



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ГОРНОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

ПРИКАЗ

27 июля 2020 г.

Донецк

№ 389

**Об утверждении Норм и правил в области
промышленной безопасности
«Правила безопасности при эксплуатации
железнодорожного транспорта
металлургических предприятий»**



С целью установления требований по охране труда, направленных на обеспечение безопасных условий труда для работников железнодорожного транспорта и работников производственных цехов и участков, связанных с работой железнодорожного транспорта, в том числе требования к зданиям и сооружениям, устройствам и подвижному составу железнодорожного транспорта, сооружениям и устройствам производственных цехов и участков, связанных с работой железнодорожного транспорта, на основании подпункта 2.1.3 пункта 2.1. и подпункта 3.3.12 пункта 3.3 Положения о Государственном Комитете горного и технического надзора Донецкой Народной Республики, утвержденного Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики от 29 мая 2020 года № 25-1,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Нормы и правила в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (прилагаются).
2. Отделу юридического обеспечения Государственного Комитета горного и технического надзора Донецкой Народной Республики подать настоящий Приказ на государственную регистрацию в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики.
3. Отделу охраны труда, организации мероприятий государственного надзора, внешних связей и взаимодействия со СМИ Государственного

Комитета горного и технического надзора Донецкой Народной Республики обеспечить официальное опубликование настоящего Приказа, а также его размещение на сайте Государственного Комитета горного и технического надзора Донецкой Народной Республики после его государственной регистрации в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики.

4. Отделу технического и методологического сопровождения мероприятий государственного надзора Государственного Комитета горного и технического надзора Донецкой Народной Республики включить в Реестр нормативных правовых актов по вопросам охраны труда и промышленной безопасности Правила охраны труда при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий после их государственной регистрации в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики.

5. Контроль исполнения настоящего Приказа оставляю за собой.

6. Настоящий Приказ вступает в силу по истечении двух месяцев со дня официального опубликования.

Врио Председателя



Ю.Н. Лаворко

УТВЕРЖДЕНЫ

Приказом Государственного Комитета
горного и технического надзора
Донецкой Народной Республики
от 27 июля 2020 года № 389

**НОРМЫ И ПРАВИЛА В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ «ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ
ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

I. Общие требования

1.1. Настоящие Нормы и правила в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (далее – Правила) обязательны для руководителей и работников металлургических предприятий и организаций их производственных цехов и участков, проектных, конструкторских и научно-исследовательских организаций, деятельность которых связана с проектированием, конструированием, исследованиями и разработками технических средств и подвижного состава железнодорожного транспорта, технических устройств, промышленных зданий и сооружений железнодорожного транспорта, а так же их строительством, реконструкции, консервации и ликвидации.

1.2. Настоящие Правила включают основные требования:

1.2.1. Промышленной безопасности, опасных производственных объектов, в том числе требования к зданиям, сооружениям, техническим устройствам, подвижному составу железнодорожного транспорта и производственным цехам и участкам, связанным с его эксплуатацией;

1.2.2. К безопасному выполнению работ для работников металлургических предприятий, деятельность которых связана с эксплуатацией железнодорожного транспорта.

1.3. Проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и эксплуатация опасных производственных объектов и сооружений, технических устройств, применяемых на опасном производственном объекте, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта, а также участков производственных цехов, обслуживаемых железнодорожным транспортом, должны проводиться согласно действующим нормативным правовым актам по охране труда, промышленной безопасности, санитарных и строительных норм,

а также норм технологического проектирования.

1.4. В настоящих Правилах применяются нормативные правовые акты Украины, не противоречащие действующему законодательству Донецкой Народной Республики и действующие на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

1.5. В настоящих Правилах применяются стандарты и другие нормативные документы по стандартизации в соответствии с Указом Главы Донецкой Народной Республики от 22 ноября 2016 г. № 399 «О применении стандартов на территории Донецкой Народной Республики».

1.6. Расследование и ведение учета несчастных случаев и профессиональных заболеваний на производстве осуществляется в соответствии с Положением о расследовании и ведении учета несчастных случаев и профессиональных заболеваний на производстве, утвержденным приказом Государственного Комитета горного и технического надзора Донецкой Народной Республики (далее - Гортехнадзор ДНР) от 27 августа 2015 г. № 355, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 21 сентября 2015 г. под регистрационным № 505.

Проведение технического расследования причин аварий или инцидентов на опасных производственных объектах и на производственных объектах, не относящихся к ним, осуществляется в соответствии с Порядком проведения технического расследования причин аварии и оформления акта технического расследования причин аварии, утвержденным приказом Гортехнадзора ДНР от 14 октября 2015 г. № 426, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 05 ноября 2015 г. под регистрационным № 711.

1.7. В случае если на металлургических предприятиях, при эксплуатации железнодорожного транспорта, выполняются работы повышенной опасности и/или эксплуатируются машины, механизмы, оборудования повышенной опасности, тогда необходимо получение разрешительных документов Государственного Комитета горного и технического надзора Донецкой Народной Республики.

1.8. Работники железнодорожного транспорта предприятий, работающие на участках Министерства транспорта Донецкой Народной Республики, должны знать требования правил безопасности, действующие в Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики для соответствующих участков или видов работ.

1.9. Для обеспечения безопасных условий труда как на действующих, так и на проектируемых и реконструируемых объектах, должны внедряться

современные средства механизации и автоматизации, предупреждающие производственный травматизм и обеспечивающие санитарно-гигиенические условия, предотвращающие возникновение профессиональных заболеваний.

1.10. Новое оборудование, машины, механизмы, технические устройства и инструмент, применяемые на опасном производственном объекте должны обеспечивать высокие технико-экономические показатели, улучшение условий труда работающих, соблюдение правил безопасности и производственной санитарии. Разработанные технические предложения предприятие-изготовитель или организация, выполняющая для него проектно-конструкторские работы, должны согласовывать с заказчиком и соответствующими органами государственного надзора.

1.11. На предприятии разрабатываются и утверждаются инструкции по охране труда в соответствии с Порядком разработки и принятия инструкций по охране труда, утвержденным приказом Гортехнадзора ДНР от 23 декабря 2015 г. № 527, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 21 января 2016 г. под регистрационным № 903.

По мере внедрения новой техники и технологии, автоматизации и механизации производственных процессов при изменении условий работы инструкции по охране труда должны пересматриваться в соответствии с Порядком разработки и принятия инструкций по охране труда, утвержденным приказом Гортехнадзора ДНР от 23 декабря 2015 г. № 527, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 21 января 2016 г. под регистрационным № 903.

При отсутствии в инструкциях требований, соблюдение которых при производстве отдельных разовых работ необходимо для обеспечения безопасности работающих, руководитель предприятия (управления, цеха) по согласованию с юридическим подразделением принимает меры, обеспечивающие безопасные условия труда.

1.12. Инструмент, изготавливаемый силами предприятия, должен соответствовать требованиям ГОСТа и действующих технических условий.

1.13. Механизированные инструменты машины, станки и другое оборудование должны эксплуатироваться только в соответствии с требованиями, указанными в соответствующих паспортах и инструкциях завода-изготовителя.

Осмотр, смазка и ремонт отдельных узлов машин, станков и механизмов допускаются только после полной их остановки.

Включение механизированного инструмента должно производиться только после установки его в рабочее положение.

1.14. Не допускается пересечение кабелей инструментов с тросами, электрокабелями и электросварочными проводами, находящимися под

напряжением, а также со шлангами для подачи кислорода, ацетилена, других газов и сжатого воздуха. При невозможности исключить пересечение должны быть осуществлены надежные меры двусторонней защиты от взаимного воздействия друг на друга.

1.15. Не допускается прокладка токоведущих сварочных проводов совместно с газосварочными шлангами или трубопроводами. Сварочные провода и шланги должны быть ограждены от механического повреждения.

Запрещается выполнять сварочные работы вблизи легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов, в том числе и вблизи свежевывкрашенных мест на локомотивах, вагонах и другом оборудовании. Минимально допускаемое расстояние в этих случаях должно быть 5 м.

1.16. Работы по приготовлению красителей и по окраске локомотивов, вагонов и другого оборудования должны выполняться с соблюдением мер санитарной и противопожарной безопасности, предусмотренных в инструкциях предприятия.

1.17. Работы на железнодорожном транспорте, выполняемые вблизи электролиний сигнализации, централизации, блокировок (СЦБ), электроустановок, воздушных и кабельных электросетей, должны осуществляться по наряду-допуску, форма которого приведена в приложении 1 к настоящим Правилам, а при выполнении земляных работ оформляется наряд-допуск и ордер на земляные работы, форма которого приведена в приложении 2 к настоящим Правилам.

1.18. Работы вблизи газопроводов, действующих мостовых и козловых кранов, складов взрывчатых и горюче-смазочных материалов, участков погрузки, выгрузки и передвижения составов с горячим металлом и шлаком и др. (по перечню, установленному руководителем предприятия) должны выполняться после оформления наряда-допуска.

1.19. К выполнению работ повышенной опасности (работы вблизи электроустановок, воздушных и кабельных электросетей, электролиний СЦБ, газопроводов, складов взрывчатых и горючесмазочных материалов и др.) допускаются лица, имеющие специальность и квалификацию, соответствующие характеру проводимых работ.

Указанные лица до начала таких работ должны быть ознакомлены с особенностями их выполнения и мерами по охране труда. Осуществлять эти работы должна бригада в составе не менее двух человек.

1.20. Работы, которые выполняются производственными или ремонтно-строительными цехами предприятия или другими организациями в зоне устройств и сооружений железнодорожного транспорта, должны предварительно согласовываться с руководителем железнодорожного цеха или

соответствующей службы. В тех случаях, когда их выполнение связано с дополнительными мерами по обеспечению безопасности движения поездов и маневровой работы и безопасности персонала железнодорожного транспорта, необходимо оформлять соответствующий наряд-допуск.

1.21. Руководители производственных цехов и участков, обслуживаемых железнодорожным транспортом, а также контрагенты должны обеспечить на своих участках безопасность работы железнодорожного транспорта и ремонтных работ на сооружениях, устройствах и механизмах, связанных с железнодорожным транспортом.

При разработке межцеховых инструкций и при заключении с контрагентом договоров на обслуживание железнодорожным транспортом должны быть оговорены условия обеспечения охраны труда в соответствии с требованиями настоящих Правил и с учетом местных условий.

1.22. В случае необходимости выполнения отдельных (разовых) работ, при производстве которых требования по охране труда и промышленной безопасности не обусловлены настоящими Правилами и инструкциями предприятия, руководителем предприятия (цеха) назначается лицо, ответственное за выполнение работ и мер, обеспечивающих безопасные условия труда.

1.23. Лица, поступающие работать на железнодорожный транспорт металлургических предприятий и организаций, должны проходить предварительные и периодические медицинские осмотры в соответствии с: Порядком проведения обязательных предварительных (при приеме на работу), периодических и внеочередных медицинских осмотров работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, утвержденным приказом Министерства здравоохранения Донецкой Народной Республики от 07 февраля 2018 г. № 186, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики от 14 марта 2018 г. под регистрационным № 2508; Порядком проведения обязательных предварительных (при приеме на работу), периодических и внеочередных медицинских осмотров работников определенных категорий железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, утвержденным приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики и Министерства здравоохранения Донецкой Народной Республики от 25 декабря 2018 г. № 441/2390, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 21 января 2019 г. под регистрационным № 2962.

Руководители производственных цехов и участков обязаны организовывать проведение периодических медицинских осмотров работников своих цехов, связанных с работой железнодорожного транспорта, в порядке и в сроки, установленные для аналогичных должностей и профессий железнодорожного транспорта.

1.24. Машинисты локомотивов и другие работники по перечню и в порядке, установленном руководителем предприятия, перед началом работы проходят медицинский осмотр. Допускается проведение выборочного медицинского осмотра.

Машинисты локомотивов, работающие без помощника, медицинский осмотр перед началом смены должны проходить обязательно.

1.25. Лица моложе 18 лет не допускаются к работе, непосредственно связанной с движением поездов и маневровой работой, на действующих электроустановках, на высоте, к управлению машинами и механизмам и другим работам согласно Перечню тяжелых работ и работ с вредными и опасными условиями труда, на которых запрещается применение труда несовершеннолетних, утвержденному приказом Министерства здравоохранения Украины от 31 марта 1994 г. № 46, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 28 июля 1994 г. под регистрационным № 176/385, и действующего на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

1.26. К самостоятельной работе допускаются лица, прошедшие обучение, необходимую стажировку, сдавшие экзамены и выдержавшие практические испытания в объеме требований, предъявляемых к данной профессии (или совмещаемой), и имеющие соответствующие свидетельства (удостоверения).

Необходимость наличия у работника свидетельства на рабочем месте устанавливается руководителем предприятия.

1.27. Назначению на должность (профессию) начальника железнодорожного цеха, смены, поездного и маневрового диспетчеров, дежурного ПО станции и путям, составителя поездов, помощника составителя поездов, стрелочников и др. допускаются лица, прошедшие специальное обучение и имеющие необходимый стаж работы, предусмотренные приложением 3 к настоящим Правилам.

Работники железнодорожного транспорта других специальностей допускаются к работе после подготовки их по типовым программам в системе учебно-курсовых комбинатов, учебно-производственных центров или методом индивидуального обучения.

1.28. Работникам, связанным с эксплуатацией и обслуживанием электрооборудования и электроинструмента, работающим на участках с электротягой, и лицам, которые по роду своей работы имеют доступ к действующим электроустановкам, должна присваиваться квалификационная группа по электробезопасности в соответствии с приложением 4 к настоящим Правилам.

1.29. Работники железнодорожного транспорта должны быть обеспечены бесплатно спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной

защиты в соответствии с требованиями Норм бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта, утвержденными приказом Государственного комитета Украины по надзору за охраной труда от 21 января 2004 г. № 12, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 06 февраля 2004 г. под регистрационным № 169/8768, и действующих на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

Порядок выдачи и ношения сигнальных жилетов, сигнальных головных уборов и предохранительных касок в соответствии с действующими нормами и в зависимости от местных условий устанавливается руководителем предприятия.

1.30. Для улучшения состояния охраны труда и условий труда на железнодорожном транспорте должны ежегодно разрабатываться технические и организационные мероприятия, выполнение которых необходимо регулярно контролировать.

1.31. В целях пропаганды и повышения знаний правил охраны труда в железнодорожных цехах и на отдельных участках (депо, станциях и т. п.) должны быть организованы кабинеты или уголки по охране труда, оборудованные наглядными пособиями: плакатами, стендами, фотовитринами, макетами, действующими моделями и т. д.

1.32. При выполнении работниками служебных обязанностей, связанных с нахождением на железнодорожных путях или вблизи них, должны соблюдаться следующие требования безопасности:

проход к месту работы и с работы должен осуществляться по обочине земляного полотна или в стороне от пути, в случаях, когда невозможно пройти в стороне от пути или по обочине, должны быть приняты соответствующие меры предосторожности, заблаговременный уход в сторону от рельсовой колеи при приближении поезда, маневрового состава, локомотива, на двухпутной линии - следование навстречу правильному движению поездов и др.;

переходить пути следует под прямым углом, предварительно убедившись в том, что на пересекаемых путях нет приближающегося подвижного состава;

при переходе через пути не следует наступать на рельсы, становиться между рамными рельсами и остряками или в желоба крестовины стрелочного перевода;

при необходимости обхода вагонов или локомотива, стоящих на путях, надо переходить путь на расстоянии не менее 3 м от крайнего вагона (локомотива);

не следует проходить между вагонами, если расстояние между ними менее 6 м;

не переходить или перебегать пути впереди движущегося состава;

при приближении локомотивов, поездов, маневровых составов заблаговременно отходить в безопасное место (на обочину или соседнее междупутье) на следующие расстояния от крайнего рельса: при пропуске груженных думпкаров, путеуборочных и снегоуборочных машин, ковшей с жидким чугуном и шлаком, тележек с горячими слитками, путеукладчиков и электробалластеров - не менее 5 м, путевого струга - не менее 10 м.

Запрещается садиться на тормозные площадки, подножки и сходить с них при движении маневрового состава на стрелочных переводах, переездах, у высоких платформ, навалочных площадках, в недостаточно освещенных местах, при неблагоприятных метеорологических условиях (гололед, туман, ливень, снегопад, метель), а также в местах парения; не разрешается пролезать под стоящими вагонами, переносить под вагонами инструмент, приборы и материалы, переходить по сцепным приборам.

