транспортных средств, оборудованных для перевозки людей, должен быть установлен локальным нормативным актом работодателя.

36. Для обеспечения безопасности труда работников ограждение места выполнения работ на железнодорожных станциях и перегонах должно осуществляться владельцем инфраструктуры в случаях, предусмотренных, Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской

Федерации⁴¹.

37. При производстве маневровой работы, закреплении составов, роспуске (сортировке) вагонов в установленном порядке должна обеспечиваться безопасность работников, осуществляющих обслуживание и эксплуатацию инфраструктуры в соответствии с технологическим процессом работы станции, иным технологическим процессом, инструкцией по производству маневровой работы, утвержденной соответствующим подразделением, и Правилами по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта (проект).

38. При передвижении по железнодорожному пути к месту работ съемных подвижных единиц (съемные дрезины, ремонтные вышки, путеизмерительные, дефектоскопные тележки, тележки для транспортирования инструмента и материалов), руководитель соответствующего подразделения должен выделить необходимое количество работников для своевременного снятия с пути съемных подвижных единиц до проследования поезда.

39. При организации производства работ в местах с плохой видимостью (кривые участки пути малого радиуса, глубокие выемки, лесистая местность, наличие строений), слышимостью (использование электрического, пневматического и другого механизированного инструмента, сварка, наплавка, резка рельсов, подбивка шпал) и сложных условиях выполнения работ (в темное время суток, неблагоприятных метеорологических явлениях), на железнодорожных путях, не требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости движения поездов, должны выставляться специально обученные работники с носимыми радиостанциями в необходимом количестве. Для предупреждения работников о приближении поездов в указанных местах с обеих сторон должны быть установлены сигнальные знаки «С».

40. Перечень мест с плохой видимостью и сложными условиями выполнения работ должен разрабатываться владельцем инфраструктуры, а дополнительные меры безопасности для указанных мест должны устанавливаться работодателем.

41. При получении информации или сигнала о приближении железнодорожного подвижного состава руководитель работ, старший группы должен оповестить и обеспечить вывод работников, оказавшихся на пути следования поезда, с путей на обочину земляного полотна на безопасное

⁴¹ Приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 210 (Российская газета, № 202, 12.09.2011), от 4 июня 2012 г. № 162 (бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 36, 03.09.2012), от 13 июня 2012 г. № 164 (Российская газета, № 138, 20.06.2012), от 30 марта 2015 г. № 57 (официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 28.04.2015, № 0001201504280011), от 9 ноября 2015 г. № 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978), от 25 декабря 2015 г. № 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409), от 1 сентября 2016 г. № 257 (зарегистрирован Минюстом России 3 ноября 2016 г., регистрационный № 44248).

расстояние (на мостах в убежища, в тоннелях в ниши, камеры при их наличии).

42. Безопасное расстояние для размещения работников на обочине от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд, устанавливается локальным нормативным актом работодателя в зависимости от скоростей движения поездов, но не менее 2,5 м.

43. Для обеспечения безопасности производства работ на станциях должно быть организовано оповещение (информирование) работников, выполняющих работы по эксплуатации объектов инфраструктуры о предстоящих маневрах, роспуске состава с сортировочной горки, приеме, отправлении и прохождении поездов.

44. Работники, находящиеся в тоннеле и на предпортальном участке, должны своевременно оповещаться о приближении поезда.

Порядок оповещения работников, находящиеся в тоннеле и на предпортальном участке, о приближении поезда, устанавливается работодателем.

При работах в тоннелях длиной более 100 м для получения извещения об отправлении поездов руководитель работ должен быть обеспечен радиосвязью или телефонной связью с ближайшими станциями или поездным диспетчером.

45. Работы с использованием ручного и механизированного инструмента, механизмов и приспособлений должны выполняться в соответствии с требованиями Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями⁴² с учетом специальных требований безопасности, устанавливаемых руководствами (инструкциями) по эксплуатации, и (или) локальными нормативными актами работодателя.

46. Работодатель должен организовать изучение работниками требований безопасной эксплуатации используемого технологического оборудования, средств малой механизации и инструмента.

47. Технологическое оборудование, ручной и механизированный инструмент, электрооборудование, механизмы, приспособления необходимо содержать в исправном состоянии.

48. Сварочные агрегаты, наплавочные станции, передвижные электростанции, другое вспомогательное оборудование и материалы на железнодорожных путях перегонов и станций должны устанавливаться и закрепляться за пределами габарита приближения строений.

49. На электрифицированных железнодорожных путях до снятия напряжения и заземления проводов контактной сети и связанных с ними устройств запрещается подниматься на крыши грузовых и пассажирских вагонов, на площадки и котлы цистерн, на груженные полувагоны и платформы.

⁴² Приказ Минтруда России от 17 августа 2015 г. № 552н «Об утверждении Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями» (зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2015 г., регистрационный № 39125).

50. Работники, выполняющие работы в первую зиму по эксплуатации объектов инфраструктуры, должны быть обучены особенностям работы в зимних условиях и закреплены распорядительным документом за опытным работником (наставником).

51. Текущее содержание железнодорожного пути, искусственных сооружений, техническое обслуживание и ремонт контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, железнодорожной электросвязи, связанные с выходом на железнодорожные пути, с приостановкой или возможной приостановкой работоспособности оборудования и устройств, должно быть согласовано с дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - с поездным диспетчером, и проводиться в специальные окна с закрытием движения поездов, в технологические окна или без прекращения движения поездов с предварительной записью в журнале осмотра путей и устройств о необходимости предупреждения работников о приближении подвижного состава в порядке, установленном владельцем инфраструктуры. Об окончании выполнения работ необходимо сообщить дежурному по станции (поездному диспетчеру).

52. Работы на железнодорожных путях при техническом обслуживании и ремонте железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, железнодорожной электросвязи должны выполняться не менее чем двумя работниками.

53. Допускается с учетом местных условий железнодорожного транспорта выполнение отдельных видов работ на железнодорожных путях одним работником в соответствии с перечнем, утвержденным работодателем, и технологической документацией, устанавливающей требования по производству работ.

54. Руководители соответствующих работ определяются нормативными правовыми актами, содержащими государственные нормативные требования охраны труда, технологической документацией, должностными инструкциями, проектами производства работ.

55. При выполнении производственных процессов по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта должны соблюдаться требования Правил по охране труда в строительстве, Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей, Правил по охране труда при работе на высоте, Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов, Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями, Правил по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ, Межотраслевых правил по охране

труда при окрасочных работах⁴³ и других нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда.

Требования охраны труда
при производстве работ на электрифицированных участках
железнодорожной дороги

56. Работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда при производстве работ на электрифицированных участках железной дороги с учетом специфики применяемых устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта и местных условий.

57. На электрифицированных участках техническое обслуживание и ремонт электрооборудования и железнодорожного пути должен выполнять персонал подразделений, на балансе которых находятся электрооборудование и устройства.

58. При необходимости выполнения работ, связанных с приближением персонала подразделений к устройствам электроснабжения на расстояние менее установленных норм, снятие напряжения, заземление контактной сети и воздушной линии электропередачи должен выполнять персонал подразделения электроснабжения с выдачей разрешения на выполнение работы установленной работодателем формы.

59. Выполнение работ на мостах на электрифицированных участках с приближением к контактному проводу и токоведущим частям, находящимся под напряжением, с боков и снизу на расстояние менее 2 м запрещается. Производство работ в зоне контактного провода и несущего троса сверху допускается только после снятия напряжения с контактной сети.

60. На электрифицированных участках железных дорог все работы, связанные с отключением и заземлением контактной сети, воздушной линии электропередачи, по обеспечению электробезопасности работников других подразделений, кроме надзора за выполнением требований безопасности электротехническим персоналом подрядных организаций, за электроустановками железнодорожно-строительных машин и механизмов, производятся под наблюдением работника подразделения электроснабжения.

⁴³ Приказ Минтруда России от 17 сентября 2014 г. № 642н «Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов» (зарегистрирован Минюстом России 5 ноября 2014 г., регистрационный №34558);

Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

Приказ Минэнерго России от 13 января 2003 г. № 6 «Об утверждении Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей» (зарегистрирован Минюстом России 22 января 2003 г., регистрационный № 4145);

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

61. При выполнении работ, связанных с разрывом рельсовой цепи, должна быть обеспечена целостность цепи обратного тока путем шунтирования места разрыва временными перемычками необходимой длины и сечения. Временные перемычки в местах разрыва рельсовой цепи должны быть из провода сечением не менее 50 мм² по меди при переменном токе и не менее

120 мм² по меди при постоянном токе.

62. В подразделении по ремонту пути должен быть перечень шунтирующих перемычек, утвержденный ответственным за электрохозяйство, с указанием количества, длины, сечения шунтирующих перемычек, мест хранения и лиц, ответственных за их сохранность.

Для обеспечения безопасности работников установку и снятие перемычек в процессе работы должен выполнять персонал подразделения по ремонту пути с группой по электробезопасности не ниже III с правами оперативно-ремонтного персонала в установках до 1000 В по распоряжению, оформленному в журнале учета работ по нарядам и распоряжениям.

63. Заменять рельсы, от которых требуется отсоединить отсасывающие фидеры, разрешается только в присутствии и под наблюдением работника подразделения электроснабжения. Отсоединение от рельса отсасывающего фидера запрещается производить до полного соединения его с уже закрепленным обходным проводом или другим путевым рельсом той же рельсовой нитки.

Все соединения и отсоединения отсасывающего фидера должен производить работник подразделения электроснабжения.

64. Запрещается отключать от рельса хотя бы одну перемычку дроссель - трансформатора без предварительного соединения обоих рельсов со средней точкой дроссель - трансформатора соседней рельсовой цепи, а также отключать среднюю точку путевого дросселя.

Отключение и присоединение к рельсу перемычек дроссель-трансформаторов должно осуществляться работником подразделения, обслуживающим устройства сигнализации, централизации и блокировки, а дроссель - трансформаторов, установленных для подключения отсасывающих фидеров - работником подразделения электроснабжения.

65. Смена рельсов, к которым подсоединены устройства сигнализации, централизации и блокировки (дроссель - трансформаторы, путевые коробки, кабельные вставки, рельсовые педали) должна производиться в присутствии работника подразделения, обслуживающего устройства сигнализации, централизации и блокировки.

66. Перед сменой рельса в изолирующем стыке должна быть уложена и закреплена поперечная перемычка на остающихся в пути рельсах с той стороны изолирующего стыка, с которой расположен заменяемый рельс, и с той же стороны средний вывод путевого дросселя необходимо соединить временной перемычкой с рельсом, не подлежащим замене.

67. При одиночной смене рельсов на электрифицированных участках

одновременная смена рельсов на обеих рельсовых нитях запрещается.

68. На электрифицированных участках постоянного и переменного тока отсоединение от рельсов, а также восстановление ранее снятого или случайно нарушенного заземления опор контактной сети или других сооружений, заземленных на рельс, должно выполняться при снятом напряжении в контактной сети.

Отвод и восстановление защитных заземлений должны производиться исполнителем работ под наблюдением работника подразделения электроснабжения, а заземлений напольных устройств сигнализации, централизации и блокировки - под наблюдением работника подразделения, обслуживающего устройства сигнализации, централизации и блокировки.

69. При обнаружении и необходимости замены остродефектного рельса, к которому подключена отсасывающая линия или другое рабочее заземление, руководитель путевых работ должен сообщить об этом дежурному по станции, поезвному диспетчеру, энергодиспетчеру или в район дежурному контактной сети с целью вызова на место работ работника подразделения электроснабжения, а если к этому рельсу подключен дроссель-трансформатор или крестовый тяговый джемпер и отсутствует подключение рабочего заземления, то следует вызвать на место работ работника подразделения, обслуживающего устройства сигнализации, централизации и блокировки.

70. Отсоединение и подключение к рельсам рабочих заземлений (отсасывающие линии тяговых подстанций постоянного и переменного тока и заземление (отсос) автотрансформаторного пункта питания на участках 2х25 кВ; заземляющие провода постов секционирования, постов параллельного соединения контактных подвесок, пунктов группировки переключателей, пунктов подготовки к рейсу пассажирских поездов с электрическим отоплением, а также комплектных трансформаторных подстанций, питаемых от системы «два провода – рельс»; соединения с рельсами групповых заземлений опор и обратных проводов) в связи с производством путевых работ должны производиться только работником подразделения электроснабжения. Провода рабочих заземлений в местах их присоединения к рельсу должны обозначаться предупреждающим знаком «Опасность поражения электрическим током». Кроме того, с внешней стороны головки каждого рельса в месте подключения к нему рабочего заземления или перемычки от дроссель-трансформатора, к которому подключено рабочее заземление работниками подразделения по ремонту пути, должна наноситься полоса красной краской на всю высоту головки рельса длиной не менее 20 см.

71. На электрифицированных участках железнодорожного пути переменного тока рельсовые плети или рельсы, сболченные в плети длиной 400 м и более, находящиеся внутри рельсовой колеи, должны заземляться, для чего обе накоротко замкнутые в средней точке рельсовые плети присоединяются к одному из путевых рельсов поперечной перемычкой

провода сечением не менее 50 мм² по меди. Следующая пара рельсовых плетей заземляется в таком же порядке, но уже к рельсу другой нити.

При расположении рельсовых плетей на концах шпал или в междупутье рельсовые плети должны быть заземлены присоединением их в средней точке к близлежащему путевому рельсу.

Рельсы соседних рельсовых плетей должны располагаться так, чтобы исключалась возможность их соприкосновения.

72. Руководитель работ должен осуществлять контроль за работами по заземлению рельсовых плетей, выгружаемых со специального железнодорожного подвижного состава для перевозки рельсовых плетей (рельсовозного состава).

Работы по заземлению рельсовых плетей, выгружаемых с рельсовозного состава, должны выполняться работниками подразделения по ремонту пути, являющимися электротехническим персоналом с группой по электробезопасности не ниже III, по распоряжению, оформленному в журнале учета работ по нарядам и распоряжениям.

Производство работ с применением рельсовозного состава должно выполняться в соответствии с руководством (инструкцией) по его эксплуатации.

73. При сплошной смене рельсов на электрифицированных участках постоянного и переменного тока, в том числе на путях станции, напряжение с контактной сети и всех других проводов, подвешенных на опорах контактной сети, в пределах фронта работ должно быть снято, а контактная сеть и все провода заземлены установленным порядком.

Рельсы в местах установки заземляющих штанг должны замыкаться между собой поперечными перемычками, устанавливаемыми и снимаемыми работниками подразделения по ремонту пути под руководством представителя подразделения электроснабжения.

74. При производстве работ на пути с применением специального железнодорожного подвижного состава - укладочных кранов (путеукладчиков), рельсоукладчиков при смене рельсов, выправочно-подбивочно-отделочных машин, щебнеочистительных машин (комплексов), машин для выемки балласта, землеуборочных машин, путевых стругов, стругов-снегоочистителей, электробалластеров при подъеме пути, кранов на железнодорожном ходу, составов для засорителей, стреловых кранов, на электрифицированных участках постоянного и переменного тока напряжение с контактной сети должно быть снято на весь период работ и контактная сеть на месте работ заземлена. Для заземления путеукладочного крана параллельно изоляторам одной лыжи отбойника должен быть установлен искровой промежуток с пробивным напряжением 1200 В.

75. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования безопасного выполнения работ при смене стрелочных переводов укладочными кранами в зависимости от их конструкции, переменного или постоянного тока на электрифицированных

участках железных дорог и местных условий, учитывающих наличие или отсутствие тяговой подстанции на железнодорожной станции.

76. Следование укладочного крана к месту работ и обратно допускается только в транспортном положении при полностью опущенной ферме.

77. В рабочем положении укладочного крана лыжи-отбойники, имеющие медные вставки, не должны касаться контактного провода. В рабочем положении крана разрешается касание контактного провода и его отжатие до 300 мм лыжами-отбойниками, полозы которых имеют металлокерамические или угольные накладки.

78. При планировании работ укладочным краном руководитель путевых работ должен получить от представителя подразделения электроснабжения выписку о фактической высоте подвески контактного провода над уровнем головки рельса и справку о возможности подъема контактного провода на величину до 300 мм и передать эти документы машинистам укладочного крана для определения возможной высоты подъема фермы.

Если по условиям подвески допускается подъем контактного провода на величину менее 300 мм, тогда высота подъема фермы укладочного крана должна быть не более суммы фактической высоты подвески и допускаемой величины дополнительного подъема контактного провода.

79. По окончании работ укладочный кран должен быть приведен в транспортное положение и работники должны быть удалены на расстояние не менее 2 м от контактного провода.

Руководитель работ должен проверить правильность приведения укладочного крана в транспортное положение и убедиться в том, что работники находятся на безопасном расстоянии от контактного провода. После этого сделать отметку на копии письменного разрешения, выданной ему работником подразделения электроснабжения, о дате и времени окончания работ. После указанной отметки приближение к контактному проводу и другим частям контактной сети, которые могут оказаться под напряжением, на расстояние менее 2 м запрещается.

80. При выполнении работ с применением специального железнодорожного подвижного состава на путях, смежных с электрифицированными, руководитель работ должен следить, чтобы ни одна часть машины или груз не приближались на расстояние менее чем 2 м к находящимся под напряжением проводам или частям контактной сети. Об опасности приближения к находящимся под напряжением проводам контактной сети и воздушной линии электропередачи, на этих машинах на высоте 3,5 м над уровнем головки рельсов у лестниц, ведущих на крышу, должен быть нанесен предупреждающий знак «Остерегайся контактного провода».

81. Смену стрелочных переводов с применением специализированных укладочных кранов, дрезин, мотовозов или автомотрис,

имеющих перемещение стрелы только в горизонтальной плоскости или ограниченный подъем стрелы в пределах габарита железнодорожного подвижного состава по высоте 5300 мм над уровнем верха головки рельса, допускается производить без снятия напряжения с контактной сети при высоте подвески контактного провода не ниже 5750 мм над уровнем верха головки рельса. При возникновении в процессе смены стрелочного перевода неисправности в машине, для устранения которой требуется самому работнику или через применяемое им приспособление или инструмент приблизиться к контактной подвеске ближе 2 м, машину следует вывести на другой путь, где технико-распорядительным актом станции предусмотрено снятие напряжения с контактной подвески и ее заземление.

82. Для пропуска обратного тягового тока и обеспечения безопасности при смене одного из крайних (входного или выходного, пути примыкания) стрелочных переводов на станциях однопутного или двухпутного электрифицированного участка перед разборкой стрелочного перевода работниками пути должна быть установлена временная продольная перемычка параллельно разрыву рельсового пути из провода сечением не менее 100 мм² по меди на участках переменного тока и не менее 240 мм² по меди на участках постоянного тока.

83. Заземляющие проводники опор контактной сети, вначале должны присоединяться к временной продольной перемычке (рельсу), а затем отсоединяться от сменяемых рельсов. После установки и закрепления всех накладок рельсовых стыков стрелочного перевода заземляющие проводники должны присоединяться к вновь уложенным рельсам и только после этого отсоединяться от временной перемычки и сниматься. Работа должна выполняться работниками пути под наблюдением работника подразделения электроснабжения.

84. При смене стрелочных переводов на тупиковых электрифицированных путях (к пассажирским платформам, погрузочно-разгрузочным путям) следует снять напряжение с контактной сети или установить продольную перемычку и выполнять работы без снятия напряжения. При этом заземлять контактную сеть не требуется, приближаться к контактными подвескам ближе 2 м запрещается.

При смене всех остальных стрелочных переводов (кроме крайних) без снятия напряжения с контактной сети установка временной продольной перемычки не требуется, так как возникающий разрыв в рельсовом пути всегда замыкается другими электрифицированными путями железнодорожной станции.

85. Замена стрелочных переводов с применением укладочных (кроме специализированных) и стреловых кранов производится со снятием напряжения с контактной сети и выдачей предупреждений на поезда. Перед началом работ руководитель работы должен назначить ответственное лицо за соблюдение требований безопасности труда, провести целевой инструктаж с регистрацией в журнале регистрации инструктажа по охране труда на

рабочем месте производственного участка подразделения по ремонту пути. Работник подразделения электроснабжения до выдачи разрешения на производство работ должен ознакомить работников с требованиями по электробезопасности.