Необходимые меры безопасности для отдельных категорий работников устанавливаются в зависимости от местных условий работы и характера обслуживаемого производства.

1.33. Работникам железнодорожного транспорта запрещается заходить за пределы своей рабочей зоны при выполнении работ в производственных цехах и на участках.

При нахождении в цехах запрещается стоять, проходить под грузами, перемещаемыми кранами, находиться вблизи штабелей продукции, около регенераторов, головок и перекидных клапанов газопроводов и т. п., а также прикасаться к электропроводам, заходить в зону работы завалочных машин и другие места повышенной опасности, определяемые инструкциями, утверждаемыми руководителем предприятия.

Порядок безопасной работы в производственных цехах и на участках устанавливается инструкциями, утвержденными руководителем предприятия.

1.34. У оборудования, механизмов, устройств и в других местах на опасном производственном объекте, где возможно травмирование, должны быть вывешены предупредительные плакаты, знаки безопасности или устроены звуковая и цветовая сигнализация. Предупредительные плакаты и знаки безопасности должны периодически обновляться.

1.35. Для прохода локомотиво-составительских бригад, грузчиков и других работников, связанных с обслуживанием приемных бункеров, эстакад доменного цеха, аглофабрики и других производственных участков, устраиваются пешеходные настилы. При необходимости настилы ограждаются барьерами.

1.36. Строительные, ремонтные и аварийные работы в местах пересечения железнодорожных путей линиями электропередачи и связи, нефтепроводами, газопроводами, водопроводами и другими наземными и

подземными устройствами производятся по письменному разрешению или наряду-допуску.

1.37. На каждом предприятии должны быть разработаны схемы движения работников по территории предприятия с указанием мест перехода людей через железнодорожные пути. В местах массового перехода людей через железнодорожные пути должны быть устроены специальные переходы на разных уровнях или эти места должны быть оборудованы автоматической светозвуковой сигнализацией.

Пешеходные дорожки должны обеспечивать безопасный проход к рабочим местам и от них. Подходы к зданиям и сооружениям должны устраиваться в местах с пересечениями минимального числа путей.

1.38. Помещения стрелочных постов и других служебных зданий, расположенные на расстоянии менее 3 м от оси пути, должны иметь двери с выходом, направленным только вдоль пути. Около двери параллельно пути должен быть установлен барьер длиной не менее 2 м.

Помещения, находящиеся на расстоянии от 3 до 8 м от пути с прямым выходом в сторону рельсовой колеи, должны иметь перед дверью барьер длиной 3-5 м и высотой 1 м.

Такие же барьеры устраиваются в местах выхода на пути из-за углов зданий и сооружений, препятствующих нормальной видимости.

1.39. Путепроводы, пешеходные мосты, трубопроводы, галереи и другие сооружения, расположенные над железнодорожными путями, должны своевременно очищаться от наледи и снега. Порядок очистки устанавливается руководителем предприятия.

1.40. На путепроводах, проходящих над автомобильными дорогами и пешеходными дорожками, по которым транспортируются грузы в твердом и жидком состояниях - должны предусматриваться средства, предохраняющие от возможного падения грузов, выплеска жидкого металла или шлака.

1.41. Переговорные колонки, стеллажи для запасных частей вагонов, ящики для сбора металлолома и мусора, тумбы для тормозных башмаков и другие постоянные и временные устройства устанавливаются на междупутье в пределах габарита приближения строений, в местах, определяемых специальными проектами, согласованными с начальником железнодорожного цеха.

Проходы между этими устройствами и железнодорожными путями должны быть всегда свободными от деталей, инструментов и посторонних предметов.

1.42. В местах постоянного выполнения операций по расцеплению и закреплению вагонов ручными тормозными башмаками шпальные ящики

должны быть засыпаны балластом до уровня поверхности шпал, междупутья спланированы, дренажные устройства и водосточные желоба закрыты.

1.43. Участки с негабаритными местами обслуживаются в порядке, утвержденном руководителем предприятия.

Места постоянной негабаритности должны окрашиваться в сигнальные цвета, ограждаться и иметь специальные предупредительные надписи, освещаться в темное время суток и при плохой видимости.

1.44. Рабочие места и участки, проходы и проезды к ним должны быть обеспечены необходимыми плакатами, предупреждающими надписями и знаками безопасности, которые должны систематически обновляться. Знаки и надписи выполняются в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

1.45. Ворота производственных помещений для въезда железнодорожного подвижного состава должны быть оборудованы въездной сигнализацией.

Устройства въездной сигнализации должны обеспечивать автоматическое оповещение звуковыми и световыми сигналами, лиц, работающих в производственных помещениях и на железнодорожных путях вблизи производственных помещений, о въезде или выезде подвижного состава, а также оповещение пешеходов звуковыми и световыми сигналами о приближении поезда на пересечениях маршрутов передвижения с железнодорожными путями, ведущими в производственные помещения.

С въездной сигнализацией должен быть заблокирован механизм открывания дверей.

Окраска ворот должна соответствовать требованиям действующего ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

1.46. Освещенность помещений и сооружений железнодорожного транспорта, территории и путей станций должна соответствовать требованиям ГОСТ Р 54984-2012 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля» и ГОСТ Р 56852-2016 «Освещение искусственное производственных помещений объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля».

Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта приведены в приложении 5 к настоящим Правилам, а нормы искусственного освещения объектов ремонтных цехов (участков), технических и бытовых помещений железнодорожного транспорта приведены в приложении 6 к настоящим Правилам.

Светильники должны устанавливаться так, чтобы защищать глаза работающих (составителей, рабочих локомотивных бригад и др.) от слепящего действия света.

1.47. Машины, механизмы, инвентарь и другое оборудование должны периодически подвергаться планово-предупредительному осмотру, диагностике и ремонтам, эксплуатироваться только в исправном состоянии. Сроки и порядок проведения планово-предупредительных осмотров и ремонтов определяются назначением оборудования, его конструктивными и ремонтными особенностями, габаритами и условиями эксплуатации.

1.48. Все электрозащитные средства при приемке в эксплуатацию должны быть испытаны независимо от испытания завода-изготовителя, а также периодически подвергаться контрольным осмотрам в сроки и по нормам, предусмотренными Правилами эксплуатации электрозащитных средств, утвержденными приказом Министерства труда и социальной политики Украины от 05 июня 2001 г. № 253 и действующими на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

Внеочередные испытания защитных средств должны производиться при наличии признаков неисправности, после окончания их работы и при замене каких-либо частей.

1.49. На рабочих местах каждого участка железнодорожного транспорта (станции, депо, мастерские и др.) должны быть обеспечены условия по освещенности, запыленности воздушной среды, уровням шума и вибрации.

Окраска помещений, оборудования и механизмов должна соответствовать требованиям производственной эстетики.

Компоновка постов управления, размещение на них различных приборов и оборудования должны обеспечивать оптимальные условия труда.

1.50. Служебные здания и помещения на станциях, предназначенные для размещения работников, связанных с движением поездов и маневровой работой (дежурные по станции, маневровые диспетчеры и др.), а также станционные посты, с которых осуществляется непосредственное управление стрелками и сигналами, должны быть удобными для работы и иметь хороший обзор (как правило, без выхода из помещений) путей и горловин станций, как свободных, так и занятых подвижным составом. Эти помещения следует располагать в зданиях не ниже второго этажа, на выносных консолях или на путепроводах.

1.51. Все железнодорожные пути и сооружения должны своевременно очищаться от производственных отходов, мусора и снега в порядке, установленном руководителем предприятия.

При этом должны быть предусмотрены меры по безопасности работающих и нормальному обеспечению производственных цехов перевозками.

1.52. Устройства для управления машинами и механизмами железнодорожного транспорта должны исключить возможность случайного их включения и отключения посторонними лицами, как в рабочее, так и в нерабочее время.

1.53. При поступлении рабочего или инженерно-технического работника на работу или при переводе его на другую работу администрация обязана проинструктировать и обучить его требованиям правил и инструкций по охране труда, производственной санитарии, гигиене труда, пожарной безопасности и другим правилам.

1.54. Организация инструктажа, обучения и проверки знаний по охране труда у рабочих, а также порядок проверки знаний правил, норм и инструкций по охране труда у инженерно-технических работников проводятся в соответствии с Типовым положением о порядке проведения обучения и проверки знаний по вопросам охраны труда, утвержденным приказом Гортехнадзора ДНР от 29 мая 2015 г. № 227, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 22 июня 2015 г. под регистрационным № 226, а по вопросам пожарной безопасности - в соответствии с Законом Донецкой Народной Республики «О пожарной безопасности».

1.55. Инженерно-технические работники железнодорожного транспорта и производственных цехов, связанные с работой железнодорожного транспорта, допускаются к работе после проверки знаний в соответствующем объеме.

Перечень правил, норм, инструкций и других документов по охране труда, знание которых подлежит проверке, определяется службой охраны труда и начальником железнодорожного цеха и утверждается руководителем предприятия.

1.56. Организация работы восстановительных поездов и бригад с обеспечением безопасности работающих на восстановительных работах должна осуществляться в соответствии с требованиями, предусмотренными в инструкциях предприятия.

II. ХОЗЯЙСТВО ДВИЖЕНИЯ

2.1. Поездная и маневровая работа выполняется локомотиво-составительскими бригадами, состав которых определяется установленным порядком в зависимости от местных условий работы.

2.2. Локомотивные и составительские бригады должны, как правило, закрепляться за определенными маневровыми (поездными) локомотивами.

Составительские бригады могут закрепляться за маневровыми районами (станциями).

2.3. Место нахождения локомотиво-составительских бригад при проведении маневров и движении поездов устанавливается производственными инструкциями.

2.4. При переводе на работу в другой маневровый район или на другую станцию локомотивные и составительские бригады в порядке, установленном на предприятии, должны быть предварительно ознакомлены с особенностями работы в данном районе или на станции.

2.5. Перед началом работы руководитель маневров обязан ознакомить всех работников, участвующих в маневровой работе, с планом предстоящей работы, особенностями ее выполнения и мерами безопасности при ее выполнении.

2.6. При выполнении маневровой работы разрешается передавать команды при помощи переносных радиостанций. Регламент переговоров и порядок пользования ими устанавливается инструкциями предприятия.

2.7. В районе маневровых операций должны быть созданы условия для безопасного их проведения (обзор, видимость, освещенность, уровень шума, степени запыленности, загазованности и т. п.). При неблагоприятных условиях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью в порядке, установленном на предприятии (с пониженной скоростью, с привлечением сигналистов, применением радиостанций и др.).

2.8. Расцепка вагонов должна производиться, как правило, при полной их остановке.

При роспуске вагонов с горки (полугорки) и выполнении маневровой работы толчками разрешается производить расцепку вагонов при движении состава со скоростью не более 5 км/час.

2.9. Запрещается во время движения маневрового состава входить в пространство между вагонами, а также производить расцепление вагонов в пределах стрелочного перевода, настила переезда и в местах погрузки и загрузки навалочных грузов.

2.10. Расцепление специального подвижного состава (чугуно-шлако-сталевозных ковшей, мультных тележек и др.) должно производиться только при полной остановке состава.

2.11. Разъединение тормозных рукавов и их подвешивание должны производиться при полной остановке и после предварительного перекрытия концевых кранов воздушной магистрали обоих вагонов.

2.12. Во время проведения маневров проезд составителя и его помощника разрешается только на тормозных площадках или подножках вагонов, подножках, совмещенных с лестницами на цистернах, и подножках или площадках локомотивов.

2.13. Запрещается проезд на специальном подвижном составе, стоя на платформе или сидя на ее бортах, а также на автосцепке, буксе, обвязочном бруске полувагона, а также нахождение на подножке вагона при проезде в негабаритных местах.

2.14. Вагоны, с которыми не проводятся маневры, должны быть сцеплены и надежно закреплены от ухода ручными тормозами или тормозными башмаками в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Украины, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи Украины от 31 августа 2005 г № 507 и действующей на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики (далее – Инструкция по движению).

Необходимость и порядок закрепления вагонов в процессе проведения маневров устанавливается технико-распорядительным актом станции.

Закрепление специального подвижного состава (ковшей и тележек) на путях при выполнении грузовых операций с отцепленным локомотивом осуществляется способом и в порядке, установленными на предприятии.

2.15 Перевод стрелок работниками локомотиво-составительских бригад впереди движущегося состава при маневровых передвижениях допускается на участках и в порядке, определяемых руководителем предприятия, при полном обеспечении безопасности работающих.

2.16. Маневровая работа с негабаритными, разрядными, взрывоопасными и легкогорючими грузами осуществляется в порядке, установленном, Инструкцией по движению, а также инструкциями предприятия.

2.17. Меры безопасности при маневрах на сортировочных горках и вытяжных путях осуществляются в соответствии с Инструкцией по движению.

2.18. Подача и уборка вагонов в цеха, к погрузочно-разгрузочным пунктам, на пути осмотра и ремонта вагонов допускается только по разрешающему показанию въездной сигнализации, сблокированной с механизмом открывания ворот, с предварительной остановкой состава или одиночного локомотива перед цехом на расстоянии 15-20 м. Включение

въездной сигнализации должно производиться представителем производственного цеха только после удаления людей из рабочей зоны и уборки работающих механизмов из зоны работы локомотиво-составительских бригад.

До установки устройств въездной сигнализации порядок заезда устанавливается нормативными документами предприятия.

2.19. Подача вагонов на вагоноопрокидыватель, к устройствам восстановления сыпучести грузов, бункерам, приемным устройствам, эстакадам, вагонным весам и к другим технологическим объектам производится по сигналам технологической сигнализации в порядке, установленном производственными инструкциями.

2.20. Передвижение вагонов, погрузка или выгрузка которых не закончена, допускается только после согласования с руководителем этих погрузочно-разгрузочных работ.

2.21. Подача (и уборка) вагонов на погрузочно-разгрузочные пути, оборудованные стационарными маневровыми средствами (толкателями, маневровыми тележками, дистанционно управляемыми локомотивами, электролебедками и др.), производится в порядке, установленном производственными инструкциями. В инструкциях должны быть указаны условия, обеспечивающие безопасность всех работников, связанных с маневровой работой и обслуживанием этих механизмов.

2.22. Не разрешается передвигать вагоны на погрузочно-разгрузочных путях грузозахватными устройствами грузоподъемных механизмов без применения направляющих блоков, обеспечивающих вертикальное положение грузовых канатов.

2.23. Начинать движение состава с путевыми кранами и другими машинами на железнодорожном ходу машинист локомотива имеет право только после получения соответствующего разрешения. Порядок получения разрешения машинистом локомотива устанавливается инструкцией предприятия.

2.24. Специальные перевозки на опасном производственном объекте (жидкий и горячий металл, шлак, агломерат и др.) должны осуществляться в специально приспособленном подвижном составе по путям и стрелкам, указанным в технико-распорядительном акте станции, с учетом требований, предусмотренных правилами безопасности соответствующего производства.

2.25. До выпуска металла или шлака в ковши или перед сливом металла или шлака из ковшей локомотив должен быть отцеплен от ковшей и удален на безопасное расстояние, установленное инструкцией предприятия.

Движение состава ковшей разрешается только после постановки и закрепления их в транспортном положении.

Передвижение ковшей со шлаком и жидким металлом на опасном производственном объекте во избежание выплесков должно производиться без толчков и рывков.

2.26. Подача чугуновозных ковшей под налив к разливочным машинам и миксерам, маневры с ковшами, постановка их под слив и уборка после слива должны производиться по указанию ответственного лица.

Движение локомотива под желобами разливочных машин допускается по разрешению бригадира или мастера разливочных машин после того, как желоба подняты и разливочные машины остановлены.

2.27. Уборка со двора изложниц сталеразливочных составов с неустойчивой и неравномерной расстановкой изложниц на поддонах или поддонов на тележках, а также подача таких составов в разливочные пролеты запрещается.

2.28. При сопровождении по площадке опасного производственного объекта составов из чугуно-шлако-стелевозных ковшей и мультных тележек запрещается находиться на лафетах и тележках.

При сопровождении составов с горячим металлом и шлаком, горячими поддонами и изложницами запрещается находиться на площадке локомотива со стороны состава, не имеющей прикрытия.

2.29. Неисправный подвижной состав подается к местам ремонта в порядке, утвержденном на предприятии.