86. По окончании работ руководитель работ должен лично или по докладам подчиненных ему работников убедиться в том, что работники выведены в безопасную зону и отведены от частей контактной сети на расстояние более 2 м, механизмы сняты, рельсовый путь исправен, специальный железнодорожный подвижной состав приведен в транспортное положение.

87. Работы по среднему и капитальному ремонту, реконструкции (модернизации), сплошной замене рельсов железнодорожного пути и искусственных сооружений должны выполняться в технологические или специальные окна с закрытием движения поездов, ограждением сигналами остановки, а при закрытии перегона после получения распорядительного акта от поездного диспетчера о состоявшемся закрытии перегона, на электрифицированных участках после установки заземления и дополнительного получения распорядительного акта энергодиспетчера о снятии напряжения с контактной сети.

88. Капитальный ремонт пути по технологии закрытого перегона должен производиться по проекту производства работ, содержащему требования безопасности труда, и согласованному с причастными подразделениями.

89. При капитальном ремонте пути по технологии закрытого перегона персонал подразделения электроснабжения перед началом работ должен произвести осмотр устройств электроснабжения по фронту работ, выявить места возможного приближения к проводам воздушных линий электропередач на опоре контактной сети ближе 2 м при работе железнодорожно-строительных машин, последующей регулировки контактной подвески после выправки пути.

Допуск к работе работников подразделения по ремонту пути и работу по регулировке контактной подвески подразделением электроснабжения следует выполнять по двум различным нарядам-допускам, выписанным на разных производителей работ. Ответственным руководителем по обоим нарядам может быть производитель работ подразделения электроснабжения, осуществляющего регулировку контактной подвески, который наряду с энергодиспетчером несет ответственность за подачу напряжения в контактную сеть после окончания работы.

90. Передача обязанностей по обеспечению электробезопасности персонала подразделения по ремонту пути и регулировке контактной подвески при передаче смены должна быть оформлена выпиской новых нарядов-допусков каждой бригаде. Сдающие смену производители работ должны информировать выдающего наряды об имевших место изменениях в процессе выполнения работы для внесения в наряды-допуски для

заступающей смены.

91. Снятие заземляющих штанг при передаче смены другому производителю работ, ответственному руководителю работ не требуется. Передача смены должна осуществляться после проверки обоими производителями работ (сдающего и принимающего смену) наличия установленных в соответствии с требованиями наряда-допуска заземляющих штанг и уведомления энергодиспетчера об окончании работы одними бригадами и передаче обязанностей другим бригадам по обеспечению электробезопасности персонала подразделения по ремонту пути и регулировке контактной сети.

92. Сдающий смену производитель работ должен расписаться за подготовку рабочего места в выписанном наряде-допуске на принимающего смену производителя работ, который должен провести заступающей на смену бригаде целевой инструктаж по имевшим место изменениям в процессе выполнения работы, технологии выполнения работы, мерах безопасности и расписаться в своем наряде-допуске. Срок действия наряда-допуска должен быть не более 5 суток. Если в процессе выполнения работ меняется состав бригады: производитель работ, ответственный руководитель, члены бригады (более чем на 50%) необходимо оформлять новый наряд-допуск.

93. В начале и конце фронта работы должны устанавливаться поперечные перемычки работниками подразделения по ремонту пути, и по две подсоединенные к рельсу заземляющие штанги работниками подразделения электроснабжения. По фронту работы заземляющие штанги должны располагаться на расстоянии не более 200 м друг от друга, находиться за пределом габарита подвижного состава.

Ответственность за установку и снятие заземляющих штанг возлагается на работника подразделения электроснабжения, который после получения приказа от энергодиспетчера о снятии напряжения должен заземлить контактную сеть по фронту работ и выдать на месте руководителю путевых работ письменное разрешение на производство работ.

94. После окончания работ руководитель путевых работ, убедившись, что все рельсовые стыки сболчены, установлены перемычки дроссель-трансформаторов (по докладу работника подразделения, обслуживающего устройства сигнализации, централизации и блокировки), защитные заземления опор контактной сети и других сооружений восстановлены, железнодорожно-строительные машины приведены в транспортное положение, работники удалены с ферм машин и открытых площадок, отмечает время окончания работ на письменном уведомлении, находящемся у работника подразделения электроснабжения.

95. Основные заземляющие штанги (в начале и в конце фронта работ) должны сниматься последними после отметки об окончании работ. После снятия этих штанг контактная сеть считается находящейся под напряжением и приближение к ней работников и имеющих у них

инструмента и приспособлений ближе 2 м не допускается.

96. При производстве работ по смене стрелочных переводов одновременно по двум главным путям на железнодорожной станции с тяговой подстанцией, когда появляется разрыв в рельсах обоих главных путей, не замкнутый тяговыми рельсами других путей железнодорожной станции, все питающие фидеры контактной сети на тяговой подстанции должны быть отключены. При этом питание электроподвижного состава на соседних перегонах осуществляется от смежных тяговых подстанций. Напряжение с контактных подвесок обоих главных путей должно быть снято, и контактные подвески заземлены со всех сторон сходящихся путей.

Если на железнодорожной станции отсутствует тяговая подстанция, напряжение должно быть снято с контактных подвесок главных путей и контактные подвески должны быть заземлены со всех сторон сходящихся путей.

97. Выполнение работ в охранных зонах контактной сети и воздушных линий электропередачи с использованием различных подъемных сооружений и механизмов с выдвижной частью допускается с разрешения подразделения электроснабжения с соблюдением допустимых расстояний до токоведущих частей, находящихся под напряжением, установленных Правилами по охране труда при эксплуатации электроустановок⁴⁴.

98. Установка и работа подъемных сооружений в пределах охранной зоны контактной сети и воздушных линий электропередач допускается при наличии письменного разрешения на производство работ (наряда-допуска) и согласования порядка их ведения с подразделением электроснабжения. Наряд-допуск должен подписываться руководителем подразделения, производящего работу, и выдаваться на руки работнику (крановщику, машинисту) перед началом работы только при наличии разрешения подразделения электроснабжения.

99. Запрещается работа стреловых кранов и их установка непосредственно под проводами контактной сети и воздушных линий электропередач, находящихся под напряжением.

Установка и работа подъемных сооружений в пределах охранной зоны контактной сети и воздушных линий электропередач должны производиться под непосредственным руководством лица, ответственного за безопасное производство работ кранами, организации, эксплуатирующий кран. Ответственный за безопасное производство работ кранами должен указать место установки крана, обеспечить выполнение предусмотренных нарядом-допуском условий работы и произвести запись в вахтенном журнале крановщика о разрешении работы.

Работники (крановщики, машинисты, водители подъемных сооружений и стропальщики) должны иметь группу по электробезопасности не ниже II.

⁴⁴ Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменениями, внесенными приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781).

100. При работе подъемных сооружений на пневмоколесном ходу в охранной зоне контактной сети постоянного и переменного тока, линиях электропередачи «два провода – рельс» и воздушных линий электропередач напряжением 6; 10; 35 кВ, расположенных на опорах контактной сети или самостоятельных опорах, заземление корпусов указанных сооружений, в том числе и при наличии автономных источников электропитания, должно производиться на рельсы, на которые заземлены опоры контактной сети или к средней точке дросселя-трансформатора.

При работе нескольких подъемных сооружений в районе одной рельсовой цепи заземление машин должно подключаться к одному месту рельсовой цепи.

Подъемные сооружения, питающиеся от внешней электрической сети, запрещается заземлять на среднюю точку дросселя-трансформатора и на рельсовые нити как на электрифицированных, так и на неэлектрифицированных железнодорожных путях.

101. При работах в охранной зоне воздушных линий электропередач 6; 10; 35 кВ, вблизи распределительных подстанций напряжением 6; 10; 35 кВ заземление подъемных сооружений следует производить на контур заземления подстанции.

102. Подъемные сооружения на гусеничном ходу, работающие в охранной зоне контактной сети постоянного и переменного тока, линиях электропередачи «два провода – рельс», должны заземляться через искровой промежуток с пробивным напряжением 1200 В на рельсы, на которые заземлены опоры контактной сети или к средней точке дроссель-трансформатора.

103. При работе подъемных сооружений в охранной зоне воздушных линий электропередач напряжением 6; 10; 35 кВ вдали от рельсовых путей (более 50 м) они должны быть заземлены на один из следующих заземлителей: на заземляющее устройство соседней железобетонной или металлической опоры воздушной линии электропередачи; на заземляющее устройство распределительной подстанции; на один из естественных заземлителей.

При отсутствии указанных заземлителей ближе 50 м допускается заземление подъемных сооружений на два специальных заземлителя, забитых на глубину не менее 1 м с расстоянием между ними не менее 3 м. При работе подъемных сооружений вблизи воздушных линий электропередач до 1 кВ их зануляют на повторный заземлитель нулевого провода, либо заземляют на один из естественных заземлителей.

104. Граница допустимого расстояния от крана до проекции крайнего провода воздушной линии электропередачи 6; 10; 35 кВ и выше должна обозначаться установкой шеста высотой 1,5 - 2,0 м с красным флажком, а в ночное время сигнальными прозрачно-белыми огнями.

105. Не допускается работа подъемных сооружений вблизи воздушных линий электропередач при ветре, вызывающем отклонение на

опасное расстояние свободных (без грузов) тросов и канатов, с помощью которых поднимается груз. Работа крана должна быть прекращена при скорости ветра, превышающей допустимую для данного крана. В темное время суток работа с подъемными сооружениями может производиться только на отключенной линии при достаточном освещении. При сильном снегопаде или тумане, а также в других случаях, когда работник (крановщик) плохо различает сигналы стропальщика или перемещаемый груз, работа крана должна быть прекращена.

Требования охраны труда
при производстве работ на скоростных и
высокоскоростных линиях железных дорог

106. Для участков скоростных и высокоскоростных линий железных дорог работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда по эксплуатации объектов инфраструктуры с учетом местных условий.