2.30. При подаче ковшей со шлаком под слив на шлаковые отвалы локомотив должен быть отцеплен и отведен на расстояние не менее 15 м. При наличии прикрытия не менее 4-х осей локомотив может не отцепляться.

2.31. Тормозные башмаки должны иметь установленную окраску, клеймо с указанием места приписки и храниться в местах, предусмотренных технико-распорядительным актом. В районах проведения маневров башмаки должны находиться в специальных тумбах или стойках.

2.32. Пользоваться неисправными тормозными башмаками запрещается.

2.33. Для укладки тормозных башмаков под вторые и последующие колесные пары вагона или состава должны применяться специальные приспособления (вилки или башмаконакладыватели). Укладка под вторую колесную пару четырехосных, или вторую и третью колесную пару шестиосных вагонов без вилки или башмаконакладывателя запрещается.

2.34. Укладка башмака на рельс должна производиться заблаговременно, при этом работник должен находиться на безопасном расстоянии от приближающегося отцепы или вагона. После укладки башмака работник должен отойти в сторону от места укладки башмака на расстояние не менее 1,5 м.

2.35. При подаче составов в отделения раздевания слитков и нагревательных колодцев и уборке составов из этих отделений перемещение кранов в зоне движения состава (локомотива) не допускается. После подачи состава в отделение раздевания слитков или в отделение нагревательных колодцев локомотив должен отцепляться и выезжать за ворота этих отделений. После выезда локомотива запрещается находиться в рабочей зоне этих отделений кому-либо из локомотиво-составительской бригады.

Подача, перемещение и уборка составов из отделений раздевания слитков и нагревательных колодцев должны проводиться по указаниям работников этих отделений, ответственных за проведение указанных операций.

III. ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Подраздел 1. Общие требования

3.1. Путевые работы должны выполняться с максимальным использованием машин, механизмов, электрического и пневматического инструмента.

3.2. Все работы в путевом хозяйстве, кроме работ, выполняемых одним рабочим, должны производиться под руководством и постоянным наблюдением руководителя работ, назначаемого из числа должностных лиц в зависимости от вида, характера, условий и объема работ согласно Правил безопасности труда при выполнении работ в путевом хозяйстве, утвержденных приказом Государственного комитета Украины по промышленной безопасности, охране труда и горному надзору от 12 марта 2007 г. № 43, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 03 апреля 2007 г. под регистрационным № 303/13570, и действующих на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

3.3. Руководитель путевых работ обязан при каждом изменении характера и условий работы перед началом работы устно инструктировать рабочих о мерах безопасности, знакомить их с безопасными приемами работ и порядком ухода с пути перед приближающимся поездом, составом или локомотивом.

3.4. Работники, временно привлекаемые для выполнения путевых работ, должны быть предварительно проинструктированы. Порядок проведения инструктажа, прохода к месту работы и обратно, контроля за работой

временных рабочих определяется руководителем предприятия. Работа временных рабочих в одиночку не допускается.

3.5. Требования по обеспечению безопасности работающих на передвижных, отвальных, забойных и других путях, принадлежащих производственным цехам и обслуживаемых ими, устанавливаются в инструкциях предприятия с учетом требований Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении путевых работ на железных дорогах Украины, утвержденной приказом Министерства инфраструктуры Украины от 02 апреля 2012 г № 204 и действующей на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики (далее – Инструкция при выполнении путевых работ) и настоящих Правил.

Подраздел 2. Порядок проведения и ограждения путевых работ

3.6. Путевые работы с целью обеспечения безопасности работающих должны проводиться по утвержденным технологическим картам и графикам, а работы по восстановлению земляного полотна, ремонту, усилению и переустройству искусственных сооружений – по утвержденным проектам организации работ (далее - ПОР), а при их отсутствии - в порядке, установленном начальником железнодорожного цеха.

3.7. Путевые работы на погрузочно-разгрузочных фронтах (бункерах, эстакадах, складах), а также на путях, расположенных в производственных цехах, в случае их совмещения с ремонтом основных и вспомогательных агрегатов должны выполняться по ПОР, обеспечивающему безопасность работающих и бесперебойное транспортное обслуживание производственных цехов предприятия.

3.8. Путевые работы, а также проверка железнодорожных путей путеизмерительной и дефектоскопной тележками должны выполняться бригадой в составе не менее двух человек.

Выполнение путевых работ одним лицом допускается как исключение в случаях, предусмотренных Инструкцией при выполнении путевых работ.

Если путевые работы ведутся небольшими группами, в том числе и в два лица, то в каждой группе старшим назначается более опытный рабочий, на которого возлагается ответственность за выполнение требований по охране труда.

3.9. Перед выполнением путевых работ в случаях, предусмотренных Инструкцией при выполнении путевых работ, их руководитель в установленном порядке должен дать заявку на выдачу предупреждений поездам.

3.10. Перед выходом на участок выполнения путевых работ руководитель обязан проверить исправность путевых инструментов, наличие потребного количества сигнальных принадлежностей, фактическую выдачу предупреждений машинистам локомотивов, проинструктировать рабочих о порядке безопасного прохода к месту работы и обратно, также проверить у рабочих наличие соответствующих спецодежды и спецобуви.

3.11. Руководитель путевых работ несет ответственность за безопасность движения поездов по ремонтируемому участку и безопасность работающих на этом участке.

3.12. Перед началом работы руководитель работ обязан оградить место работы, расставить рабочих по фронту работы и указать безопасные места, куда они должны уходить при приближении поездов и маневровых составов.

3.13. Путевые работы на станциях, погрузочно-выгрузочных фронтах, забойных и отвальных путях, а также на путях, расположенных в зданиях производственных цехов, должны ограждаться в соответствии с Инструкцией при выполнении путевых работ.

О производстве путевых работ на перегонах, которые ограждаются сигналами остановки или уменьшения скорости, поездам должны выдаваться предупреждения.

3.14. При выполнении путевых работ в непосредственной близости от производственных агрегатов, а также при использовании электрических и пневматических инструментов, механизмов и машин с повышенным уровнем шума руководитель работ должен принять дополнительные меры, обеспечивающие безопасность работающих:

оформить заявку на выдачу предупреждений поездам об особой бдительности и подаче оповестительных сигналов;

выставить сигналиста (сигналистов), который должен стоять как можно ближе к работающей бригаде и так, чтобы заблаговременно видеть подход поезда и сигналом предупредить рабочих об уборке инструмента и уходе пути для пропуска поезда.

3.15. Запрещается производить путевые и земляные работы на участках пути с автоблокировкой, устройствами электрической централизации, контактной сети, а также вблизи электроустановок, кабельных и воздушных сетей без предварительного согласования с руководителями соответствующих служб (участков).

Порядок оформления разрешений на производство путевых и земляных работ на указанных участках устанавливается Инструкцией при выполнении путевых работ, а меры безопасности при производстве этих работ должны определяться инструкциями предприятия.

3.16. Путевые работы, как правило, должны выполняться в светлое время суток. Перечень и порядок выполнения работ в темное время суток устанавливается Инструкцией при выполнении путевых работ. На участках, где путевые работы выполняются в темное время суток, должно быть обеспечено освещение места работы согласно ГОСТ Р 54984-2012 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля».

3.17. Во время выполнения работ без закрытия пути при приближении поезда руководитель должен немедленно дать команду о прекращении работ, подготовить путь для пропуска подвижного состава и отвести рабочих в безопасное место.

3.18. При выполнении путевых работ на перегонах, не ограждаемых сигналами остановки или уменьшения скорости, в условиях плохой видимости (крутые кривые, выемки и пр.) руководитель обязан на время проведения работ установить оповестительную сигнализацию, а при ее отсутствии - выставить сигналиста (сигналистов) с рожком (свистком) и дать предварительно заявку на выдачу предупреждения поездам.

3.19. На горочных и подгорочных путях путевые работы должны выполняться с закрытием пути или во время перерывов в маневровой работе после согласования с дежурным по станции (горке) и записи в Журнал осмотра путей стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи и контактной сети (далее – Журнал осмотра).

В случае выполнения этих работ в перерывах дежурный по станции (горке) должен заранее по громкоговорящей связи, через стрелочников или составителей поездов предупреждать работающих на путях о приеме, отправлении поездов или маневровых передвижениях и необходимости прекращения работ на путях.

3.20. При выполнении работ с применением путевых машин тяжелого типа лицом, ответственным за безопасность рабочих, является старший дорожный мастер или дорожный мастер.

3.21. Все грузоподъемные устройства (грузовые дрезины, козловые и стреловые краны, а также крановые установки на других путевых машинах) должны соответствовать нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации грузоподъемных кранов и подъемников», утвержденным приказом Гортехнадзора ДНР от 08 апреля 2019 г. № 210, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 24 апреля 2019 г. под регистрационным № 3133.

3.22. Во время работы путевых машин лицам, не имеющим отношения к работе данной машины, запрещается находиться на машине.

Перевозка рабочих на путевых и снегоуборочных машинах запрещается.

3.23. Перемещение машин и механизмов к участкам путевых работ и обратно должно производиться только после того, как они приведены в положение для транспортирования.

Как исключение допускается производить транспортирование укладочных кранов (УК) к месту путевых работ и обратно со стрелой, выдвинутой в рабочее положение, при условии соблюдения необходимых мер безопасности, предусмотренных инструкцией предприятия.

Перемещение путевых машин и механизмов вдоль фронта работ разрешается производить в рабочем состоянии, но при условии обеспечения безопасности движения поездов по соседним путям.

Запрещается перемещать путевые машины и начинать их работу без команды руководителя. Руководитель работы должен подавать команду на управление машиной лишь после того, как убедится, что все рабочие находятся в безопасном месте, а состояние пути позволяет осуществить передвижение или начать работу машины.

3.24. Осмотр, регулировка и текущий ремонт ходовой части и тормозного оборудования путевых машин и механизмов должны производиться в гаражах и на смотровых канавах.

3.25. Требования охраны труда при выполнении путевых работ с использованием отдельных путевых машин и механизмов должны быть предусмотрены в инструкциях предприятия. В этих инструкциях должны быть указаны допустимые рабочие скорости передвижения машин, безопасные зоны расположения людей при работе машин и другие меры по обеспечению безопасности работающих.

3.26. При механизированной замене верхнего строения пути рельсовыми звеньями запрещается снимать с пути старые звенья и укладывать новые до удаления работающих в безопасную зону; рабочие при перетяжке рельсовых пакетов должны находиться не ближе чем в 10 м от троса.

3.27. При работе комплекса (двух и более) путевых машин и сосредоточении на участке работ значительного числа (двух и более) бригад работников пути должны быть предусмотрены особые меры безопасности.

Уровень руководства такими работами, круг обязанностей руководителя работ и дополнительные меры безопасности определяются распоряжением начальника железнодорожного цеха (инструкцией предприятия).

При выполнении работ комплексом машин для безопасности работающих руководитель обязан обеспечить: регламент работы одной и более машин в условиях выполнения ремонтных работ монтерами пути; безопасное расстояние между машинами; соответствующее ограждение места работ и соседних путей; надежную и постоянную связь с дежурными по станциям и с машинистами работающих машин.

3.28. Порядок использования несъемных и съемных подвижных единиц, а также путеизмерительных и дефектоскопных тележек и ограждение их сигналами устанавливается Инструкцией при выполнении путевых работ.

Порядок погрузки, разгрузки и сопровождения движущихся вагончиков и тележек должен быть предусмотрен в инструкции предприятия.

3.29. На электрифицированных участках руководитель должен так организовать все путевые работы, чтобы исключить возможность приближения рабочих, а также используемых приспособлений, инструментов, материалов к находящимся под напряжением частям контактной сети ближе, чем на 2 м.

3.30. При необходимости приближения к частям контактной сети на расстояние менее 2 м (для ремонта или покраски искусственных сооружений, проверки габарита приближения строений и т. п.) напряжение с контактной сети должно быть снято на весь период работ.

Приступать к работам можно только после получения письменного разрешения представителя участка контактной сети (энергослужбы) и заземления контактной сети на месте работ.

Все работы должны выполняться под наблюдением представителя участка контактной сети (энергослужбы), указания которого в части обеспечения электробезопасности работающих являются обязательными для руководителя работ.

3.31. Работать на электрофицированных участках, связанных с нарушением непрерывности тяговой рельсовой нити, разрешается только после прекращения движения электропоездов по этому пути и установки обходных шунтов.

Заменять рельсы с одновременным отсоединением отсасывающих фидеров можно только по разрешению и указанию представителя участка контактной сети. При этом отсоединение отсасывающего фидера запрещается производить до полного соединения с уже закрепленным обходным шунтом или с другим путевым рельсом той же рельсовой нити.

Отключение усовиков дроссель-трансформаторов при замене рельсов, а также при подъеме пути на электрифицированных участках переменного тока разрешается производить только после снятия напряжения с контактной сети.

3.32. При одиночной смене рельсов на электрифицированных участках, а также при монтаже изолирующих стыков вместо них предварительно должны устанавливаться временные обходные шунты.

3.33. Все металлические конструкции (мосты, путепроводы, эстакады и т. п.), расположенные на расстоянии менее 5 м от контактной сети, должны быть заземлены присоединением к электротяговым рельсовым цепям. Демонтаж и восстановление этих заземлений при смене рельсов производятся работниками

службы пути по разрешению и указаниям представителя участка контактной сети.

3.34. На электрифицированных участках железнодорожных путей осмотр, регулировка и ремонт крышевого оборудования путевых машин без снятия напряжения в контактной сети и заземления запрещается.

3.35. Путевые работы с использованием грузоподъемных машин и механизмов под контактной сетью, находящейся под напряжением, допускается выполнять только в том случае, если они имеют ограничитель вертикального перемещения рабочей части в пределах габарита подвижного состава.

3.36. При работе электробалластов по рихтовке пути, подбивочно-выправочных машин циклического действия, а также рельсоукладчиков, занятых на уборке смененных рельсов, снятие напряжения с контактной сети не требуется.

Не требуется отключение напряжения с контактной сети при работе с кранами, имеющими стрелы, которые перемещаются только в горизонтальной плоскости (краны дрезин, укладочные краны и др.).

3.37. При работе машин тяжелого типа на электрифицированных участках без снятия напряжения с контактной сети необходимо заземление опор контактной сети и других устройств отвести за пределы габарита машин в рабочем состоянии. Отвод и восстановление заземлений производятся исполнителем работ по разрешению и указаниям представителя участка контактной сети (энергослужбы).

3.38. При выполнении работ на пути с применением рельсоукладчиков, выправочно-подбивочных, щебнеочистительных машин, стреловых кранов, электробалластов при подъеме пути на электрифицированных участках напряжение с контактной сети должно быть снято на весь период работ, а контактная сеть на участке работ должна быть заземлена или демонтирована.

3.39. Там, где работа указанных выше машин не приводит к нарушениям целостности защитных заземлений и в тех случаях, когда работе этих машин не мешает заземление опор контактной сети (при наличии групповых заземлений, выведенных за габарит машин в рабочем состоянии, при отсутствии опор с заземлением у путей, на которых работают машины) или отсутствует заземление на деревянных опорах, работа этих машин может выполняться без снятия напряжения с контактной сети и без отвода защитных заземлений. Порядок выполнения таких работ и меры безопасности, которые должны при этом соблюдаться, предусматриваются в инструкциях предприятия.

3.40. При выполнении работ машинами тяжелого типа на путях, смежных с электрифицированными, руководитель работ обязан следить, чтобы ни одна

часть машины (стрела, трос и др.) или груз не приближались на расстояние менее чем на 2 м к находящимся под напряжением проводам или частям контактной сети.

3.41. Работы по наплавке и закалке рельсовых концов, наплавке крестовин и сварке рельсов в пути должны выполняться под руководством бригадира пути и руководителя сварочно-наплавочных работ.

Выполнение этих работ на участках с автоблокировкой необходимо предварительно согласовать с начальником службы сигнализации централизации и блокировки (СЦБ).

Во избежание замыкания автоблокировки рельсовых путей руководители работ должны строго следить за надежностью изоляции сварочных кабелей.

Сварочные агрегаты, наплавочные станции, ацетиленовые генераторы, вспомогательное оборудование и материалы, используемые для сварочно-наплавочных работ, должны находиться за пределами габарита приближения строений.