107. При назначении или переводе работников на работы или должности, связанные с эксплуатацией объектов инфраструктуры на скоростной и высокоскоростной линии, работодатель должен организовать проведение обучения по охране труда, дополнительное обучение работников безопасным методам и приемам выполнения указанных работ и внеочередной проверки знания требований охраны труда в установленном порядке.

108. На участках скоростных и высокоскоростных линий железных дорог все работы, в том числе не требующие ограждения места работы сигналами остановки, а также осмотр железнодорожного пути, искусственных сооружений и других объектов инфраструктуры, очистка стрелочных переводов, примыкающих к высокоскоростным участкам пути, должны быть прекращены не менее чем за 20 мин до проследования высокоскоростного поезда. Железнодорожный путь, сооружения и устройства должны быть приведены в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поезда, материалы и инструмент убраны с пути и не менее чем за 10 мин до прохода скоростного и высокоскоростного поезда все работники должны быть выведены руководителем работ на расстояние не менее 5 м от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд. Возобновление работ допускается после прохода поезда.

109. Не менее чем за 20 мин до прохода скоростного и высокоскоростного поезда все съемные подвижные единицы (ремонтные вышки, путевые вагончики, съемные дефектоскопные и путеизмерительные тележки) должны быть сняты с путей, а также с путей станции, имеющих выход на маршрут его приема и отправления, и закреплены. Запрещается выезд на перегон съемных единиц, а также моторно-рельсового транспорта несъемного типа, если до прохода скоростного поезда остается менее 30 мин.

110. Работы на смежном железнодорожном пути, расположенном рядом с железнодорожным путем, по которому ожидается проследование высокоскоростного или скоростного поезда, должны быть прекращены за 10 мин до его прохода, и руководитель работ должен вывести работников на обочину на расстояние не менее 5 м от крайнего рельса.

111. При непроследовании скоростного или высокоскоростного поезда в течение 10 мин по месту работ на перегоне в соответствии с расписанием, руководитель работ должен запросить у дежурного по станции или поездного диспетчера причину и продолжительность сбоя в графике движения поездов для принятия решения о возможности продолжения работ.

112. На скоростных и высокоскоростных линиях и участках железнодорожного пути все переезды должны быть оборудованы автоматической переездной сигнализацией, автоматическими шлагбаумами, заградительными устройствами, средствами технологической связи с дежурным по станции и поездным диспетчером.

Требования охраны труда при текущем содержании и ремонте железнодорожного пути и искусственных сооружений

113. Ремонт земляного полотна и его элементов (кюветов, откосов выемок и насыпей, водоотводных канав, траншей, дренажей, прорезей и других устройств) должен выполняться по проектам производства работ, в которых должны предусматриваться требования безопасности труда в соответствии с Правилами по охране труда при эксплуатации электроустановок и Правилами по охране труда в строительстве⁴⁵ и иными нормативными правовыми актами, содержащими государственные нормативные требования охраны труда, распространяющимися на выполнение указанных видов работ.

114. Проверка состояния земляного полотна, лазерное сканирование, обследовательские, геологические и другие работы должны производиться под руководством руководителя работ, который должен следить за сигналами специально обученных работников, наблюдать за приближением поездов и своевременно предупреждать работников о сходе с пути и уборке оборудования и инструмента.

115. Для обеспечения безопасности проведения земляных работ при разработке траншей, выемок, устройстве насыпей и вскрытии подземных коммуникаций в пределах охранных зон (электрокабелей, газопроводов, нефтепроводов и других подземных коммуникаций) необходимо получить

⁴⁵ Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

Приказ Минтруда России от 1 июня 2015 г. № 336н «Об утверждении Правил по охране труда в строительстве» (зарегистрирован Минюстом России 13 августа 2015 г., регистрационный № 38511).

письменное разрешение эксплуатирующей организации. До начала работ необходимо установить предупреждающие знаки в соответствии с планом (схемой), указывающим места расположения подземных коммуникаций и глубину их заложения.

116. Производство земляных работ при содержании и ремонте земляного полотна и водоотводных сооружений вблизи линий подземных коммуникаций должно выполняться под непосредственным наблюдением руководителя (производителя) работ, а в охранной зоне кабелей, находящихся под напряжением, или действующих газо- и нефтепроводов - по наряду-допуску и под наблюдением работников организаций, эксплуатирующих эти коммуникации.

117. Руководитель работ при возникновении опасных условий работы (оползни грунта, осадка оснований, появление запахов газов) должен прекратить работы, вывести работников в безопасную зону и оградить опасные места, где находиться работникам запрещается.

118. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования охраны труда при текущем содержании стрелочных переводов.

119. Для каждой станции, оборудованной электрической централизацией стрелочных переводов, должна быть разработана инструкция по охране труда при очистке стрелочных переводов, с учетом местных условий, в которой должны быть установлены:

- 1) порядок оповещения работников о приеме, отправлении поездов, маневровых передвижениях;
- 2) порядок оповещения локомотивных и составительских бригад о местах, где выполняются работы;
- 3) порядок записи руководителя работ о месте и времени производства путевых работ на станции в журнале осмотра путей и устройств.

120. Очистка централизованных стрелочных переводов от снега должна выполняться под руководством руководителя работ, старшего группы, оформленного распорядительным документом по подразделению.

Руководители работ, старшие групп должны вести наблюдение за движением поездов и не принимать непосредственное участие в работе по очистке стрелочных переводов от снега.

121. Работы по текущему содержанию централизованных стрелочных переводов и очистке их от снега должны производиться в перерывах между движением поездов и маневровых составов.

122. Работы на стрелочных переводах, расположенных на горочных, подгорочных и сортировочных путях, должны производиться только во время перерывов в маневровой работе и роспуске составов вагонов или с закрытием движения по пути после разрешения дежурного по горке (станции, парку).

123. Очистка и уборка горочных и подгорочных путей от снега

должны производиться в периоды, когда движение по этим путям закрыто в установленном порядке.

124. Руководитель работ, старший группы должен:

1) лично или по телефону до начала работ согласовать план и очередность работ с дежурным по станции (сортировочной горке, парку, маневровому району), поездным диспетчером;

2) организовать и обеспечивать своевременное оповещение работников о приеме, отправлении, проследовании поездов и предстоящих маневровых передвижениях;

3) обеспечить работников установленными сигнальными приборами и принадлежностями, а при очистке централизованных стрелочных переводов дополнительно деревянным вкладышем;

4) организовать ограждение места работы днем красным сигналом, ночью и в дневное время при плохой видимости (туман, метель, снегопад) - ручным сигнальным фонарем с красным огнем.

125. Очистка стрелочных переводов, оборудованных устройствами пневматической обдувки, должна проводиться двумя работниками, один из которых должен производить очистку стрелочного перевода шлангом, а другой не участвовать в работе, наблюдать за движением поездов и находится у запорного вентиля воздухопроводной сети для прекращения подачи сжатого воздуха и ухода в безопасное место.

126. Руководитель работ при проведении целевого инструктажа по охране труда должен ознакомить работников, привлекаемых для очистки от снега путей и стрелочных переводов, с особенностями станции и расположением стрелочных переводов.

127. Для безопасного выполнения работ по очистке от снега путей и стрелочных переводов владелец инфраструктуры локальным нормативным актом должен установить максимальную численность работников, прикрепляемых к руководителю работ на станционных путях, стрелочных переводах, однопутных и двухпутных участках с учетом интенсивности движения поездов и местных условий.

128. При очистке пути снежными траншеями или разделке снеговых откосов после очистки снегоочистителями в откосах должны быть сделаны ниши на расстоянии 20-25 м одна от другой, с расположением их в шахматном порядке для возможности размещения и укрытия в них работников при пропуске поездов.

Размеры ниши должны определяться в каждом отдельном случае с учетом количества укрывающихся в ней работников, их расположения в нише не ближе 2,5 м от крайнего рельса. Глубина ниши должна быть не менее 0,75 м, ширина - не менее 2 м.

При очистке станционных путей и стрелочных переводов снег необходимо складывать в валы, в которых должны быть сделаны разрывы шириной по 1 м не реже, чем через 9 м.

129. Для обеспечения безопасного выполнения работ погрузка и

разгрузка хозяйственного поезда для вывоза снега на ходу запрещается.

130. Работодатель должен обеспечить работников, выполняющих работы по очистке путей и стрелочных переводов от снега помещениями для обогрева и отдыха.

131. За состоянием склонов лавиноопасных участков железнодорожного пути должно быть организовано регулярное наблюдение работниками противолавинного подразделения.

132. Установку снегомерных реек в лавиносборах необходимо производить в летне-осенний период с применением систем обеспечения безопасности работ на высоте, объединяя в качестве элементов, компонентов или подсистем совместимые СИЗ от падения с высоты, и устройств, предусмотренных технологической документацией.

133. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования безопасного выполнения работ на лавиноопасных участках железнодорожного пути.

134. Перед производством работ в начале и конце лавиноопасного участка пути с правой стороны по направлению движения поездов на расстоянии 500 м от границы выявленных или возможных лавинных образований должны быть установлены сигнальные знаки «Начало лавиноопасного участка» и «Конец лавиноопасного участка».

135. При обнаружении признаков возможного схода лавин (мощные снежные карнизы, массовое скатывание снежных комьев) или сошедших на железнодорожный путь снежных лавин необходимо уведомить дежурного по станции, диспетчера и руководителя подразделения, обслуживающего данный участок пути, и оградить возникшее место препятствия сигналами остановки.

136. Работодатель для предотвращения обвалов и осыпей на железнодорожный путь должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования безопасного выполнения работ на селеопасных и скально-обвальных участках железнодорожного пути с учетом местных условий.

137. Содержание и ремонт земляного полотна и защитных сооружений на селеопасных участках в период ливней и затяжных дождей должны осуществляться под наблюдением руководителя работ с учетом требований безопасности труда, изложенных в технологической документации и инструкции по охране труда, утвержденной руководителем подразделения.

138. Для обеспечения эвакуации работников и техники, находящихся в опасной зоне при угрозе схода лавин, селевой угрозе должны быть разработаны мероприятия по спасению и эвакуации работников.