3.42. После выполнения путевых работ в объеме, обеспечивающем безопасный пропуск поездов по участку работ, руководитель обязан проверить состояние пути и соблюдение габаритов; ликвидировать выявленные отступления; дать команду об уходе людей и уборке машин, механизмов и инструментов; дать команду сигналистам об уходе со своих рабочих мест и уборке сигналов; проследить за уходом всех рабочих в безопасные места.

3.43. Выгруженные или подготовленные к погрузке около пути материалы верхнего строения (рельсы, скрепления, шпалы, стрелочные переводы и др.) должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался и были соблюдены требования Инструкции при выполнении путевых работ.

3.44. Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте - не ближе 2,5 м.

3.45. Выгрузка балласта и других материалов верхнего строения пути должна производиться под руководством дорожного мастера или бригадира пути, в обязанность которых входит обеспечение безопасного проведения работ, соблюдение габарита при выгрузке, приведение подвижного состава после выгрузки в положение для транспортирования.

3.46. Выгрузку балласта допускается производить при движении поезда со скоростью не более 5 км/ч. В этих случаях руководитель должен заблаговременно предупредить рабочих, машиниста и помощника машиниста поезда о разгрузке во время движения и идти рядом с поездом с той стороны и

на таком расстоянии, чтобы ему хорошо была видна поездная бригада и он мог в случае необходимости подать сигнал об остановке поезда.

Для открытия бортов платформ и люков полувагонов поезд с балластом перед разгрузкой должен быть остановлен.

3.47. Выгрузка шпал и брусьев на ходу поезда запрещается.

Запрещается производить погрузку, выгрузку и переноску шпал и брусьев, пропитанных антисептиками, без специальной одежды. Руководитель работ должен обеспечить рабочих защитной пастой для смазывания лица, рук и других открытых частей тела.

Укладка и крепление шпал и брусьев при погрузке на платформы и в полувагоны должны производиться с учетом использования грузоподъемности вагонов и исключения возможности обрушения, развала шпал, брусьев.

3.48. Погрузка и выгрузка рельсов, стрелочных переводов должны производиться с применением механизмов и приспособлений; все операции при производстве этих работ должны выполняться только по команде руководителя работ, который должен обеспечить соблюдение мер безопасности рабочими, участвующими в работе.

Выгрузка рельсов с платформ и дрезин на ходу разрешается только при наличии для этого специальных приспособлений.

При погрузке и выгрузке рельсов и стрелочных переводов для поддержания и направления груза и для нахождения работающих при этом вне зоны опасности должны применяться гибкие чалочные приспособления (оттяжки) или штанга-крючок соответствующей длины.

3.49. К погрузке и выгрузке материалов верхнего строения пути кранов на грузовой дрезине допускаются лица, имеющие право управления краном дрезины.

Работой крана на дрезине должен руководить работник по должности не ниже бригадира пути.

При пропуске поезда по соседнему пути работа крана на дрезине прекращается.

Начинать работу с краном на грузовой дрезине разрешается только после постановки ее на тормоза и при необходимости закрепления тормозными башмаками.

При погрузке и выгрузке шпал и брусьев руководитель работы должен обеспечить соблюдение следующих мер безопасности:

строповку шпал и брусьев производить исправными тросами;

рабочие-стропальщики должны поддерживать и направлять пакет чалочным приспособлением, находясь не ближе 2 м от поднимаемого груза.

3.50. При управлении механизмом разгрузки хоппер-дозаторов необходимо пользоваться только специальным инструментом.

При пропуске поезда по соседнему пути выгрузка балласта из хоппер-дозаторов должна быть прекращена, а обслуживающий персонал должен быть удален руководителем работ на обочину пути.

Подраздел 3. Очистка путей и стрелочных переводов

3.51. Работы по очистке путей перегонов, станций и погрузочно-разгрузочных фронтов должны выполняться с соблюдением мер обеспечения безопасности путевых рабочих и других лиц, привлекаемых к выполнению этих работ, и в порядке, утвержденном руководителем предприятия.

3.52. Очистка путей должна производиться, как правило, механизированным способом. В труднодоступных для машин местах очистка путей может производиться вручную.

3.53. Очистка путей должна производиться под руководством и постоянным наблюдением руководителя работ. От непосредственного участия в работе бригады руководитель освобождается.

3.54. Для руководства привлекаемыми на очистку снега временными рабочими заблаговременно должны назначаться опытные работники железнодорожного транспорта.

К выделенному руководителю может прикрепляться группа работников в составе не более:

20 человек - на двухпутных перегонах;

16 человек - на однопутных перегонах и станционных путях;

6 человек - на стрелочных переводах.

3.55. Руководители групп временных рабочих, привлекаемых к работам по снегоборьбе, водоборьбе, очистке пути, перед началом работ обязательно их инструктируют, обеспечивают безопасный проход от места сбора к месту работы и обратно, правильную расстановку рабочих по фронту работ, своевременное предупреждение и отвод с пути в безопасное место при приближении подвижного состава.

3.56. При массовом привлечении людей для очистки пути, на которых производятся эти работы, должны закрываться для движения поездов и маневровой работы и ограждаться. При необходимости использования хозяйственных поездов для этих работ поездам должны выдаваться предупреждения о бдительности, необходимости снижения скорости и подачи оповестительных сигналов при приближении к месту работы.

3.57. Для обеспечения бесперебойной и безопасной работы путевых и снегоуборочных машин в зимних условиях в процессе подготовки железнодорожного хозяйства к зиме необходимо:

убрать с пути и междупутий станций и перегонов посторонние предметы, материалы и детали, производственные отходы и мусор;

спланировать балласт на обочинах пути и междупутьях;

проверить отступления от габарита приближения строений путевых знаков, столбиков для проводов и других устройств СЦБ, воздушных колонок, стеллажей для запасных частей, столбов электролиний и др.;

ликвидировать препятствия для пропуска снегоочистителей, стругов и снегоуборочных машин в рабочем состоянии или при необходимости оградить места препятствия сигнальными знаками.

3.58. Порядок выполнения работ по уборке снега с использованием специализированных машин определяется инструкцией предприятия.

Порядок использования и требования по обеспечению безопасности при эксплуатации путеочистительных машин с турбореактивным двигателем устанавливаются Инструкцией при производстве путевых работ.

3.59. При расчистке на перегонах снег должен укладываться на расстоянии не ближе 2 м от головки ближайшего рельса.

При расчистке путей от снежных заносов снегоочистителем или вручную с образованием траншей в снежных откосах необходимо устраивать ниши на расстоянии 20-25 м одна от другой в шахматном порядке для размещения рабочих при пропуске поездов. Размер ниши определяется количеством рабочих, занятых на этой работе, но должен быть глубиной не менее 0,75 м, шириной не менее 2 м.

Ширина траншеи на однопутных участках должна быть не менее 5,5 м, на двухпутных - не менее 9,6 м.

При расчистке снега в местах, где возможны обвалы снега (выемки, косогоры и др.), необходимо принимать меры безопасности, исключая снежный обвал.

3.60. При расчистке путей от снега на станциях ширина снежного вала на междупутье не должна превышать 1,5, а высота - 1 м.

Для прохода работников, связанных с движением поездов и маневровой работой, через каждые 9-10 м в валах должны делаться разрывы шириной не менее 1 м.

Запрещается расставлять рабочих на стрелках за пределами видимости и слышимости сигналов, подаваемых сигнаристами.

Работа по очистке и уборке снега, производственных отходов и мусора на подгорочных путях и стрелках может выполняться только в периоды, когда нет подачи вагонов на очищаемые пути и стрелки.

3.61. Порядок и меры безопасности при очистке стрелочных переводов вручную с применением сжатого воздуха и передвижных машин (СМ2, щеточных и др.) определяются инструкциями предприятия с учетом требований Инструкции при выполнении путевых работ.

3.62. При работе путевых машин на станциях должны быть приняты меры, исключающие возможности повреждения труб и приспособлений устройств автоматического обдува стрелок.

3.63. Очистка стрелок сжатым воздухом с помощью переносных шлангов должна производиться не менее чем двумя работниками, один из которых должен выполнять функции сигналиста. Очистка пути шлангом, подключаемым к локомотиву, может производиться одним лицом, но под наблюдением второго лица из состава локомотивной бригады. Занятые на очистке рабочие должны быть обеспечены защитными очками.

Шланги для обдува стрелок должны быть длиной не более 20 м. Не допускается пересекать шлангом более одного пути поверх рельсов. Пересечение нескольких-путей допускается производить только в случае, если шланг проложен под рельсами.

Подраздел 4. Звеносборочные базы

3.64. Сборка и разборка рельсовых звеньев должна производиться в соответствии с технологической картой работ и соблюдением мер безопасности, предусмотренных настоящими Правилами и инструкцией по охране труда, утвержденной начальником железнодорожного цеха или путевой машинной станции (ПМС).

Выполнение работ на звеносборочных базах должно производиться механизированным способом с применением кранов для выгрузки и погрузки материалов верхнего строения и готовых звеньев.

Складирование материалов должно осуществляться только в местах, предусмотренных проектом.

3.65. Рельсы в штабелях должны укладываться только на подошву вплотную друг к другу и по высоте не более чем в 5 рядов с поперечными прокладками между рядами. По торцам рельсы должны выравниваться для соблюдения габарита. Разрывы между штабелями должны быть не менее 2 м.

3.66. Выгрузку, складирование и последующую развозку креплений следует производить в металлических контейнерах, а хранение осуществлять на специальных площадках или в крытых помещениях, оборудованных настилами с жесткими бортами.

3.67. Сборка рельсовых звеньев должна производиться на специальных звеньях-шаблонах или сборочных путях с соблюдением мер безопасности работающих.

Раскладку шпал на шаблон или сборочный путь следует производить грузоподъемными механизмами.

При раскладке рельсов стреловым краном необходимо применять траверсы.

3.68. Каждое собранное звено с железобетонными шпалами, предназначенное для укладки на участках, оборудованных автоблокировкой или электрической централизацией, должно проверяться на сопротивление электрическому току между рельсами.

3.69. Собранные звенья складываются в штабеля на участках, обеспечивающих удобную и безопасную их погрузку на платформы путеукладочного поезда. При работе с погрузочным краном ПКД допускается укладывать в штабель по высоте не более 12 звеньев, а козловыми кранами - не более 17 звеньев.

Подраздел 5. Шпалопропиточные установки

3.70. Пропитка шпал и переводных брусьев антисептическими маслами должна производиться в соответствии с техническими условиями и инструкцией по охране труда.

3.71. Для контроля за соблюдением правил охраны труда при проведении работ, связанных с пропиткой шпал и переводных брусьев, а также при эксплуатации и ремонте оборудования шпалопропиточной установки назначается ответственное лицо.

3.72. Машинное отделение и другие закрытые помещения шпалопропиточной установки должны быть оборудованы вентиляцией с преобладанием притока воздуха над вытяжкой.

3.73. Резервуары, содержащие пропиточные растворы, должны герметически закрываться.

3.74. Пропиточные цилиндры и вагонетки должны быть оборудованы надежно действующими устройствами, исключающими возможность всплытия шпал и их падение из вагонеток, а также предотвращающими сход вагонеток с рельсов в цилиндре. Вагонетки должны быть оборудованы сцепкой, исключающей самопроизвольную расцепку.

3.75. Рельсовые пути должны систематически посыпаться песком и очищаться во избежание образования грязи от остатков антисептиков, стекающих со шпал при уборке вагонеток из пропиточного цилиндра.

3.76. Запрещается персоналу, обслуживающему шпалопропиточную установку, стоять у крышек цилиндров, находящихся под давлением, и у

открытого цилиндра, а также идти впереди состава вагонеток при их загрузке в цилиндр.

3.77. Работники шпалопропиточных установок, которые по кругу своих обязанностей имеют дело с пропиточными растворами, должны обеспечиваться и пользоваться предусмотренной спецодеждой, средствами защиты (очки, респиратор, пастой для смазывания открытых частей тела, шеи, лица), а также мылом и теплой водой.

3.78. Разогрев цистерн должен производиться нагревательными приборами закрытого типа. Применение для этих целей открытого огня запрещается.

3.79. Пункты слива жидких пропиточных растворов должны оборудоваться эстакадами, обеспечивающими безопасный доступ к люкам цистерн, а также специальными приспособлениями и устройствами (желоба, лотки), обеспечивающими безопасную работу по сливу и хранению пропиточных растворов.

3.80. Пункты слива, помещения для приготовления пропиточных растворов, помещения самой пропиточной установки должны быть оснащены противопожарным инвентарем в соответствии с Правилами пожарной безопасности, утвержденными приказом Министерства Украины по вопросам чрезвычайных ситуаций от 19 октября 2004 г. № 126, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 04 ноября 2004 г. под регистрационным № 1410/10009, и действующими на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

IV. ХОЗЯЙСТВО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Подраздел 1. Общие требования

4.1. Настоящий раздел Правил предусматривает основные требования по обеспечению безопасных условий работы при эксплуатации, техническом обслуживании и ремонте тепловозов, электровозов, мотовозов, устройств и сооружений хозяйства подвижного состава.

Локомотивы и вагоны, используемые на предприятиях отрасли, должны соответствовать условиям выполняемой работы, обеспечивать безопасную работу обслуживающего их персонала и бесперебойное обслуживание производственных цехов.

Порядок технического обслуживания, ремонта и эксплуатации локомотивов и вагонов осуществляется в соответствии с Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта промышленных предприятий, утвержденными приказом Министерства промышленной политики Украины 15 февраля 2010 г. № 70, зарегистрированным в

Министерстве юстиции Украины 22 марта 2010 г. под регистрационным № 237/17532 (далее - ПТЭ), и действующими на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

4.2. Модернизация и изменения в конструкции локомотивов и вагонов могут производиться только с учетом требований ПТЭ и обеспечения безопасных условий их обслуживания.

4.3. Осмотр и все виды ремонта специального подвижного состава осуществляются работниками производственных цехов, за которыми он закреплен.

Работники производственных цехов, ответственные за осмотр и ремонт специального подвижного состава, один раз в два года подвергаются проверке знаний в комиссии с участием представителя железнодорожного цеха.

Подраздел 2. Эксплуатация локомотивов

4.4. Обслуживание локомотивов, как правило, должно производиться закрепленными бригадами, возглавляемыми старшим машинистом тепловоза (электровоза).

4.5. На каждом локомотиве должны находиться схемы электрических цепей и пневмомагистралей, вывешенные на видных местах, а также бортовой журнал технического состояния локомотива - приема и сдачи смен.

4.6. Смазочные и обтирочные материалы должны храниться на локомотивах в специально оборудованных местах. Для их оборудования разрешается хранение смазочных материалов в бидонах (коробах) с крышками и с соответствующими надписями.

4.7. При движении локомотива входные двери кабины машиниста должны быть закрыты, но не заперты на замок. Коридоры и подходы к дверям не должны загромождаться какими-либо предметами.

4.8. Каждый локомотив должен иметь исправные защитные блокировки, ограждающие устройства и другие средства, обеспечивающие безопасность обслуживающего персонала.

4.9. Запрещается подъем на крышу электровоза, тягового агрегата, а также тепловоза при их работе на электрифицированных путях при включенной контактной сети, даже при боковом токосъеме.

4.10. На локомотивах должны иметься предупредительные знаки и надписи в соответствии с Правилами безопасной эксплуатации

электроустановок потребителей, утвержденными приказом Комитета по надзору за охраной труда Министерства труда и социальной политики Украины от 09 января 1998 г. № 4, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 10 февраля 1998 г. под регистрационным № 93/2533, и действующими на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики (далее – ПБЭЭП). На тепловозах, обращающихся на электрифицированных путях, в соответствующих местах должна быть надпись «Берегись контактного провода».

4.11. Кожухи электрических приборов, аппаратов и корпуса вспомогательных машин локомотивов, к которым возможно прикосновение обслуживающего персонала, должны быть надежно заземлены.

4.12. Исправность защитных блокировок, состояние заземлений и предупредительных надписей должны проверяться при каждом ремонте локомотива. Исправность защитных блокировок, кроме того, должна проверяться локомотивной бригадой при приеме каждой смены.

4.13. Каждый локомотив должен быть укомплектован необходимым инструментом, наличие и состояние которого необходимо проверять при каждом плановом ремонте.

4.14. При работе двухсекционных тепловозов в одну секцию каждая секция должна быть оборудована прожектором с обеих сторон.

4.15. Боковые окна и двери в кабине машиниста должны быть в исправном состоянии, плотно закрываться и иметь уплотнения для предупреждения проникновения холодного воздуха, шума, пыли и газа.

4.16. Локомотивы, используемые для перевозки горячих грузов и работающие на участках с высокой температурой, должны быть оборудованы соответствующими устройствами для защиты локомотивной бригады и локомотива от высоких температур. В случае отсутствия таких устройств порядок и условия их работы определяются производственной инструкцией, предусматривающей обеспечение безопасности работ в условиях воздействия высоких температур.

Все локомотивы должны быть оборудованы звуковыми сигналами соответствующей громкости.

4.17. Локомотивы с обоих концов должны быть оборудованы подножками и поручнями, обеспечивающими удобную и безопасную работу составительской бригады.

4.18. На каждом локомотиве должны быть:
на электроподвижном составе (электровозах, тяговых агрегатах):

- не менее двух диэлектрических ковриков размером 0,5×0,6 м;
 - две пары диэлектрических перчаток;
 - не менее одной отключающей изолирующей штанги (на двухсекционных электровозах не менее двух штанг), не имеющей механического привода разъединителей;
 - две заземляющие штанги на электровозах и тяговых агрегатах переменного тока для снятия емкостных зарядов с силовых цепей и заземления первичной обмотки тяговых трансформаторов;
 - два противогаза марки «Г» на электровозах переменного тока с ртутными выпрямителями;
 - на тепловозах с электрической передачей:
 - не менее двух диэлектрических ковриков размером 0,5×0,6 м;
 - две пары диэлектрических перчаток;
 - на тепловозах с гидравлической передачей - две пары диэлектрических перчаток;
 - на тепловозах, оборудованных противопожарной установкой – два противогаза соответствующей марки.
- Кроме того, на каждом локомотиве должны быть согласно установленным нормам:
- комплект противопожарного оборудования;
 - комплект сигнальных принадлежностей;
 - тормозные башмаки в количестве, определяемом местными условиями, но не менее двух;
 - аптечка.

Подраздел 3. Эксплуатация вагонов

4.19. Техническое состояние вагонов, принадлежащих предприятию, должно отвечать требованиям ПТЭ.

Поручни, подножки и другие элементы вагонов должны содержаться в исправном состоянии. Эксплуатация вагонов с неисправными или плохо закрепленными подножками и поручнями не допускается.

4.20. Запорные устройства вагонов должны обеспечивать надежное запираение люков, дверей, бортов вагонов.

Механизмы запирания кузовов думпкаров, хопперов и других вагонов с механизированной разгрузкой должны обеспечивать надежное закрепление кузовов.

Эксплуатация вагонов с неисправными запорными устройствами не допускается.

4.21. При работе с думпками запрещается:

производить разгрузку от тормозной магистрали, кроме аварийных случаев;

увеличивать давление воздуха в разгрузочной магистрали выше предусмотренного в инструкции завода-изготовителя;

находиться на тормозной площадке думпкара при его разгрузке;

производить переключение кранов управления разгрузкой во время движения состава.

4.22. Зарядка разгрузочной пневмомагистрали вагонов должна производиться в специально предусматриваемых местах (участках выгрузки, ремонта).

Подраздел 4. Депо, пункты технического осмотра локомотивов и вагонов и пункты экипировки локомотивов

4.23. Техническое состояние и оснащение депо и мастерских для ремонта локомотивов и вагонов должны предусматривать максимальную механизацию работ по разборке и сборке узлов и агрегатов локомотивов и вагонов, очистке (обмывке) и ремонту деталей и обеспечивать безопасность работников при выполнении указанных операций.

4.24. Стеллажи и приспособления для размещения ремонтируемых деталей и запасных частей должны иметь прочную, устойчивую конструкцию, обеспечивающую удобную и безопасную работу по укладке, уборке и хранению деталей и запасных частей.

4.25. Порядок ввода локомотивов в депо и вывода их из депо с соблюдением мер охраны труда определяется инструкцией предприятия.

Если принята система ввода локомотивов в депо и вывода их из депо при помощи кабеля, напряжение источника питания электротоком не должно превышать 400 В.

Во вновь проектируемых, строящихся и реконструируемых депо не должно предусматриваться наличие троллей.

4.26. Контактная сеть, расположенная на пунктах технического осмотра и экипировки, должна быть оборудована секционным разъединителем для подачи и снятия напряжения, смонтированным у этих сооружений. Привод разъединителя должен иметь двойное заземление на тяговый рельс и при отключенном положении должен быть заперт.

4.27. Порядок ввода, осмотра крышевого оборудования и вывода локомотива с пунктов технического осмотра и экипировки под контактной сетью, устанавливающий требования по обеспечению безопасных условий труда локомотивных и экипировочных бригад, слесарей и других работников, имеющих право доступа на эти устройства, должен быть предусмотрен в инструкции предприятия.

Все заезды локомотивов на пункты технического осмотра и экипировки при наличии контактной сети должны регистрироваться в специальной книге.

4.28. Помещения локомотивных и вагонных депо, экипировочных пунктов, складов топлива и смазки должны быть оснащены противопожарным инвентарем и средствами пожаротушения в соответствии с требованиями Правил пожарной безопасности, утвержденных приказом Министерства Украины по вопросам чрезвычайных ситуаций от 19 октября 2004 г. № 126, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 04 ноября 2004 г. под регистрационным № 1410/10009 (далее - Правила пожарной безопасности), и действующих на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

4.29. Окна и двери насосных, раздаточных, регенерационных, сепараторных помещений и тарных складов нефтепродуктов должны открываться наружу, а дверные проемы не должны иметь пороги.

4.30. Насосы для перекачки дизельного топлива, а также насосы и агрегаты, установленные в общем помещении насосной дизельного топлива, должны быть укомплектованы электродвигателями во взрывобезопасном исполнении.

Пускатели, осветительная арматура, провода и кабели, а также способы их установки и прокладки должны отвечать требованиям Правила пожарной безопасности. Хранилища дизельного топлива и смазочных материалов, трубопроводы и насосы должны быть надежно заземлены. Площадки и лестницы резервуаров должны быть выполнены из огнестойких материалов.

4.31. Все сливные лотки, ямы и другие емкости для нефтепродуктов должны быть закрыты. В случае если по техническим причинам закрыть их не представляется возможным, они должны быть ограждены решетками или перилами.

4.32. В пунктах выдачи дизельного топлива должны устанавливаться приемные баки для слива загрязненного топлива из отстойников топливных баков тепловозов. При спуске сточных вод от устройств топливно-смазочного хозяйства должно быть обеспечено улавливание нефтепродуктов, исключаящее их содержание сверх допустимой концентрации.

4.33. Емкости с химическими веществами должны иметь плотно пригнанные и закрывающие их крышки (пробки) и четкие надписи с названием хранящихся в них растворов и химикатов.

4.34. Работники, связанные с приготовлением и выдачей электролитов, жидкостей для охлаждения дизелей, обработкой грузов типа сернистых нефтепродуктов, кислот, щелочей и др., обязаны знать средства и меры защиты

от вредного действия химических веществ, с которыми им приходится работать.

4.35. Люки колодцев водоснабжения и канализации, траншеи и коммуникационные системы должны быть постоянно закрыты крышками на уровне пола.

4.36. Ремонтные и смотровые канавы должны быть удобными для очистки, для чего стены и дно канав должны быть гладкие (облицованы металлическим или синтетическим материалом).

Для стока воды дно канавы должно иметь уклон 0,04-0,05 градусов в сторону одной из стен канавы к сточному лотку, расположенному у этой стены.

4.37. Скатоспускные канавы должны перекрываться щитами или иметь ограждения.

Для перехода через ремонтные и смотровые канавы должны иметься съёмные переходные мостики.

4.38. Каждая канава по торцам должна быть оборудована ступенями, которые должны содержаться в исправном, чистом состоянии.

4.39. Тупиковые пути ремонтных зон локомотивных и вагонных депо должны иметь концевые упоры, препятствующие сходу подвижного состава.

4.40. Отделение для заливки и обработки подшипников скольжения в вагонных депо должны оснащаться оборудованием, исключающим возможность загрязнения воздушной среды дымом и свинцовой аэрозолью. Приточно-вытяжная вентиляция должна исключить превышение предельно допустимой концентрации свинца в воздушной среде рабочей зоны.

Станки для расточки подшипников должны иметь приспособление для удаления мелкой стружки и свинцовой пыли.

4.41. В локомотивном и вагонном депо должно быть достаточное количество штепсельных розеток для переносных электрических светильников на напряжении 12-42 В в зависимости от степени опасности для того, чтобы любое рабочее место ремонтируемого локомотива или вагона было нормально освещено.

Светильники, расположенные в нишах ремонтных и смотровых канав, должны содержаться в чистоте и обеспечивать нормальное освещение рабочего места.

Подраздел 4.5. Ремонт локомотивов и вагонов

4.42. Перед постановкой для ремонта в депо локомотивы и вагоны должны быть очищены от грязи, а в зимнее время - и от льда (снега); вагоны

должны быть также очищены от остатков грузов. Котлы цистерн должны пропариваться и дегазироваться, что оформляется соответствующим документом.

Для очистки локомотивов и вагонов перед постановкой на ремонт в депо следует иметь на предприятии механизированные установки.

4.43. Расстановка локомотивов и вагонов в депо должна производиться с таким расчетом, чтобы оставались свободные проходы (не менее 1 м) между ремонтируемым подвижным составом и конструкциями здания, между отдельными единицами подвижного состава, между подвижным составом и выкатанными колесными парами или тележками, снятыми или подготовленными к установке оборудованием, деталями и др.

4.44. Из резервуаров и тормозных магистралей локомотивов и вагонов, поставленных на ремонт в депо, должен быть выпущен воздух. Воздух должен также выпускаться из запасных резервуаров автотормозов вагонов перед выполнением ремонтных работ на них и подводящих воздухопроводах. На локомотивах должны быть отключены аккумуляторные батареи, на губки пусковых контакторов тепловозов надеты предохранительные колпачки из изоляционного материала, вынуты предохранители на пульте управления.

4.45. При снятии, ремонте и установке узлов, агрегатов, тяжелых частей локомотивов и вагонов должны применяться соответствующие приспособления (настилы, маты, подмости, стеллажи, стационарные и переносные площадки с барьерами, лестницы, съёмники, кантователи и др.), обеспечивающие безопасность выполнения работ.

4.46. При снятии или установке на локомотив или вагон крупногабаритных и особо тяжелых узлов, агрегатов (дизелей, электрогенераторов, рам вагона, кузовов думпкара или его частей, секций кузовов вагона и др.) руководитель работ должен принимать меры для предотвращения входа людей в опасную зону.

4.47. Электрические аппараты и машины перед ремонтом должны быть продуты сжатым воздухом в специальных камерах, оборудованных вытяжной вентиляцией. Допускается производить продувку электрических аппаратов и машин в производственном помещении при наличии приточно-вытяжной вентиляции, исключающей распространение пыли в окружающую среду. Руководитель работ должен следить, чтобы во время продувки рабочий, занятый на этой работе, работал с применением индивидуальных средств защиты (очков, респираторов).

Механические узлы и детали перед ремонтом должны очищаться и обмываться в моечных машинах и ваннах.

4.48. Подъем кузова и выкатывание тележек локомотивов и вагонов необходимо выполнять под наблюдением мастера или бригадира.

Во время подъема кузова не допускается нахождение людей в кузове, на крыше или под вагоном. Под поднятый вагон должны быть подведены металлические подставки (тумбы).

Не реже одного раза в три года металлические подставки должны подвергаться испытанию статической нагрузкой, превышающей на 25% номинальную.

Выкатывание тележек должно производиться после установки подставок.

Тележка перед подъемом кузова локомотива (вагона) должна быть надежно закреплена с обеих сторон тормозными башмаками.

При подъеме кузова локомотива (вагона) домкратами их установка должна обеспечивать свободное прохождение тележек. При подъеме локомотива или вагона домкраты должны занимать вертикальное положение. На опорную поверхность головки домкрата должна укладываться деревянная прокладка толщиной 15-20мм.

4.49. Кузов думпкара, также как кузов моторного думпкара тягового агрегата, в случае необходимости ремонта в наклонном положении, должен быть надежно закреплён.

4.50. При необходимости перемещения (перестановки) в процессе ремонта локомотива или вагона все работы на этих объектах прекращаются, должны быть убраны за пределы габарита подвижного состава механизмы, оборудование, отдельные детали и запчасти. Недопустимо нахождение людей в смотровой канаве и на подвижном составе во время его перемещения. Перемещение возможно только по распоряжению и под наблюдением мастера, бригадира или специально выделенного опытного работника.

4.51. При необходимости подачи на электровоз, тепловоз или тяговый агрегат напряжения для проверки вспомогательных цепей регулировки и испытания панелей и вспомогательных машин все работающие должны быть удалены из высоковольтной камеры, дверь камеры закрыта и вывешен предупредительный плакат.

4.52. Испытания изоляции аппаратуры и электрических машин высоким напряжением, проверка сопротивления изоляции мегомметром, настройка шкафов управления выпрямительных установок, обточка и шлифовка коллекторов тяговых двигателей без их выкатывания должны выполняться под наблюдением второго лица, которое назначает мастер.

4.53. Испытания электрической прочности изоляции стационарно установленного оборудования и проводов локомотива должны проводиться при условии выполнения следующих требований:

все работники, за исключением проводящих испытание, должны быть удалены с локомотива;

локомотив с четырех сторон должен быть огражден щитами с надписью «Опасно», а с двух сторон выставлены по одному дежурному;

провода от испытательного трансформатора к испытываемому оборудованию или проводам подключают до подачи напряжения;

работники, выполняющие испытание, уходят в безопасное место и только после этого по сигналу работника, ответственного за испытание, может быть подано напряжение.

4.54. Опробование локомотива после ремонта под рабочим напряжением должно выполнять лицо, имеющее право управления локомотивом и соответствующую квалификационную группу по электробезопасности, с разрешения руководителя (мастера или бригадира), проводившего ремонт. До подачи напряжения или пуска дизеля необходимо убедиться, что локомотив подготовлен к приему напряжения и все работники удалены из высоковольтной камеры, дизельного помещения, с крыши и смотровой канавы.

4.55. Реостатные испытания должны проводиться специально обученными и назначенными лицами. Персоналу, участвующему в реостатных испытаниях, должна присваиваться квалификационная группа по электробезопасности.

До начала реостатных испытаний на тепловозе необходимо:

завершить все работы и подготовить механизмы к испытанию;

освободить проходы в машинном зале;

оборудование очистить от пыли и грязи;

тепловоз затормозить ручным тормозом и под крайние колесные пары подложить тормозные башмаки;

в теплое время года верхние люки машинного помещения открыть, для свободной циркуляции воздуха;

проверить исправность изоляции проводов и кабелей, соединяющих дизель-генераторную установку и электрические аппараты со стендом, надежность болтовых соединений и заземления;

проверить наличие и исправность защитных ограждений, противопожарного инвентаря и предупредительных плакатов;

установить все половицы на свои места.

4.56. Реостатные испытания должны проводиться с применением индивидуальных средств защиты от шума.

Работники, занятые на регулировке электроаппаратуры и реостатных испытаниях, должны быть обеспечены диэлектрическими галошами и перчатками, а также плоскогубцами, отвертками и прочим инструментом с надежно изолированными рукоятками.

4.57. При регулировке дизеля во избежание взрыва в картере запрещается открывать люки дизеля ранее, чем через 15 минут после его остановки.

4.58. Для реостатных испытаний должно быть предусмотрено специальное место, которое следует располагать на расстоянии не ближе 200 м от депо и других производственных помещений. Для снижения шума в окружающей среде при реостатных испытаниях следует иметь вокруг пункта реостатных испытаний полосу зеленых насаждений.

Территория пункта реостатных испытаний должна быть ограждена. Кроме того, бак для реостатных испытаний должен быть надежно огражден, двери ограды заперты на замок. На дверях должен быть предупредительный плакат «Стоять, опасно для жизни!».

4.59. Профилактический осмотр и безотцепочный ремонт вагонов, как правило, должны выполняться на пунктах технического осмотра, расположенных на специализированных для этих работ путях, имеющих необходимые обустройства.

Осмотр и безотцепочный ремонт вагонов на неспециализированных путях станции могут выполняться только с разрешения дежурного по станции.