139. Ремонтно-восстановительные и очистные работы на селеопасных участках должны осуществляться при отсутствии селеобразующих накоплений в верховьях данного водотока.

140. Обследование селевого бассейна, очистку откосов от

неустойчивых обломков скального грунта, восстановление и ремонт противоселевых сооружений следует выполнять в светлое время суток. В исключительных случаях при аварийной ситуации эти работы допускается выполнять в темное время суток с обязательным освещением места работ.

141. Содержание, обследование и укрепление откосов земляного полотна и удаление неустойчивых обломков скального грунта на скально-обвальных участках железных дорог должно осуществляться работниками специализированных подразделений организации.

142. На время производства плановых работ руководитель специализированного подразделения должен выделить из числа работников лицо, на которое возлагается осуществление наблюдений за состоянием откосов выемок или склонов с целью своевременного предупреждения работников о появлении опасности. Руководитель специализированного подразделения до начала работ должен лично убедиться в надежности выбора места и способа закрепления на откосе (склоне) работников, их страховки и само страховки.

143. При производстве работ по содержанию и ремонту пути на участках с асбестосодержащим балластом необходимо выполнять требования СанПиН 2.2.3.2887-11⁴⁶.

144. Работы в защитных лесонасаждениях железных дорог должны проводиться в соответствии с требованиями Правил по охране труда в лесозаготовительном, деревообрабатывающем производствах и при проведении лесохозяйственных работ⁴⁷.

145. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования охраны труда при выполнении работ в защитных лесонасаждениях железных дорог.

146. Производить работы с пестицидами и агрохимикатами и их хранение, перевозку необходимо в соответствии с требованиями СанПиН 1.2.2584-10⁴⁸ и локальных нормативных актов, утвержденных работодателем.

147. При сварке рельсов, наплавке рельсовых концов, крестовин стрелочных переводов и приварке рельсовых соединителей необходимо обеспечивать выполнение требований Правил по охране труда при

⁴⁶ Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 1 июля 2011 г. № 87 «Об утверждении СанПиН 2.2.3.2887-11 «Гигиенические требования при производстве и использовании хризотила и хризолитосодержащих материалов» (зарегистрировано Минюстом России 29 августа 2011 г., регистрационный № 21705).

⁴⁷ Приказ Минтруда России от 2 ноября 2015 г. № 835н «Об утверждении Правил по охране труда в лесозаготовительном, деревообрабатывающем производствах и при проведении лесохозяйственных работ» (зарегистрирован Минюстом России 9 февраля 2016 г., регистрационный № 41009).

⁴⁸ Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 2 марта 2010 г. № 17 «Об утверждении СанПиН 1.2.2584-10 «Гигиенические требования к безопасности процессов испытаний, хранения, перевозки, реализации, применения, обезвреживания и утилизации пестицидов и агрохимикатов» (зарегистрировано Минюстом России 6 мая 2010 г., регистрационный № 17126).

выполнении электросварочных и газосварочных работ⁴⁹.

148. Работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда при сварке рельсов, наплавке рельсовых концов, крестовин стрелочных переводов и ручной дуговой приварке рельсовых соединителей.

149. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования охраны труда при алюминотермитной сварке рельсов.

150. Работы по алюминотермитной сварке рельсов должны производиться бригадой специально обученных работников, руководимой бригадиром или другим руководителем работ в соответствии с требованиями технологической документации.

151. Складирование термита, форм, газового и технологического оборудования, инструмента, отработанного шлака должно производиться вне габарита подвижного состава.

152. Обеспечение требований безопасности при выполнении работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути с применением железнодорожно-строительных машин должно осуществляться в соответствии с руководствами (инструкциями) по их эксплуатации.

153. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования охраны труда при содержании и ремонте железнодорожного пути с применением железнодорожно-строительных машин.

154. При эксплуатации искусственных сооружений необходимо соблюдать требования Правил по охране труда при работе на высоте, Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок и Правил по охране труда в строительстве⁵⁰ и иных нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда, распространяющихся на выполнение указанных видов работ.

155. Руководители подразделений, обслуживающие искусственные сооружения, должны разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования безопасного выполнения работ при эксплуатации искусственных сооружений.

156. Требования по расположению площадок-убежищ, перил на

⁴⁹ Приказ Минтруда России от 23.12.14 № 1101н «Об утверждении Правил по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ» (зарегистрирован Минюстом России 20 февраля 2015 г., регистрационный № 36155).

⁵⁰ Приказ Минтруда России от 28 марта 2014 г. № 155н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» (зарегистрирован Минюстом России 5 сентября 2014 г., регистрационный № 33990) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 17 июня 2015 г. № 383н (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38119);

Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 года № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

Приказ Минтруда России от 1 июня 2015 года № 336н «Об утверждении Правил по охране труда в строительстве» (зарегистрирован Минюстом России 13 августа 2015 г., регистрационный № 38511).

новых и реконструируемых железнодорожных мостах и их размеры должны соответствовать СП 35.13330⁵¹.

157. Требования по расположению ниш и камер с обеих сторон нового и реконструируемого железнодорожного тоннеля и их размеры должны соответствовать СП 122.13330⁵².

158. В тоннеле должны быть установлены указатели направления прохода к ближайшим нишам и камерам.

159. Владелец искусственного сооружения должен содержать площадки-убежища, перила на мостах, ниши, камеры, вентиляционные системы тоннелей, лестницы, указатели и другие устройства, обеспечивающие безопасность обслуживания инженерных сооружений, в соответствии с эксплуатационной документацией.

160. Проезжую часть мостов с ездой понизу необходимо осматривать и очищать с имеющихся смотровых приспособлений, а при их отсутствии - со специального защитного устройства, обеспечивающего безопасность работников.

161. Пролетные строения с ездой поверху необходимо осматривать и очищать:

- 1) внутри - с закрепленного дощатого настила, уложенного на уголки связей;
- 2) снаружи - со смотровых приспособлений, подвесных люлек или подмостей.

162. Осмотр и работы по содержанию высоких арочных мостов должны производиться со специальных смотровых устройств, предусмотренных проектом в зависимости от конструкции моста, а при их отсутствии - с подвесных люлек, подмостей и других приспособлений.

163. Для производства работ настилы и проходы должны быть очищены от грязи, снега, льда.

164. Антисептирование деревянных мостов для защиты древесины от гниения следует выполнять при наименьшем воздействии солнечного облучения, открытые кожные покровы работников должны быть защищены от действия вредных веществ и солнечных лучей.

165. Владелец инфраструктуры должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования безопасного выполнения гидрологических наблюдений на мостовых переходах, гидрометрических работ на воде и со льда, в том числе с применением плавучих средств.

166. При проведении ремонтных, промерных и других работ над водой на мостах необходимо предусматривать меры по предотвращению падения работников в воду (на лед) и их спасению.

167. При проведении работ на мостах работники должны быть обеспечены спасательными средствами на воде и обучены пользованию

⁵¹ Приказ Минрегиона России от 28 декабря 2010 г. № 822 «Об утверждении свода правил «Мосты и трубы» СП 35.13330.2011».

⁵² Приказ Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 278 «Об утверждении свода правил «Тоннели железнодорожные и автодорожные» СП 122.13330.2011».

этими средствами.

168. При выполнении гидрометрических работ необходимо соблюдать Правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации⁵³. Работники, выполняющие гидрометрические работы, должны быть обучены применению плавучих и спасательных средств.

169. При промерных работах работники должны пользоваться исправными плавучими средствами (лодками, катерами, судами, баржами). К управлению самоходным судном должны допускаться только работники, имеющие право на его управление.

170. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования безопасного выполнения обследовательских и ремонтных работ в тоннеле.

171. При выполнении обследовательских или ремонтных работ в тоннеле материалы и инструмент во время пропуска поездов должны находиться за пределами габарита железнодорожного подвижного состава.

172. Складирование материалов и инструмента в тоннеле около стен допускается только на время производства работ.

173. Ниши тоннеля, предназначенные для укрытия работников, и подходы к ним должны быть свободными от материалов, инструмента и приспособлений. Технологические процессы должны предусматривать численность работников, находящихся в тоннеле, с учетом размеров ниш для укрытия работников при пропуске поездов.

Требования по охране труда при техническом обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки

174. Техническое обслуживание и ремонт устройств сигнализации, централизации и блокировки должны выполняться с соблюдением требований Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил по охране труда при работе на высоте⁵⁴ и иных нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда, распространяющихся на выполнение указанных видов работ.

175. Техническое обслуживание компрессорных установок, воздухопроводов и оборудования пневматической сети сортировочной горки, работающего под избыточным давлением, должно проводиться в

⁵³ Приказ МЧС России от 29 июня 2005 г. № 502 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации» (зарегистрирован в Минюсте России 24 августа 2005 г., регистрационный № 6940).

⁵⁴ Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

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

соответствии с требованиями Правил устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов и Правил промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением⁵⁵.

176. Техническое обслуживание и ремонт устройств сигнализации, централизации и блокировки должно производиться в соответствии с требованиями безопасности, установленными технологической документацией, утвержденной работодателем, и эксплуатационной документацией на конкретные системы и устройства.

177. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования охраны труда при техническом обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки, включая устройства электрожезловой системы.

178. Работодатель должен определить перечень опасных мест по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки и разработать дополнительные меры безопасности при работе в опасных местах. Опасные места должны обозначаться знаками безопасности и предупреждающими плакатами.

179. Работодатель должен разработать перечень работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки, выполняемых соответственно по наряду-допуску или по распоряжению или в порядке текущей эксплуатации.

Требования охраны труда при техническом обслуживании и ремонте устройств железнодорожной электросвязи

180. При техническом обслуживании и ремонте устройств и линий железнодорожной электросвязи выполнение организационных мер по обеспечению безопасности при работе в электроустановках осуществляется в порядке, установленном Правилами по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правилами по охране труда при работе на высоте⁵⁶ и

⁵⁵ Приказ Ростехнадзора от 25 марта 2014 г. № 116 «Об утверждении Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением» (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2014 г., регистрационный № 32326);

Постановление Госгортехнадзора России от 05.06.2003 № 60 «Об утверждении Правил устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов» (ПБ № 03-581-03) (зарегистрировано Минюстом России 18 июня 2003г., № 4702).

⁵⁶ Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

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

иными нормативными правовыми актами, содержащими государственные нормативные требования охраны труда, распространяющимися на выполнение указанных видов работ.

181. Техническое обслуживание и ремонт устройств и линий электросвязи должно производиться в соответствии с требованиями безопасности, установленными технологической документацией, утвержденной работодателем, и эксплуатационной документацией организаций-изготовителей оборудования.

182. Работодатель должен разработать перечень опасных мест при обслуживании и ремонте устройств и линий электросвязи, и перечень работ, выполняемых в порядке текущей эксплуатации.

183. Работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда при техническом обслуживании и ремонте устройств железнодорожной электросвязи.

184. При техническом обслуживании и ремонте устройств магистральной радиосвязи, радиоузлов и радиорелейных линий должны выполняться требования Правил по охране труда при работах на радиорелейных линиях связи⁵⁷ с соблюдением дополнительных требований безопасности труда, изложенных в технологической документации и инструкциях по охране труда, утвержденных руководителем подразделения.

185. При техническом обслуживании и ремонте кабельных линий связи необходимо выполнять Правила по охране труда при работах на линейных сооружениях кабельных линий передачи⁵⁸ с соблюдением дополнительных требований безопасности труда, изложенных в технологической документации и инструкциях по охране труда, утвержденных руководителем подразделения.

186. Установка антенно-фидерных устройств осуществляется в соответствии с требованиями безопасности, установленными документацией организации-изготовителя оборудования, и в соответствии с проектом производства работ, разрабатываемым монтажными организациями.

187. Работы, связанные с подъемом на антенно-мачтовое сооружение, должны вестись бригадами в составе не менее двух работников, прошедших обучение безопасным методам и приемам выполнения работ на высоте и имеющих соответствующую группу по безопасности работ на высоте. Ремонтные и наладочные работы, выполняемые на антенно-мачтовом сооружении, должны производиться электротехническим персоналом подразделения, на балансе которого находятся устройства железнодорожной электросвязи, имеющим группу по электробезопасности не ниже IV у руководителя работ и не ниже III - у других работников.

⁵⁷ Приказ Минсвязи России от 25 декабря 2002 г. № 148 «Об утверждении Правил по охране труда при работах на радиорелейных линиях связи» ПОТ Р О-45-010-2002 (зарегистрирован Минюстом России 26 марта 2003 г., регистрационный № 4323).

⁵⁸ Приказ Минсвязи России от 10 апреля 2003 г. № 39 «Об утверждении и введении в действие Правил по охране труда при работах на линейных сооружениях кабельных линий передачи ПОТ Р О-45-009-2003, (зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2003 г., регистрационный № 4512).

188. Работы на антенно-фидерных устройствах, расположенных в зоне с превышением норм напряженности электромагнитных полей, должны производиться при выключенных передатчиках с вывешиванием предупреждающих плакатов на пультах включения.

189. Границы опасной зоны от возможного падения льда и снега с антенно-мачтового сооружения, находящихся на расстоянии $1/3$ ее высоты от центра основания опоры, должны быть ограждены и обозначены предупреждающими знаками. Проходы, находящиеся в опасной зоне, должны быть оборудованы навесами. При работах в опасной зоне запрещается нахождение в ее пределах лиц непосредственно не связанных с этими работами.

190. Работодатель должен обеспечить работников, обслуживающих антенно-мачтовые сооружения, средствами связи (радиостанцией, мегафоном или телефоном) и специальной сумкой для рабочего инструмента и мелких деталей с запирающим устройством, не допускающим самопроизвольного открывания сумки.

191. Техническое обслуживание антенно-мачтовых сооружений, расположенных на крышах технических зданий, должно выполняться после проверки отсутствия постороннего напряжения на металлической кровле здания, антенне, антенном вводе и металлической лестнице.

192. Работы на направляющих линиях должны выполняться при снятом напряжении и заземлении линий на рельс заземляющей штангой бригадой в составе не менее двух работников, прошедших обучение безопасным методам и приемам выполнения работ на высоте. В зависимости от категории работы руководитель работ (наблюдающий) должен иметь группу по электробезопасности IV при напряжении ниже 1000 В или V при напряжении выше 1000 В, а исполнители работ - группу по электробезопасности не ниже III.

193. При выполнении работ на отдельно стоящих опорах, связанных с настройкой антенного тракта стационарной радиостанции, при индуктивном способе возбуждения волноводных систем следует заземлить возбуждающий провод до его отключения от заземляющих устройств.

Требования охраны труда при техническом обслуживании и ремонте устройств электроснабжения

194. При эксплуатации контактной сети, электроустановок тяговых подстанций и других устройств электроснабжения объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее-устройств электроснабжения) следует выполнять требования Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок⁵⁹ и иных нормативных правовых актов, содержащих

⁵⁹ Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781).

государственные нормативные требования охраны труда, распространяющихся на выполнение указанных видов работ.

195. С учетом особенностей эксплуатации специализированных устройств электроснабжения электрифицированных участков железных дорог, обусловленных их конструкцией, работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда.

196. Эксплуатация устройств электроснабжения должна производиться в соответствии с требованиями безопасности, установленными отраслевыми нормативными документами, технологической документацией, утвержденной работодателем, и эксплуатационной документацией организаций-изготовителей оборудования.

197. Работодатель должен определить перечень опасных мест и разработать дополнительные меры безопасности при эксплуатации устройств электроснабжения в опасных местах.

198. Работы на контактной сети, линиях электропередачи автоблокировки, продольного электроснабжения, линиях электропередачи «два провода – рельс» должны производиться в соответствии с нарядом-допуском на производство работ на контактной сети, воздушных линиях и связанных с ними устройствах. Форма наряда-допуска и порядок его оформления устанавливаются владельцем инфраструктуры в локальном нормативном акте, учитывающем особенности эксплуатации, обусловленные конструкцией электроустановок на железнодорожном транспорте.

199. Владелец инфраструктуры, учитывая специфику железнодорожного транспорта, может предоставлять право переключения дистанционно управляемых разъединителей контактной сети и воздушных линий автоблокировки и продольного электроснабжения по приказу энергодиспетчера работникам других подразделений, прошедших проверку знаний в комиссии соответствующего подразделения с присвоением III группы по электробезопасности.

200. Работники подрядных организаций, выполняющих работы в электроустановках хозяйства электроснабжения, должны пройти проверку знаний локальных нормативных актов, устанавливающих требования охраны труда при эксплуатации устройств электроснабжения, и выполнять требования данных локальных нормативных актов.

При выполнении работ в электроустановках хозяйства электроснабжения работниками подрядных организаций, подготовка рабочего места в электроустановках должна производиться персоналом линейных подразделений балансодержателя этих устройств (владельца инфраструктуры).

Надзор в процессе работы за выполнением работниками требований охраны труда при работе в электроустановках должен осуществлять производитель работ подрядной организации.

201. С учетом специфики эксплуатации устройств электроснабжения железнодорожного транспорта электротехнический персонал,

обслуживающий контактную сеть и устройства электроснабжения, подразделяется на 3 группы по безопасности работ на высоте:

1) 1 группа - работники, допускаемые к работам в составе бригады или под непосредственным контролем работника, назначенного приказом работодателя и производители работ;

2) 2 группа - руководители стажировки, мастера, бригадиры (производители работ), а также ответственные руководители, выдающие наряды – допуски в действующих электроустановках и проводящие инструктажи, обслуживание и периодический осмотр средств индивидуальной защиты;

3) 3 группа - работники, назначаемые работодателем ответственными за организацию и безопасное проведение работ на высоте, а также за организацию проведения инструктажей, составление плана мероприятий по эвакуации и спасению работников при возникновении аварийной ситуации и проведении спасательных работ; за назначение работников, проводящих обслуживание и периодический осмотр средств индивидуальной защиты; работники, выдающие наряды-допуски на производство работ на высоте; ответственные руководители работ на высоте, выполняемых по наряду-допуску на производство работ на высоте; должностные лица, в полномочия которых входит утверждение плана производства работ на высоте.

К работникам 3 группы относятся также специалисты, проводящие обучение работам на высоте, члены аттестационных комиссий организаций, проводящих обучение безопасным методам и приемам выполнения работ на высоте, и работодатели.

202. С учетом специфики работы на железнодорожном транспорте для проведения работ на опорах контактной сети и воздушных линий электропередачи и исключения при возможном падении работника контакта с расположенными ниже и находящимися под напряжением токонесущими элементами допускается использовать страховочную привязь со стропом без амортизатора.

Требования охраны труда при техническом обслуживании и ремонте пассажирских обустройств

203. Работы по текущему содержанию, текущему и капитальному ремонту, реконструкции пассажирских обустройств, предназначенных для обслуживания пассажиров: пассажирских платформ, павильонов, навесов, ограждений, билетных касс, зданий, строений, устройств для размещения необходимой информации для пассажиров и средств автоматизированного контроля пропуска пассажиров, помещений и территорий железнодорожных вокзалов (далее - объекты инфраструктуры пассажирского комплекса) должны выполняться с соблюдением требований Правил по охране труда в строительстве, Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок,

Правил по охране труда при работе на высоте, Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов, Правил по охране труда при работе с инструментом и приспособлениями, Правил по охране труда при выполнении электросварочных и газосварочных работ, Межотраслевых правил по охране труда при окрасочных работах⁶⁰ и иных нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда, распространяющихся на выполнение указанных видов работ.

204. Требования безопасного выполнения работ при эксплуатации объектов инфраструктуры пассажирского комплекса должны устанавливаться в технологической документации, утвержденной работодателем.

205. Организация и порядок безопасного выполнения работ при текущем и капитальном ремонтах объектов инфраструктуры пассажирского комплекса должен устанавливаться в проектах производства работ.

206. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий порядок обеспечения условий и охраны труда при эксплуатации объектов инфраструктуры пассажирского комплекса.

207. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования безопасного выполнения работ по уборке пассажирских платформ транспортно-уборочными машинами.