Осмотр и безотцепочный ремонт вагонов в порядке подготовки их под погрузку или выгрузку могут выполняться на путях погрузки-выгрузки с разрешения работника цеха, ответственного за погрузочно-разгрузочные работы.

4.60. Запрещается производить технический осмотр и ремонт вагонов в разливочных и шихтовых пролетах, в миксерных отделениях, шлаковых дворах сталеплавильных цехов, в местах складирования шихтовых материалов аглофабрик, коксохимических, доменных и других цехов, на забойных и отвальных путях, на путях у складов горючесмазочных, взрывчатых и других легко воспламеняющихся материалов, в негабаритных местах, а также во время ведения погрузочно-разгрузочных работ.

4.61. До начала осмотра или ремонта отдельные вагоны или группа вагонов должны быть ограждены в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Украины, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи Украины от 23 июня 2008 г. № 747 и действующей на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

4.62. Пути, на которых производятся осмотр и ремонт вагонов в ночное время, должны быть освещены в соответствии с ГОСТ Р 54984-2012 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля».

4.63. Ремонтируемый вагон или группа вагонов должны быть закреплены с таким расчетом, чтобы исключить возможность их самопроизвольного движения.

4.64. При осмотре и ремонте вагонов без отцепки локомотива должна быть исключена возможность движения состава с места без разрешения осмотрщика или руководителя работ по ремонту вагонов. Меры безопасности для таких случаев должны быть предусмотрены в инструкциях предприятия.

4.65. Ремонт ходовых частей, рамы, ударно-тяговых устройств, системы механизированной разгрузки вагонов, деталей автоматических и ручных тормозов должен производиться только после принятия мер, исключающих возможность самопроизвольного открывания или закрывания бортов и люков, возврата в транспортное положение наклонного кузова думпкара.

4.66. Работа по проверке и регулировке системы механизированной разгрузки вагонов должна выполняться бригадой в составе не менее двух человек, при этом один из опытных работников должен следить за безопасностью работающих.

4.67. Запрещается выполнять ремонтные работы по электропроводке дистанционных систем управления разгрузкой и сигнализацией без отключения их от источника питания.

4.68. При использовании вагоноремонтных машин (типа РП 227 и др.) назначается ответственное лицо за безопасность эксплуатации и содержание машины в исправном состоянии.

К управлению вагоноремонтной машиной допускается работник, прошедший соответствующий курс обучения, сдавший экзамен на право вождения машины и управления установленными на машине механизмами и имеющий квалификационную группу по электробезопасности не ниже II.

4.69. На предприятиях, где используется вагоноремонтная машина, должна быть разработана инструкция по охране труда при эксплуатации этой машины с учетом требований настоящих Правил и инструкций по эксплуатации завода-изготовителя.

V. УСТРОЙСТВА АВТОМАТИКИ, ТЕЛЕМЕХАНИКИ И СВЯЗИ

Подраздел 1. Выполнение работ на централизованных стрелках

5.1. Перед началом работы на стрелочных переводах при ремонте устройств автоматики и телемеханики руководитель работ должен согласовать время, место и характер работы с дежурным по станции и произвести соответствующую запись в журнале осмотра.

Разрешением к выполнению работ является подпись дежурного по станции в журнале осмотра.

5.2. При проверке и регулировке стрелок электрической централизации должна быть исключена возможность их перевода с центрального или горочного поста без разрешения и предупреждения об этом работающих на стрелке.

Для работы на стрелках, требующих их выключения из электрической централизации, необходимо исключить возможность перевода, их с центрального (горочного поста (схемным путем)), а на посту повесить на рукоятку (кнопку) стрелки табличку с надписью «Выключено».

Для этого при работах внутри стрелочного электропривода выключается контакт, связанный с курбельной заслонкой стрелочного перевода.

5.3. Работы, связанные с разъединением стрелочных остряков, должны выполняться совместно с работниками службы пути, которые производят ограждение места работы, разъединение остряков, закрепление их в требуемом маршрутом положении по указанию дежурного по станции (горке) на время пропуска подвижного состава.

5.4. Запрещается:

приступать к работам, требующим ограждения места их выполнения, до установки сигналов;

снимать сигналы, ограждающие место работ, до приведения устройств в состояние, обеспечивающее безопасность движения и работающих.

5.5. Работы на централизованных стрелках в местах с плохой видимостью и интенсивной маневровой работой, а также в метели, снегопады и туманы должны выполняться не менее чем двумя лицами; при устранении повреждений вторым лицом может быть назначен работник другой службы.

Работы на централизованных стрелках на участках с незначительной маневровой работой и при условии хорошей видимости могут выполняться одним работником, перечень таких участков и меры безопасности устанавливаются инструкцией предприятия.

5.6. Проверка стрелок на плотность прилегания остряка к рамному рельсу производится специальным шаблоном, укрепленным на удлиненной рукоятке.

Подраздел 2. Выполнение работ по обслуживанию рельсовых цепей, путевого оборудования, светофоров, релейных шкафов

5.7. При наличии на объекте напряжения свыше 42 В работы в напольных устройствах без снятия напряжения необходимо выполнять в диэлектрических перчатках или пользоваться инструментом с изолирующими рукоятками.

5.8. Замена путевого дросселя или усовиков, когда одновременно нарушается непрерывность обеих рельсовых нитей одного и того же пути на электрифицированных участках, допускается только при предварительной установке обходных перемычек.

Работы по установке обходных перемычек должны выполняться двумя лицами.

5.9. Работы на путевых дросселях, связанные с отключением отсасывающего фидера, разрешается выполнять только в присутствии и под наблюдением работника контактной сети, при этом отсоединение отсасывающего фидера и соединение его с уже закрепленным обходным проводом или с другим путевым рельсом той же рельсовой нити производится работниками контактной сети.

5.10. Проверка искровых промежутков на заземлителях контактных опор, а также отключение и включение на этот период заземлений производится работниками контактной сети в присутствии электромеханика СЦБ или электромонтера СЦБ шестого разряда.

5.11. Работы по ремонту кабельной сети стрелок, светофоров и рельсовых цепей должны выполняться в соответствии с Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей, утвержденными приказом Министерства топлива и энергетики Украины от 25 июля 2006 г. № 258, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 25 октября 2006 г. под регистрационным №1143/13017 (далее – ПТЭЭП), ПБЭЭП и действующими на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики.

5.12. Перед началом работ на напольном оборудовании СЦБ электрифицированного участка пути необходимо проверить наличие и исправность заземлений светофоров, релейных шкафов, консольных мостиков, маневровых колонок.

5.13. При установке и снятии светофорных мачт руководитель работ обязан:

- не допускать при подъеме мачты никаких работ в яме, в которую устанавливается основание мачты;

- следить за тем, чтобы никто не находился на том участке, куда спускается мачта при снятии;

- допускать к верховым работам рабочих, имеющих право работать на высоте;

- следить за тем, чтобы при производстве работ на мачте работающие пользовались предохранительными поясами;

- не допускать рабочих на установленную мачту до тех пор, пока она не будет надежно закреплена;

не разрешать работать на одной мачте двум работникам, находящимся на разных уровнях;

не допускать рабочих к работе внизу, непосредственно у мачты, если в это время другое лицо выполняет работу сверху;

не допускать выполнение работ на мачте в грозу или бурю;

не допускать нахождения работников на мачте при проходе поезда или маневрового состава.

Все светофорные мачты должны быть снабжены специально устроенными лестницами.

5.14. Работы (покраска, монтажные работы) на светофорах и других устройствах, расположенных на расстоянии менее 2 м, от деталей контактной сети, находящихся под напряжением, должны выполняться только при снятом напряжении и в присутствии работника контактной сети.

Подраздел 3. Выполнение работ по обслуживанию устройств механизированных и автоматизированных сортировочных горок

5.15. До начала выполнения любых работ руководитель работ обязан согласовать их с дежурным по горке, а там, где его нет, с оператором распорядительного поста. Без такого согласования приступать к выполнению работ запрещается.

О работах, связанных с выключением устройств, кроме того, должна быть сделана соответствующая запись в журнале осмотра.

5.16. Дежурный по горке или оператор распорядительного поста обязаны оповещать по громкоговорящей связи всех работников, обслуживающих и ремонтирующих устройства сортировочных горок, о предстоящем роспуске состава, пропуске локомотива или подаче состава из подгорочного парка через зону работ.

5.17. Выполнение работ на вагонных замедлителях, централизованных стрелках и светофорах во время роспуска составов с горки, пропуска локомотивов или подачи через зону работ составов из подгорочного парка запрещается.

5.18. Для выполнения работ на вагонном замедлителе должно быть выделено не менее двух человек, один из которых ведет постоянное наблюдение за движением подвижных единиц.

5.19. Запрещается выполнять работы, вызывающие выход деталей замедлителя из габарита, без выключения вагонного замедлителя из действия, закрытия соответствующего пучка путей или отдельных путей и ограждения места работ.

5.20. Места проведения работ, связанные с выключением вагонных замедлителей и закрытием путей, должны быть выключены из работы со стороны горба горки и со стороны подгорочного парка следующим образом.

Со стороны горба горки:

при работах на верхней тормозной позиции - приведением горочного сигнала в закрытое положение;

при работах на нижней тормозной позиции - установкой стрелки, ведущей на данный пучок, по направлению другого пучка и выключением этой стрелки из централизации с зашивкой на костыли;

при работах на парковой тормозной позиции - установкой соответствующих пучковых стрелок в положение, исключающее возможность попадания подвижного состава на путь, где производится ремонт замедлителя, и смежные с ним пути, выключением данных стрелок из централизации и зашивкой на костыли.

Со стороны подгорочного парка - сигнальником с развернутым красным флагом или красным фонарем, обращенным в сторону парка.

При ограждении места работ на верхней или нижней тормозной позиции сигнальщик должен находиться у предельного столбика первой от замедлителя стрелки со стороны подгорочного парка, при ограждении места работ на парковой тормозной позиции сигнальщик должен находиться на расстоянии 50 м от замедлителя со стороны подгорочного парка.

5.21. Для выполнения работ на стрелках горочной электрической централизации должно быть выделено не менее двух человек.

5.22. Работы по ремонту, чистке и установке электропневматических клапанов, регулировке соленоидов и проверке их изоляции должны выполняться с выключением из действия вагонного замедлителя. Эти работы допускается выполнять во время роспуска состава, при подаче через данный замедлитель состава из подгорочного парка или при проследовании через него локомотива, но при обязательном участии в этих работах двух лиц, одно из которых должно наблюдать за движением и обеспечивать безопасность выполнения работ.

Подраздел 4. Выполнение работ на воздушных и кабельных линиях

5.23. Выполнение работ на воздушных линиях при приближении и во время грозы запрещается.

5.24. При ветре 6 баллов и более, снежных буранах, а также при температуре воздуха ниже предельных норм, установленных постановлениями местных органов власти, выполнение работ на воздушных линиях запрещается. Исключение допускается только для работ по ликвидации аварий, но при этом работа должна выполняться не менее чем двумя работниками.

5.25. Перед началом работы по ремонту воздушных линий руководитель работ обязан проверить надежность и прочность опор на ремонтируемом участке и не допускать работы на ненадежно укрепленных опорах.

5.26. Перед разработкой траншей для укладки кабеля руководитель должен разметить трассу и отметить на ней места пересечения с другими действующими коммуникациями, оформить и согласовать ордер на производство земляных работ.

Разработка траншей в местах пересечения с другими действующими коммуникациями должна производиться с особой осторожностью в присутствии представителя соответствующей организации, цеха или участка.

5.27. Если при выполнении земляных работ (разработки траншей, рытье ям) будут обнаружены не показанные на чертежах подземные кабели, трубопроводы или другие подобные устройства, работы на соответствующем участке должны быть прекращены до выявления характера этих сооружений и согласования дальнейшего выполнения работ с цехами или организациями, которым они принадлежат.

5.28. Работы по устройству пересечений под линиями электропередачи разрешается выполнять без снятия напряжения, но обязательно в диэлектрических перчатках и калошах с использованием инструментов с изолирующими ручками. Подвешиваемые (перетягиваемые, снимаемые) провода линий связи должны быть заземлены.

5.29. Перед началом работы с проводами линий связи руководитель работ обязан убедиться в отсутствии напряжения в местах сближения и пересечения линий связи с линиями электропередачи (между проводами и землей).

5.30. Погрузку и выгрузку барабанов с кабелем необходимо, как правило, выполнять механизированным способом и на ровной местности. При наличии уклона под щеки барабана должны быть подложены упоры так, чтобы исключалась возможность самопроизвольного движения барабана.

5.31. Перед раскаткой кабеля в траншее барабан должен быть подвешен с помощью цельнометаллической оси на козлы, которые устанавливаются на ровной площадке. При раскатке кабеля у барабана должны постоянно находиться не менее двух человек.

Установка барабана для раскатки кабеля на шпалы, пустые барабаны и другие подручные средства запрещается.

5.32. Барабан, погруженный на автомашину или другие транспортные средства, должен быть тщательно закреплен на них при помощи растяжек и специальных башмаков или отесанных бревен, подкладываемых под щеки барабана.

5.33. Перевозка рабочих на транспорте или в кузове автомашины с погруженным барабаном запрещается. Наблюдение за положением барабана должен вести выделенный для этой цели сопровождающий, находящийся в кабине рядом с водителем.

5.34. Колодцы и котлованы, в которых выполняется пайка кабелей или ведутся другие монтажные работы, должны быть ограждены.

5.35. Работы по монтажу кабельных муфт с применением лаков и эпоксидных компаундов, а также их перемещение должны производиться с использованием средств защиты органов дыхания.

Подраздел 5. Выполнение работ на магистральных кабельных линиях сигнализации и связи на участках с электрической тягой переменного тока

5.36. Работы на кабельных линиях сигнализации и связи (далее - КЛСС) должны выполняться бригадой в составе не менее двух человек, один из которых должен иметь квалификационную группу по электробезопасности не ниже IV.

5.37. На все время работы по устранению возникших в кабеле КЛСС повреждений на боксах, ограничивающих поврежденный участок кабеля, должны быть изъяты дужки из гнезд, соединенных с поврежденными и со смежными жилами кабеля, находящимися в общей четверке. При этом на боксах должны быть вывешены плакаты с надписью: «На жилах (таких-то) четверок работы на линии, дужки не включать».

5.38. Включение отремонтированных жил кабеля КЛСС в аппаратуру станции (узла) связи разрешается только после полного окончания работ.

5.39. На всех стативах, в кабельных шахтах и на кабель-ростах, где проходят цепи, электрически связанные с КЛСС, а также на всех распределительных устройствах, кабельных шкафах и переходных трансформаторах должна быть изображена красная зигзагообразная стрела с надписью: «Под напряжением! Опасно для жизни!».

На устройствах больших габаритов вместо нанесения надписи могут быть прочно укреплены плакаты такого же содержания.

Подраздел 6. Обслуживание телефонных и телеграфных станций, усилительных пунктов и устройств радиосвязи

5.40. Профилактические работы и текущий ремонт аппаратуры должны выполняться с полным снятием напряжения.

5.41. Если на оборудовании, находящемся под напряжением до 500 В, снять напряжение невозможно, то, как исключение, в частности при ликвидации аварий, разрешается производить работы, не снимая напряжения, при этом необходимо:

работать в диэлектрических калошах или стоя на диэлектрическом коврике (изолирующей подставке);

пользоваться инструментами с изолирующими ручками (при отсутствии такого инструмента необходимо применять диэлектрические перчатки);

находящиеся под напряжением соседние токоведущие части и заземленные конструкции ограждать диэлектрическими ковриками, электрокартоном или другими изолирующими материалами.

5.42. Рабочая поверхность стола регулировщика съемных приборов должна быть покрыта пластиком, применять для этой цели настольные стекла запрещается.

5.43. В помещении регулировочной могут находиться только суточные запасы бензина и спирта, предназначенные для чистки приборов; этот запас должен храниться в плотно закрытых сосудах, помещенных в металлический ящик. Применять для чистки приборов этилированный бензин запрещается.

5.44. В помещениях регулировочных мастерских, а также в помещениях, специально отведенных для промывки приборов и деталей бензином, курить и пользоваться открытым огнем запрещается. На входных дверях этих помещений должен быть вывешен плакат: «Огнеопасно! Курить запрещается!».

5.45. На фидерных радиотрансляционных линиях напряжением до 120 В можно работать без снятия напряжения, но в диэлектрических перчатках и инструментом с изолирующими ручками.