208. Работодатель должен разработать локальный нормативный акт, устанавливающий требования охраны труда при выполнении ремонтных работ в пределах пассажирских платформ с необходимостью нахождения работников на железнодорожных путях и в подплатформенных пространствах.

209. Порядок взаимодействия подразделений, осуществляющих эксплуатацию пассажирских обустройств, с другими подразделениями организации по обеспечению безопасного выполнения работ должен

⁶⁰ Приказ Минтруда России от 1 июня 2015 г. № 336н «Об утверждении Правил по охране труда в строительстве» (зарегистрирован Минюстом России 13 августа 2015 г., регистрационный № 38511);

Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменениями, внесенными приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

Приказ Минтруда России от 28 марта 2014 г. № 155н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» (зарегистрирован Минюстом России 5 сентября 2014 г., регистрационный № 33990) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 17 июня 2015 г. № 383н (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38119);

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

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

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

Постановление Минтруда России от 10 мая 2001 г. № 37 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда при окрасочных работах».

устанавливаться локальным нормативным актом работодателя (уполномоченного им должностного лица).

210. Порядок взаимодействия подразделений (балансодержателей) пассажирских устройств с подрядными организациями, выполняющими ремонт (реконструкцию) пассажирских устройств, устанавливается договорами, регламентирующими вопросы обеспечения безопасных условий и охраны труда работников.

211. При выполнении работ на объектах инфраструктуры пассажирского комплекса группой в составе двух и более работников и отсутствии непосредственного руководителя работ, руководитель подразделения пассажирских устройств должен назначить старшего группы для контроля за соблюдением другими работниками требований охраны труда. Порядок назначения старшего группы устанавливается локальным нормативным актом, утвержденным работодателем (уполномоченным им должностным лицом).

Требования охраны труда

при выполнении работ на дезинфекционно-промывочных станциях и пунктах

212. Требования по обеспечению безопасного выполнения работ на дезинфекционно-промывочных станциях, дезинфекционно-промывочных пунктах, комплексных пунктах подготовки крытых вагонов, включая механизированные вагономоечные поезда должны соответствовать СП 2.5.1250-03⁶¹.

213. Работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда на дезинфекционно-промывочных станциях, дезинфекционно-промывочных пунктах, комплексных пунктах подготовки крытых вагонов, включая механизированные вагономоечные поезда.

V. Требования охраны труда, предъявляемые к хранению и транспортированию материалов, деталей, узлов, запасных частей и отходов производства

214. При транспортировании, перемещении и хранении материалов верхнего строения пути, устройств, изделий, деталей, узлов и грузов (далее - грузов) на базах хранения и материальных складах следует соблюдать Правила по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и

⁶¹ Санитарные правила по организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. СП 2.5.1250-03. Утверждены Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 24 марта 2003 г. (зарегистрированы Минюстом России 11 апреля 2003 г. № 4412), с изменениями внесенными постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 апреля 2010 г. № 51 СП 2.5.2624-10 (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 24, 14.06.2010), постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 29 декабря 2010 г. № 184 СП 2.5.2818-10 (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 13, 28.03.2011).

размещении грузов, Правила по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правила по охране труда при работе на высоте ⁶², а также техническую (эксплуатационную) документацию на транспортные средства организаций-изготовителей.

Запрещается складирование и хранение материалов в охранной зоне электрических сетей.

215. Работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования охраны труда на грузовых дворах и контейнерных площадках при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, перемещении грузов и очистке от остатков грузов различных типов грузовых вагонов и автотранспортных средств.

216. Для обеспечения безопасного выполнения погрузочно-разгрузочных работ в подразделениях должны быть предусмотрены подъездные пути и проезды, соответствующие габаритам применяемых транспортных средств и транспортируемых грузов. При погрузочно-разгрузочных работах должны применяться подъемно-транспортные машины и оборудование соответствующей грузоподъемности и высоты подъема.

217. Движение транспортных средств по территории подразделений должно производиться в соответствии со схемой движения транспортных средств, дорожными знаками и указателями, устанавливаемыми на видных местах: у въездных ворот, на технологических участках и в других местах интенсивного движения транспортных средств.

218. Во избежание смещения или падения груза при движении транспортного средства груз должен быть размещен и закреплен в соответствии с техническими условиями на погрузку и крепление данного вида груза.

219. Способ укладки материалов, деталей и изделий на рабочем месте должен обеспечивать наибольшую устойчивость материалов, деталей и изделий, удобство строповки при использовании грузоподъемных машин и механизмов.

220. В технологических процессах, устанавливающих требования к производству погрузочно-разгрузочных работ с использованием грузоподъемных машин и механизмов, должны быть приведены схемы строповки. На местах производства погрузочно-разгрузочных работ с использованием грузоподъемных машин и механизмов должны быть вывешены схемы строповки.

⁶² Приказ Минтруда России от 17 сентября 2014 г. № 642н «Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов» (зарегистрирован Минюстом России 5 ноября 2014 г., регистрационный №34558);

Приказ Минтруда России от 24 июля 2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок» (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2013 г., регистрационный № 30593) с изменением, внесенным приказом Минтруда России от 19 февраля 2016 г. № 74н (зарегистрирован Минюстом России 13 апреля 2016 г., регистрационный № 41781);

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

221. Стеллажи должны быть устойчивыми и крепиться между собой и к конструкциям зданий. Конструкция стеллажей и деталей их крепления должна обеспечивать жесткость, прочность, устойчивость, безопасность и удобство складирования. Элементы стеллажей не должны иметь острых углов, кромок и поверхностей с неровностями. На стеллажах, предназначенных для складирования деталей и материалов, должны быть нанесены предельно допустимые нагрузки.

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

222. Для складирования и транспортировки мелких деталей должна быть предусмотрена специальная тара, обеспечивающая безопасную транспортировку и удобную строповку при перемещении кранами.

223. При эксплуатации погрузчиков должны соблюдаться требования, установленные уполномоченным федеральным органом исполнительной власти⁶³.

224. Движение автотранспортных средств и других самоходных машин на территории подразделений должно производиться только по предназначенным для этих целей проездам со скоростью не более 10 км/ч, в производственных помещениях - не более 5 км/ч.

225. Груз необходимо укладывать на середину платформы транспортного средства и закреплять от возможного скатывания при движении. Перевозимый груз не должен превышать грузоподъемности транспортного средства.

Платформы транспортного средства должны соответствовать длине и ширине перевозимого груза.

При транспортировании груза следует учитывать, что верх перевозимого груза не должен превышать габаритную высоту проездов под мостами и в тоннелях.

226. В подразделениях должен быть установлен перечень лиц, ответственных за хранение и выдачу легковоспламеняющихся, огнеопасных материалов, химических реактивов, пестицидов и ядовитых веществ. Допуск посторонних лиц к обращению с этими материалами запрещается.

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

227. Выдача легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов (бензин, керосин, спирт, лаки, краски, масла) должна производиться в емкости с плотно закрывающейся крышкой. Наполнять емкости легковоспламеняющимися и огнеопасными материалами необходимо в специально отведенном помещении, безопасном в пожарном отношении. Под раздаточной тарой должен быть установлен металлический противень.

⁶³ Постановление Минтруда России от 7 июля 1999 г. № 18 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации промышленного транспорта (напольный безрельсовый колесный транспорт)». В государственной регистрации не нуждаются - письмо Минюста России от 30 декабря 1999 г. № 10889-ЭР (Бюллетень Минтруда, 2000, № 1).

228. В кладовых подразделениях не разрешается хранение легковоспламеняющихся и горючих жидкостей в количестве, превышающем установленные нормы. На рабочих местах количество этих жидкостей не должно превышать сменную потребность.

229. Пустая тара из-под легковоспламеняющихся и горючих жидкостей должна храниться в отведенных для этого помещениях или на открытых площадках.

230. Хранение и транспортирование баллонов с газами должно осуществляться в соответствии с требованиями Правил промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением⁶⁴.

231. Баллоны с газом при их хранении, транспортировании и эксплуатации должны быть защищены от действия солнечных лучей и других источников тепла.

При обращении с порожними баллонами из-под кислорода или горючего газа должны соблюдаться такие же меры безопасности, как и с наполненными баллонами.

232. Для сбора и хранения использованного обтирочного материала в подразделениях должны быть установлены специальные металлические ящики с плотно закрывающимися крышками, которые должны иметь соответствующие надписи и очищаться по мере их наполнения. Сжигать обтирочные материалы и другие отходы на территории подразделений запрещается.

233. Сбор мусора и отходов должен производиться в специальную тару (контейнер) с крышкой, размещенную в отведенных для нее местах. На таре (контейнере) должно быть указано ее назначение (наименование отхода производства), номер, собственная масса тары, наибольшая масса груза, для транспортирования которого она предназначена. По мере накопления мусор и отходы должны своевременно вывозиться.

234. Хранение материалов верхнего строения пути, устройств, изделий, деталей, узлов и грузов должно предусматривать:

- 1) применение способов хранения, исключая возникновение вредных и (или) опасных производственных факторов;
- 2) использование безопасных устройств для хранения;
- 3) механизацию и автоматизацию погрузочно-разгрузочных работ.

235. Работодатель должен разработать локальные нормативные акты, устанавливающие требования безопасного выполнения транспортирования, складирования и хранения материалов верхнего строения пути, устройств, изделий, деталей, узлов и грузов, погрузочно-разгрузочных работ, в том числе с использованием электромагнитной плиты.

236. Материалы верхнего строения пути, изделия, узлы, предметы и

⁶⁴ Приказ Ростехнадзора от 25 марта 2014 г. № 116 «Об утверждении Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением» (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2014 г., регистрационный № 32326).

грузы должны складироваться и храниться на специально подготовленных для этого площадках или стеллажах.

При укладке материалов верхнего строения пути в штабель необходимо применять прокладки, упоры и стойки. Способ и высота укладки штабелей должны определяться из условий устойчивости укладываемых материалов верхнего строения пути, предметов и удобства строповки при использовании грузоподъемных машин и механизмов, указанных в технологических процессах и картах.

237. Площадки, отведенные под складирование материалов верхнего строения пути, должны быть спланированы, оборудованы твердым покрытием.