Работы на фидерных радиотрансляционных линиях напряжением 240 В могут выполняться бригадой не менее чем из двух лиц по разрешению руководства и только после снятия напряжения.

VI. КОНТАКТНАЯ СЕТЬ

6.1. Ответственность за правильную и безопасную эксплуатацию устройств контактной сети (все провода, конструкции и оборудование, обеспечивающие передачу тягового тока, включая провода обратного тока) несет лицо, ответственное за электрохозяйство предприятия, руководитель железнодорожного хозяйства, начальник контактной сети (цеха, службы, участка).

6.2. Начальник контактной сети, старший мастер, мастер контактной сети по кругу своих обязанностей должны:

обеспечить безопасность выполнения работ, следить за выполнением настоящих Правил и инструкций;

контролировать и обеспечивать проведение инструктажа персонала, обслуживающего контактную сеть, проверку знаний, а также выполнение ими требований настоящих Правил и инструкций;

обеспечивать работников исправными защитными и монтажными средствами, прошедшими испытания, сигнальными принадлежностями, а также положенной по нормам спецодеждой и спецобувью;

не допускать оформления на работу лиц, не прошедших медицинского освидетельствования и не сдавших экзамены на знание настоящих Правил;

привлекать к ответственности виновных в нарушении настоящих Правил и инструкций независимо от последствий, вызванных этим нарушением.

6.3. Фиксаторные и натяжные изоляторы в фиксирующих тросах и в анкеровках проводов, а также подвесные и опорные изоляторы контактной сети и высоковольтной линии (далее - ВВЛ) должны располагаться на таком расстоянии от опор, чтобы части контактной сети и ВВЛ, находящиеся под напряжением, были удалены от ближайшей поверхности опор на расстояние не менее 0,8 м для контактной сети постоянного тока и проводов ВВЛ и не менее 1 м - для контактной сети переменного тока.

6.4. Снижение сечения медных, сталемедных, алюминиевых, сталеалюминиевых многожильных проводов и стальных тросов вследствие обрыва проволок не должно превышать 15% полного сечения провода. Места обрыва должны быть забандажированы.

Снижение механической прочности стальных тросов вследствие коррозии не должно быть более 30% по отношению к первоначальной его прочности.

6.5. Горизонтальное расстояние между внутренними рабочими проводами на изолирующем сопряжении должно быть 0,6 м.

Это расстояние, не выдерживаемое по ветровым отклонениям, может быть уменьшено до 5 м на линиях переменного тока и до 0,4 м - на линиях постоянного тока с допуском $\pm 0,05$ м.

6.6. Изолирующие сопряжения анкерных участков станции и перегонов должны располагаться между входным сигналом или знаком «Граница станции» и крайним стрелочным переводом станции со стороны перегона.

6.7. Не допускается наличие каких-либо проводов, тросов и других конструкций, в том числе заземленных, расположенных на расстоянии менее 3 м выше рогов секционного разъединителя.

6.8. Грузовые компенсаторы, подвешенные на деревянных опорах, должны быть заземлены. Если на опоре с гибкой поперечиной имеется разрядник, то к ней же должно подводиться и заземление.

Искусственные заземления устанавливаются с одной стороны.

6.9. Заземление опор контактной сети, находящихся вблизи сооружений, осуществляется как индивидуальными, так и групповыми заземляющими проводниками, подсоединяемыми к электротяговым рельсовым нитям или средним точкам путевых дроссель-трансформаторов.

Индивидуальные заземления и спуски от провода группового заземления выполняются стальными прутками диаметром не менее 10 и 12 мм соответственно на линиях переменного и постоянного токов.

Групповой заземляющий провод может быть выполнен из биметаллического троса сечением не менее 60 мм^2 или стального оцинкованного троса сечением 40 мм^2 на линиях переменного тока и из биметаллического троса сечением не менее 70 мм^2 или стального оцинкованного троса сечением 40 мм^2 на линиях постоянного тока.

Общая длина одной секции провода группового заземления не должна превышать на линиях переменного тока 400 м, постоянного тока 600 м при биметаллическом тросе и 300 м при стальном.

Расстояние от места присоединения группового заземления к рельсу или средней точке путевого дроссель-трансформатора до крайней заземленной на групповой трос опоры не должно превышать на линиях переменного тока 200 м, постоянного тока 300 м при биметаллическом тросе и 150 м при стальном.

В случае применения для группового заземления проводников из иного материала их сечение и длина должны быть предварительно проверены по условиям нормальной защиты от токов короткого замыкания.

6.10. Опоры, на которых установлены разъединители контактной сети, разрядники, запирающие и согласующие контуры и сопротивления, спуски групповых заземлений, а также опоры, расположенные в общедоступных местах (посадочных платформах, местах посадки и высадки пассажиров, не имеющих посадочных платформ, оборудованных переездах и переходах на уровне железнодорожных путей; местах систематической погрузки и выгрузки), мосты, путепроводы, пешеходные и сигнальные мостики необходимо заземлять на тяговый рельс или среднюю точку путевых дроссель-трансформаторов двойным заземлением.

6.11. Переключения в схеме питания контактной сети выполняют без наряда по приказу энергодиспетчера.

В аварийных случаях, не терпящих промедления (при обрывах проводов и т. п.), отключать разъединители можно без приказа, но с немедленным уведомлением энергодиспетчера о произведенном отключении.

Переключать разъединители следует при отсутствии тока нагрузки.

6.12. Все применяемые при работах защитные и монтажные средства необходимо осматривать и испытывать в установленные сроки.

Сроки и нормы механических испытаний приведены в приложении 7 к настоящим Правилам.

Работники контактной сети (кроме сигналистов) должны быть обеспечены защитными касками. Порядок ношения защитных касок определяется руководителем предприятия.

6.13. Работы на контактной сети и ВВЛ и связанных с ними устройствах в отношении мер безопасности подразделяются на следующие категории:

- с полным снятием напряжения;
- с частичным снятием напряжения;
- вблизи токопроводящих частей, находящихся под напряжением;
- под напряжением;
- вдали от токопроводящих частей, находящихся под напряжением.

6.14. Работой с полным снятием напряжения считается такая, при которой все расположенные в границах ее выполнения провода и устройства отключены, заземлены и исключается возможность приближения к токопроводящим частям, находящимся под напряжением, на расстояние не менее 2 м.

6.15. Работой с частичным снятием напряжения считается такая, при которой в границах выполнения работ отключены и заземлены те провода и устройства, на которых будет производиться работа, и при этом не исключена возможность приближения на расстояние менее 2 м к токопроводящим частям, находящимся под напряжением любой величины.

6.16. При работах с частичным снятием напряжения, а также вблизи токопроводящих частей, находящихся под напряжением, запрещается:

- приближение (в том числе, при подъеме и спуске) к находящимся под напряжением устройствам на расстояние менее 1 и 0,8 м соответственно для контактных сетей переменного тока и постоянного токов;

- работать в согнутом положении, если расстояние от работающего при его выпрямлении до токопроводящих частей, находящихся под напряжением, окажется менее 0,8 м;

- работать при наличии напряжения с двух сторон на расстоянии менее 2 м от работающего;

- работать над токопроводящими частями, находящимися под напряжением;

- пользоваться металлическими лестницами.

6.17. Работой под напряжением считается такая, при которой провода и устройства в границах выполнения работ находятся под напряжением (рабочим или наведенным), не заземлены, а безопасность работающих обеспечивается применением защитных средств и принятием специальных мер (работа с изолирующих вышек, завешивание шунтирующих штанг и др.). Расстояние до

заземленных токопроводящих частей при этом не должно быть менее 0,8-1 м соответственно для линий постоянного и переменного токов.

6.18. Работой вблизи токопроводящих частей, находящихся под напряжением (без снятия напряжения), считается такая, при которой для работающего, находящегося на постоянно заземленной конструкции, не исключена возможность приближения (через инструмент или неизолированные приспособления) к токопроводящим частям, находящимся под рабочим или наведенным напряжением (в том числе, к проводам осветительной сети), на расстояние менее 2 м.

6.19. Работы вблизи токопроводящих частей, находящихся под напряжением, должны выполняться только в светлое время суток. На одной опоре при этом должно находиться не более двух человек. Применение металлических лестниц для этих работ не допускается.

6.20. При работах вблизи токопроводящих частей, находящихся под напряжением, бригада должна иметь заземляющую штангу, подсоединенную к тяговому рельсу и подготовленную для завешивания на провода.

6.21. Работой вдали от токопроводящих частей, находящихся под напряжением (без снятия напряжения), считается такая, при которой в границах выполнения работ исключена возможность приближения работающего к токопроводящим частям, находящимся под напряжением, на расстояние менее 2 м.

6.22. Работы на устройствах контактной сети выполняются не менее чем двумя лицами, за исключением работ, перечень которых утверждается руководителем предприятия.

6.23. Организационными мероприятиями, обеспечивающими безопасность работ, являются:

- оформление работ;
- инструктаж на месте работ;
- допуск к работам;
- надзор во время работ;
- оформление перерыва в работах, перехода на другое рабочее место, окончания работ.

6.24. До начала работ руководитель работ обязан непосредственно на рабочем месте провести инструктаж, в котором указать:

- условия выполнения работ;
- точные границы участка, где должны проводиться работы;
- расположение вблизи токопроводящих частей, оставшихся под рабочим или наведенным напряжением (при работах на отключенных и заземленных

шинах и устройствах), а также расположение заземленных частей (при работах под напряжением);

места прохода линий с другим потенциалом или другим током;

места секционирования;

места, на которых запрещается работа, а также места повышенной опасности;

места установки заземляющих штанг с выделением специальных лиц для их установки;

особенности в ограждении места работ;

порядок и условия прохода на рабочее место.

6.25. До выдачи приказа на работы с полным или частичным снятием напряжения энергодиспетчер обязан оформить через поездного диспетчера приказ о закрытии для движения всех путей и съездов с изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами, а при невозможности этого снять напряжение с участков контактной сети, с которых возможна передача напряжения центральным или боковым токоприемником на отключенный участок контактной сети.

Форма наряда на выполнение работ на контактной сети, ВВЛ и связанных с ними устройствах приведена в приложении 8 настоящих Правил.

6.26. К техническим мероприятиям по подготовке рабочего места относятся:

снятие напряжения с линии и устройств и принятие мер, препятствующих подаче напряжения к месту работы;

выдача предупреждений и ограждение места работ;

проверка отсутствия рабочего напряжения и наложение заземлений;

установка шунтирующих штанг и специальных шунтов при работах под напряжением.

6.27. Руководитель работ после получения приказа энергодиспетчера должен проверить отсутствие напряжения, заземлить токопроводящие части и при необходимости установить шунтирующие перемычки на месте работ. Для заземления следует применять переносные заземляющие штанги с медным заземляющим тросом сечением не менее 50 мм².

6.28. Непосредственно перед наложением заземления необходимо убедиться в отсутствии рабочего напряжения на линии.

Проверку отсутствия напряжения необходимо производить указателем напряжения или заземляющей штангой «на искру», присоединив предварительно зажим заземляющего троса к заземлителю, а затем прикоснуться острием крюка заземляющей штанги к токоведущим частям не ближе 1 м от изолятора, при этом касание основных проходов и тросов не допускается.

6.29. Проверять отсутствие напряжения, завешивать первую и снимать последнюю штанги следует в диэлектрических перчатках. Руководитель работ должен следить, чтобы работник при проверке отсутствия напряжения не касался заземляющего троса и находился, как возможно, дальше от него.

Разъединители контактной сети электродепо, экипировочных устройств, путей, на которых осматривают крышное оборудование электровазов, переключает персонал локомотивного хозяйства без приказа энергодиспетчера.

6.30. Заземлителем на период работ является тяговый рельс. Заземление конструкций контактной сети, линий 6-35 кВ, а также проводов продольного электроснабжения, расположенных на опорах контактной сети, на искусственный заземлитель запрещается.

В случае если заземление на рельс затруднено, разрешается заземлять на трос группового заземления, непосредственно на металлическую опору или на заземляющий спуск железобетонной (деревянной) опоры. При этом необходимо проверить отсутствие обрыва заземляющего спуска и надежность крепления его к рельсу.

Искровой промежуток в этом случае должен быть надежно зашунтирован медным проводником сечением не менее 50 мм².

При работах на воздушных питающих линиях контактной сети в тех случаях, когда соединение их с рельсом затруднено, линию заземляют на отсасывающий провод. В таких случаях предварительно должно быть выполнено соединение металлических опор и конструкций крепления на железобетонных и деревянных опорах с проводами отсасывающих линий шунтирующими пере-мычками сечением не менее 50 мм².

6.31. Наложение заземления на линии контактной сети должно выполняться бригадой в составе не менее двух человек с квалификационной группой не ниже III.

Допускается выполнение этих работ работниками других служб, но специально обученных, проверенных в знании настоящих Правил по кругу своих обязанностей и имеющих квалификационную группу не ниже III.

6.32. При работах с отключением и заземлением проводов, где не исключается возможность одновременного прикосновения работающих к этим проводам и заземленным конструкциям, которые не связаны с рельсами в зоне работы, следует обязательно применять шунтирующие перемычки для выравнивания потенциалов между этими проводами и заземленными конструкциями. Перемычки устанавливаются после завешивания заземляющих штанг.

Сечение одного троса перемычек должно быть не менее 50 мм².

6.33. При прерывании средств связи с энергодиспетчером работы на контактной сети могут выполняться и без них, но при обязательном

выполнении требований безопасности, предусмотренных в инструкции, утвержденной руководителем предприятия.

6.34. Работы под напряжением разрешается выполнять только на проводах контактной сети питающих и усиливающих фидеров.

Работы под напряжением допускается проводить с использованием изолирующих (изолированных) лестниц, вышек и дрезин, которые должны полностью соответствовать техническим условиям на защитные и монтажные приспособления и быть исправными.

6.35. Съёмные изолирующие вышки должны иметь обозначение границы верхнего шунтирующего пояса, которая должна наноситься красной краской (ширина полосы 50 мм) на всех стойках лестниц на расстоянии 0,7 м от пола рабочей площадки.

На участках энергоснабжения, обслуживающих контактную сеть постоянного и переменного токов, съёмные изолирующие вышки, предназначенные для работы на переменном токе, должны иметь специальное обозначение - три красных кольца, нанесенные краской на всех стойках лестниц у нижнего заземляющего пояса.

6.36. Предназначенные для работы под напряжением изолирующие лестницы должны быть оборудованы одной, а изолирующие съёмные вышки и изолированные вышки автодрезин - двумя шунтирующими штангами.

Длина троса шунтирующих штанг и места их крепления должны исключать возможность перекрытия изоляции вышек автодрезин или верхнего шунтирующего пояса изолирующих съёмных вышек и лестниц при падении штанг.

6.37. В процессе выполнения работ под напряжением с изолирующих съёмных вышек или автодрезин запрещается:

прикасаться к токопроводящим частям контактной сети, находящимся под напряжением, до установки шунтирующих штанг;

спускаться и подниматься или передавать на рабочую площадку инструмент при завешенных шунтирующих штангах или если ограждение касается частей контактной сети;

одновременно подниматься на рабочую площадку автодрезин более чем одному работнику;

находиться на рабочей площадке при перемещении ее в местах секционирования контактной сети, если нет приказа энергодиспетчера на работу в этом месте.

6.38. Во всех случаях необходимо строго следить за тем, чтобы во время работы изолирующие части вышки или рабочие площадки автодрезины не шунтировались другими предметами (штангами, проволокой, фиксаторами, лестницей и т. п.), а инструмент и другие предметы необходимо располагать на

рабочей площадке так, чтобы исключить возможность их падения во время передвижения или съема вышки.

6.39. Перед тем, как приступить к работам под напряжением, проводится опробование изоляции вышек или площадок автодрезин рабочим напряжением. Запрещается опробование изоляции в местах секционирования контактной сети. Опробование изоляции выполняется под непосредственным наблюдением руководителя работ работником с квалификационной группой не ниже IV при проверке изоляции вышек и не ниже V при проверке изоляции площадок автодрезин.

6.40. При работах с изолированной съемной вышки руководитель работ должен иметь квалификационную группу не ниже V, члены бригады из двух человек (не менее) - группу не ниже IV.