238. Разгружать и перемещать рельсы, шпалы, пакеты шпал, скрепления, звенья рельсошпальной решетки необходимо после остановки железнодорожного подвижного состава, его закрепления и ограждения.

239. Рельсы должны укладываться на подошву в штабель пирамидальной формы высотой не более 2 м. Каждый верхний ряд штабеля по количеству рельсов должен быть меньше нижнего ряда на два рельса (на один от каждого края). Между рядами рельсов должны быть уложены деревянные прокладки толщиной не менее 50 мм: при рельсах длиной 12,5 м - 3 прокладки, при рельсах длиной 25 м - 6 прокладок. Концы прокладок не должны выступать за пределы штабеля более чем на 0,1 м.

Ширина штабеля рельсов должна быть в пределах действия грузоподъемной машины, позволяющей вертикальный захват и подъем рельсов без подтаскивания.

240. Штабель с рельсами должен располагаться на погрузочно-разгрузочной площадке параллельно железнодорожным путям или технологическим проездам с соблюдением габаритов приближения строений.

Расстояние от рельсов до наружной грани головки крайнего рельса должно быть не менее:

- 1) 2,0 м при высоте складирования до 1,2 м;
- 2) 2,5 м при высоте складирования более 1,2 м.

241. При размещении нескольких штабелей рельсов вдоль железнодорожного пути между ними должны предусматриваться разрывы не менее 2 м.

242. Накладки и подкладки должны укладываться в штабеля высотой не более 1,5 м. Остальные скрепления (болты, клеммы, шайбы) должны находиться в специальных контейнерах.

243. Складевать железобетонные и деревянные шпалы необходимо в штабели на специальных площадках. Для входа на штабель и схода с него должны применяться инвентарные приставные лестницы.

244. Железобетонные шпалы необходимо укладывать в штабели горизонтальными рядами подошвой вниз. Высота штабеля железобетонных шпал на производственных базах подразделений по ремонту пути (путевых машинных станций) должна быть не более 5 м, на производственных базах

подразделений по текущему содержанию пути (дистанции пути) не более 1,5 м.

245. Между рядами железобетонных шпал типов I и III должны укладываться деревянные прокладки толщиной от 40 до 50 мм, для шпал типа II - не менее 90 мм, расположенные в углублениях подрельсовых площадок на расстоянии от 550 до 600 мм от торцов шпал. Расстояния между штабелями шпал должны быть не менее одного метра.

246. Размеры штабелей деревянных шпал не должны превышать по длине и ширине две длины шпалы, а по высоте - 4 м.

Штабели шпал должны быть сформированы в группы. Количество штабелей шпал в группе не должно превышать 12. Разрывы между штабелями шпал в одной группе должны быть не менее 2 м, а между группами - 40 м.

247. Места хранения деревянных шпал на открытых складах верхнего строения пути должны соответствовать требованиям СП 153.13130⁶⁵.

248. Складирование и хранение новых деревянных шпал, пропитанных антисептиками, необходимо производить на заасфальтированных или бетонных площадках, оборудованных по периметру водоотводными лотками с уклоном для стока дождевых вод.

К местам складирования новых деревянных шпал должен быть исключен доступ посторонних лиц и обеспечено освещение мест размещения шпал.

Дождевая вода из лотков должна собираться в бетонный колодец, при заполнении которого загрязненную дождевую воду следует перекачивать в очистные сооружения.

249. Звенья рельсошпальной решетки, уложенные в штабель, не должны выступать за пределы его габарита. При выступе звена рельсошпальной решетки из штабеля, свисания отдельных шпал рельсошпальной решетки данное место должно быть ограждено до устранения выступа, свисания. Высота штабеля звеньев рельсошпальной решетки должна быть не более 4 м. На подготовленное основание укладывают рельсошпальные звенья нижней постелью шпал вверх, а головкой рельсов вниз, второй и последующие ряды звеньев - нижней постелью шпал вниз, а головкой рельсов вверх. При необходимости укладки штабелей звеньев рельсошпальной решетки высотой более 4 м на производственных базах необходимо предусматривать дополнительные меры для предупреждения опасности падения работников с высоты (оборудование подмостей, площадок, мест крепления страховочных привязей и канатов).

250. Путевое развитие склада балластных материалов и длина разгрузочного пути должны соответствовать объему складированного балласта.

Высота штабеля балласта допускается до 6 м с уклоном на отводе к

⁶⁵ Приказ МЧС России от 25 декабря 2012 г. № 804 «Об утверждении свода правил «Инфраструктура железнодорожного транспорта. Требования пожарной безопасности» СП 153.13130.2013 (зарегистрирован Росстандартом 25 января 2013 г.).

стрелочному переводу не круче 40 ‰.

251. Повышенные участки пути высотой 2,5 м и более должны быть оборудованы переходными мостиками, расположенными вдоль пути для безопасного доступа работников к люкам полувагонов, подлежащих разгрузке.

252. Разгрузочный путь должен быть тупиковым. В конце пути должен стоять металлический упор. Скорость подачи вагонов под разгрузку в тупике должна быть не более 15 км/ч.

Во всех случаях отстоя вагонов на путях склада балласта под них должны укладываться тормозные башмаки.

253. Складирование материалов, опор, светофорных мачт должно производиться за пределами призмы обрушения грунта незакрепленных выемок (траншей), а их размещение в пределах призмы обрушения грунта у выемок с креплением допускается при условии предварительной проверки устойчивости закрепленного откоса по паспорту крепления или расчетом с учетом динамической нагрузки.

254. Материалы (конструкции) должны размещаться с принятием мер против самопроизвольного смещения, просадки, осыпания и раскатывания складироваемых материалов.

255. При организации хранения барабанов с кабелем необходимо предусматривать вертикальное расположение барабанов, исключать возможность откатки барабанов (под щеки барабана должны быть подложены подкладки, прибит упор) и обеспечивать возможность проведения погрузочно-разгрузочных работ.

256. Барабаны с кабелем должны перекатываться только по горизонтальной поверхности по твердому грунту или прочному настилу. Перемещение бухт проволоки и барабанов с кабелем (в том числе порожних) качением по междупутью и между рельсами железнодорожного пути, а также перемещение тяжестей волоком или качением по головкам рельсов запрещается.

257. Барабаны с кабелем, погруженные на транспортное средство, должны устанавливаться в вертикальное положение, закрепляться растяжками и специальными клинообразных башмаками (упорами), подкладываемыми под щеки барабана.

258. При необходимости перевозки оборудования, материалов и изделий железнодорожным подвижным составом и разгрузки их на перегонах и станциях, допускается проезд работников на таком составе при условии размещения их в специально отведенных и оборудованных местах, обеспечивающих безопасность людей в случае сдвига груза на ходу подвижного состава.

259. Герконы с поврежденными стеклянными баллонами, вышедшие из строя газоразрядные лампы, загрязненная бумага и ветошь должны храниться в емкостях с плотно закрывающимися крышками в специально отведенном для этой цели помещении до их вывоза на утилизацию.

260. На упаковочной таре должны быть надписи (бирки, этикетки) с указанием наименования вещества, стандарта или технических условий.

261. Электродвигатели, генераторы, приводы генераторов, преобразователи, электросварочные машины и агрегаты, трансформаторы, передвижные электростанции и другое электротехническое оборудование и изделия должны храниться в соответствии с руководствами (инструкциями) по их эксплуатации.

262. В складские помещения, где хранится электротехническое оборудование, не должны проникать едкие газы, угольная, цементная и другая пыль, а также пары кислот, аммиака и других летучих веществ, способных вызвать коррозию.

263. Запрещается хранить совместно с электротехническим оборудованием материалы, которые могут вызвать окисление контактов и порчу изоляции электрических машин (аккумуляторные батареи, залитые электролитом, электролит, щелочи), а также горючие и смазочные материалы.

264. Электротехническое оборудование и агрегаты, принятые на хранение, должны устанавливаться на деревянных подкладках или поддонах рядами по типам и мощности. При этом должна быть обеспечена возможность их всестороннего технического осмотра и обслуживания.

265. Железобетонные опоры контактной сети должны храниться в горизонтальном положении на открытых площадках с твердым основанием.

Железобетонные опоры контактной сети должны укладываться в штабеля, высота которых не должна превышать пяти рядов.

Между рядами опор должны укладываться деревянные прокладки.

Для предохранения опор от скатывания в подкладках и прокладках делают углубления под каждую опору или подкладывают под нее клинья.

В каждом ряду одноименные торцы опоры должны быть с одной стороны. В последующем ряду - развернутые на 180°.

Штабеля должны укладываться вдоль железнодорожного пути на расстоянии не менее 3100 мм от оси пути. В одном ряду штабеля укладывается не более пяти опор.

266. Металлические опоры должны укладываться в штабеля аналогично железобетонным. В штабеле для консольных опор должно быть не более пяти горизонтальных рядов, для гибких поперечен - не более трех рядов.

267. Консоли контактной сети должны укладываться по типам в штабеля на подкладки, а между рядами консолей должны размещаться прокладки.

VI. Заключительные положения

268. Федеральный государственный надзор за соблюдением требований Правил осуществляют должностные лица Федеральной службы

по труду и занятости и ее территориальных органов (государственных инспекций труда в субъектах Российской Федерации)⁶⁶.

269. Руководители и иные должностные лица организаций, а также работодатели - физические лица, виновные в нарушении требований Правил, привлекаются к ответственности в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации⁶⁷.

270. При пользовании Правилами следует проверять действие ссылочных документов и если ссылочный документ заменен (изменен), то необходимо руководствоваться заменяющим (измененным) документом, а если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

⁶⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 324 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по труду и занятости» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 28, ст.2901; 2007, № 37, ст.4455; 2008, № 46, ст.5337; 2009, № 1, ст.146; № 6, ст.738; № 33, ст.4081; 2010, № 26, ст.3350; 2011, № 14, ст.1935; 2012, № 1, ст.171; № 15, ст.1790; № 26, ст.3529; 2013, № 33, ст.4385; № 45, ст.5822; 2014, № 26, ст.3577; № 32, ст.4499; 2015, № 2, ст.491; № 16, ст.2384; 2016, № 2, ст.325);

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

⁶⁷ Глава 62 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878).