6.41. При передвижении вышки со снятыми шунтирующими штангами лица, находящиеся на рабочей площадке, не должны касаться частей контактной сети. В местах со стесненными габаритами допускается спускаться работающим на ступени лестницы не ниже границы верхнего шунтирующего пояса. Подниматься на рабочую площадку можно только после остановки вышки. Изолирующую вышку с людьми на рабочей площадке следует передвигать плавно, без толчков и резких остановок со скоростью не более 5 км/ч.

6.42. При ветре со скоростью более 12 м/с необходимо принять дополнительные меры против опрокидывания съемной вышки или прекратить работу.

6.43. При установке изолирующей вышки на землю и необходимости работы под напряжением нижнюю часть ее следует присоединять к тяговому рельсу медным проводом сечением не менее 50 мм².

Руководитель работ обязан следить за устойчивостью вышки в период нахождения на ней людей и, особенно при установке вышки непосредственно на землю или шпалы, а также на кривых малого радиуса (с большим возвышением наружного рельса).

Заземляющее колесо съемной вышки во всех случаях должно находиться только на тяговом рельсе.

Запрещается:

прикасаться при завешенных шунтирующих штангах находящимся внизу работникам непосредственно или через какие-либо предметы к съемной вышке выше заземленного пояса;

проводить всякого рода работы, при которых на верхнюю часть съемной вышки передаются усилия, вызывающие опасность ее опрокидывания;

находиться на рабочей площадке при передвижении съемной вышки по земле.

6.44. На изолированной рабочей площадке автодрезины одновременно может находиться не более трех человек, из которых один должен иметь квалификационную группу не ниже V (исполнитель работ) и остальные не ниже IV (помощники).

Разрешается выполнение работ на изолированной площадке автодрезины одному работнику с квалификационной группой V.

Запрещается:

переходить с рабочей площадки на нейтральную и наоборот, если перила ограждения касаются частей контактной сети;

находиться, кому бы то ни было во время работы на нейтральной площадке или касаться ее.

6.45. Передвижение автодрезин при нахождении на рабочей площадке людей можно производить со скоростью не более 10 км/ч только по команде находящегося наверху исполнителя работ.

6.46. Работы с изолирующих приставных лестниц разрешаются только на участках постоянного тока. При работах с изолирующих приставных лестниц бригада должна состоять не менее чем из трех человек (без учета сигналистов), из которых руководитель работ должен иметь квалификационную группу не ниже V.

На изолирующей приставной лестнице может находиться один работник с квалификационной группой не ниже IV.

6.47. Работы на воздушных отсасывающих линиях без полного разрыва их цепи могут выполняться без отключения тяговой подстанции при условии заземления этих линий на месте работ.

6.48. Разрыв цепи отсасывающих фидеров без предварительной установки шунтирующей перемычки допускается только после отключения тяговой подстанции.

6.49. Для выполнения работ с отсоединением защитных заземлений необходимо предварительно установить шунтирующие перемычки.

Во всех случаях перед отсоединением и присоединением рабочих и защитных заземлений необходимо устанавливать шунтирующее переносное заземление сечением не менее 50 мм², надежно присоединенное сначала к тяговому рельсу, а затем к рабочему заземлению на опоре.

Снимать шунтирующее заземление на опоре следует в обратном порядке после надежного крепления рабочего или защитного заземления к рельсу.

6.50. Работы с изолирующими штангами на линиях, находящихся под напряжением, выполняются бригадой из двух человек (не менее), один из

которых (руководитель работ) должен иметь квалификационную группу не ниже V, а остальные - не ниже III.

6.51. Съёмные изолирующие вышки постоянного и переменного токов должны подвергаться механическим испытаниям после изготовления и капитального ремонта в следующем объеме:

вертикальной нагрузкой 300 кгс, прикладываемой к полу рабочей площадки;

горизонтальной нагрузкой 20 кгс, прикладываемой к середине рабочей площадки на уровне ее пола перпендикулярно оси пути;

вертикальной нагрузкой 200 кгс, прикладываемой к середине ступеньки; испытываются выборочно две ступеньки, по одной с каждой стороны;

вертикальной нагрузкой 200 кгс, прикладываемой к средней части ограждения по широкой стороне;

продолжительность каждого испытания 5 мин.

6.52. Рабочие изолированные площадки монтажных дрезин и автодрезины подвергают механическим испытаниям как статическим, так и динамическим после изготовления, всех видов ремонта, а также периодически в процессе эксплуатации не реже 1 раза в год.

6.53. Статические испытания площадки проводятся путем загрузки ее грузом, равномерно распределенным по ее площади. Груз должен превышать установленную грузоподъемность площадки в 2 раза. Рабочая площадка должна быть поднята на высоту 100 мм. Продолжительность испытаний 10 мин.

Ограждение рабочей изолирующей площадки испытывают вертикальной нагрузкой 200 кгс, прикладываемой к средней части ограждения каждого пролета.

Продолжительность испытания 5 мин.

6.54. Динамические испытания проводятся после удовлетворительных статических испытаний пятикратным подъемом на полную высоту площадки, на которую предварительно укладывается равномерно распределенный груз, на 10% превышающий грузоподъемность площадки, т. е. 550 кгс.

При динамических испытаниях в нижнем положении изолированную площадку разворачивают на 90 градусов в обе стороны.

В ходе испытаний площадки необходимо проверить ходовые части, узлы подъема площадки, передачу, кузов, рабочую часть и тормоза.

6.55. Обслуживание прожекторов и другого электрооборудования, установленного на специальных жестких, поперечинах, разрешается выполнять по наряду без снятия напряжения с контактной сети, но со снятием напряжения с данного электрооборудования и его заземления.

6.56. Работы на разрядниках должны выполняться при снятом напряжении.

6.57. Работы на станциях стыкования разных видов или величин напряжения должны проводиться с учетом требований безопасности, предусмотренных в инструкции предприятия.

6.58. Монтаж и демонтаж передвижной контактной сети следует производить механизированным способом с применением монтажных дрезин, опоропереносчиков и другого оборудования.

6.59. Запрещается выполнять работы по монтажу передвижной контактной сети в темное время суток при освещенности менее 5 лк.

Обслуживание передвижной контактной сети должно проводиться согласно инструкции предприятия с учетом требований безопасности работы, предусмотренных в настоящих Правилах.

6.60. Командированный персонал должен иметь на руках установленной формы удостоверение о проверке знаний настоящих Правил, полученное в организации, откуда он командирован.

Командированному персоналу разрешается в соответствии с квалификационной группой по технике безопасности выполнение всех работ на контактной сети. Наряд на работу командированному персоналу выдается работниками того участка, на который он командирован. Предприятие, на котором работы на контактной сети выполняются командированным персоналом, несет ответственность за выполнение всех мер электробезопасности этим персоналом.

Предприятие, которое командировывает персонал, несет ответственность за соответствие квалификации этого персонала присвоенной ему квалификационной группе и за выполнение командированным персоналом настоящих Правил.

VII. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ

7.1. Погрузочно-разгрузочные работы должны выполняться в соответствии с требованиями ГОСТ 12.3.009-76 «Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Работы погрузочно-разгрузочные. Общие требования безопасности», Правил охраны труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте, утвержденных приказом Государственного комитета Украины по промышленной безопасности, охране труда и горному надзору от 18 декабря 2007 г. № 311, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 28 декабря 2007 г. под регистрационным № 1419/14686, и действующих на территории Донецкой Народной Республики согласно части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики, настоящих Правил и инструкций предприятия.

7.2. Подъемно-транспортное оборудование, применяемое при производстве этих работ, должно удовлетворять требованиям ГОСТ 12.3.009-76 «Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Работы погрузочно-разгрузочные. Общие требования безопасности», а также требованиям безопасности, изложенным в стандартах и технических условиях на оборудование конкретного вида, используемого на предприятии.

7.3. Руководители цехов и участков, а также контрагенты обязаны обеспечить безопасные условия выполнения погрузочно-разгрузочных работ на фронтах погрузки-выгрузки.

При подаче вагонов в пункты погрузки или выгрузки ответственные по транспорту цехов и участков обязаны присутствовать при этом на местах и давать указания о расстановке вагонов по фронту.

Погрузочно-разгрузочные работы на грузовых фронтах цехов и участков, складирование, очистка вагонов, освобождение вагонов от реквизитов упаковки и крепления грузов должны выполняться по разрешению и по указанию ответственного за эти работы представителя цеха грузополучателя или грузоотправителя.

7.4. Погрузочно-разгрузочные работы следует выполнять механизированным способом при помощи подъемно-транспортного оборудования и средств малой механизации.

Грузовые операции вручную необходимо производить при соблюдении допустимых норм перемещения тяжестей вручную.

7.5. Постоянные места проведения погрузочно-разгрузочных работ должны размещаться на специально отведенной территории с твердым покрытием и, как правило, у прямых и горизонтальных железнодорожных путей.

7.6. Установка, регистрация, испытание, техническое освидетельствование подъемно-транспортного оборудования и грузозахватных приспособлений должны быть выполнены в соответствии с требованиями норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации грузоподъемных кранов и подъемников», утвержденных приказом Гортехнадзора ДНР от 08 апреля 2019 г. № 210, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 24 апреля 2019 г. под регистрационным № 3133, и другой нормативно-технической документацией.

Подъемно-транспортные машины и механизмы, не подлежащие регистрации согласно указанным Правилам, должны эксплуатироваться по разрешению лица, осуществляющего надзор за грузоподъемными машинами.

7.7. Погрузка и крепление грузов в вагонах, обращающихся на предприятиях без выхода в сеть общего пользования, должны соответствовать техническим условиям, паспорту или схеме, утвержденным руководителем предприятия.

7.8. Меры безопасности при погрузке и выгрузке думпкаров, агло-, окатыше- и коксовозов, а также других специализированных вагонов, используемых на предприятиях, устанавливаются руководителем предприятия.

7.9. Грузы в вагонах должны быть установлены (уложены) и закреплены так, чтобы во время транспортирования не происходило их смещение или падение.

7.10. Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте штабеля до 1,2 м должны находиться от наружной грани головки ближайшего к грузу рельса железнодорожного или кранового пути на расстоянии не менее 2,0 м, а при большей высоте не менее 2,5 м.

7.11. Способы укладки грузов должны обеспечивать:
устойчивость штабелей, пакетов и грузов, находящихся в них;
механизированную разборку штабеля и подъема груза навесными захватами подъемно-транспортного оборудования;
безопасность работающих на штабеле или около него;
возможность применения и нормального функционирования средств защиты работающих и пожарной техники;
циркуляцию воздушных потоков при естественной или искусственной вентиляции закрытых складов;
соблюдение требований к охраняемым зонам линий электропередач, узлам инженерных коммуникаций и энергоснабжения.

7.12. Складирование огнеупоров допускается только на заранее подготовленные площадки. При складировании огнеупоров вручную высота штабеля должна быть не более 1,8 м. Для хранения фасонного припаса должны устраиваться стеллажи.

7.13. При погрузке и разгрузке тарно-штучных грузов следует применять их пакетирование с использованием поддонов, контейнеров и других пакетобразующих средств. В пакетах грузы должны быть скреплены.

Навалочные и сыпучие грузы (ферросплавы, обожженный доломит, известь и др.) следует перевозить в контейнерах или саморазгружающихся вагонах.

7.14. Работающие не должны находиться на контейнере и внутри него во время его подъема, опускания и перемещения, а также на рядом расположенных контейнерах.

7.15. При погрузке и выгрузке контейнеров необходимо устанавливать их по схеме, разработанной на предприятии. Расстановка контейнеров на площадке должна производиться с соблюдением габарита приближения строений и безопасных проходов шириной не менее 0,8-1,2 м.

7.16. Строповку грузов следует производить в соответствии с требованиями норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации грузоподъемных кранов и подъемников», утвержденных приказом Гортехнадзора ДНР от 08 апреля 2019 г. № 210, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 24 апреля 2019 г. под регистрационным № 3133.

Строповку крупногабаритных грузов (металлических, железобетонных конструкций и др.) необходимо производить за специальные устройства, строповочные узлы или обозначенные места в зависимости от положения центра тяжести и массы груза.

7.17. Перед подъемом и перемещением грузов должны быть проверены устойчивость грузов и правильность их строповки.

7.18. При погрузке (выгрузке) металлов и других грузов электромагнитными или грейферными захватами зона подъема и перемещения грузов должна быть ограждена.

7.19. Штабели сыпучих грузов должны иметь откосы крутизной, соответствующей углу естественного откоса для грузов данного вида, или должны быть ограждены прочными подпорными стенками.

7.20. Открывание и закрывание люков и бортов вагонов следует производить при помощи специальных приспособлений, позволяющих работающим находиться на безопасном расстоянии.

Закрывание люков и бортов при отсутствии устройств и приспособлений должно производиться в местах, обеспечивающих безопасное выполнение этой работы.

Открывание и закрывание люков (разгрузочных устройств) специальных вагонов (агло-, окатыше- и коксовозов) с механизированной разгрузкой должно производиться в соответствии с инструкцией предприятия.

7.21. Запрещается открывать и закрывать люки, борта и двери вагонов во время их движения, кроме случаев, когда применяются специальные средства механизации, предусматривающие выполнение этих операций на ходу.

7.22. Не допускается нахождение людей и передвижение транспортных средств в зоне возможного падения грузов при погрузке и разгрузке

подвижного состава, а также при перемещении грузов подъемно-транспортным оборудованием.

7.23. При наличии опасности падения предметов сверху работающие на местах выполнения погрузочно-разгрузочных работ должны носить защитные каски установленных образцов.

7.24. Погрузка и выгрузка едких пылящих грузов (обожженного доломита, извести, цемента и т. п.) должны выполняться механизированным способом при помощи механических, пневматических погрузчиков или других специальных машин.

7.25. При необходимости выполнения погрузочно-разгрузочных работ в условиях запыленности и загазованности воздушной среды рабочие должны быть обеспечены соответствующими средствами индивидуальной защиты.

7.26. При погрузке вагонов металлическим ломом запрещается исправление положения неправильно лежащих кусков металла без специальных приспособлений.

7.27. Весь поступающий металлический лом должен обязательно подвергаться контрольной проверке на взрывобезопасность. Непроверенный лом при выгрузке вагонов смешивать с ломом, прошедшим контрольную проверку, запрещается.

VIII. ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ

8.1. Руководящие работники железнодорожного хозяйства и отдельных его подразделений (начальник цеха, его заместители, главный инженер, начальники служб станций, депо, мастерских и их заместители, начальники отделов и их заместители и др.) по кругу своих обязанностей должны осуществлять мероприятия, обеспечивающие безопасные условия работы, исключая возможность производственного травматизма, улучшающие условия труда, и в этих целях обязаны обеспечить:

содержание подвижного состава, оборудования, устройств и сооружений железнодорожного хозяйства в соответствии с техническими требованиями, обеспечивающими безопасность труда обслуживающего персонала;

разработку и осуществление технических и организационных мероприятий, обеспечивающих безопасные условия работы, постоянный контроль соблюдения работниками требований, норм, правил и инструкций по охране труда, а также законодательства по охране труда;

составление инструкций по охране труда для отдельных участков работы и отдельным профессиям работников железнодорожного транспорта и согласование их;

инструктаж вновь поступающих, обучение и проверку знаний правил и инструкций по охране труда, безопасным приемам работ;

места прохода к работе и с работы и пути следования на участки работ соответствующими наглядными пособиями, плакатами и предупредительными надписями и знаками;

использование в качестве предупредительных мер, а также для пропаганды знаний по охране труда светоцветовой сигнализации, громкоговорящей связи, радио, технических фильмов и др.;

участки работ в необходимом количестве типовым исправным инструментом, оборудованием, механизмами, приспособлениями, сигналами и сигнальными знаками;

своевременную выдачу работающим по действующим нормам спецодежды, спецобуви и защитных приспособлений и их правильное использование; регулярную стирку, сушку, чистку и ремонт спецодежды и спецобуви;

в соответствии с законодательством о промышленной безопасности опасных производственных объектов проведение экспертизы промышленной безопасности зданий, сооружений, технических устройств, а также в установленные сроки периодического освидетельствования и испытания паровых котлов и оборудования, работающего под избыточным давлением, транспортных и грузоподъемных машин, механизмов,

оборудование санитарно-бытовых помещений и содержание их в исправном состоянии с соблюдением мер противопожарной безопасности;

подготовку на зимний период года на участках, где работы производятся на открытом воздухе, помещений для обогрева рабочих и приема пищи;

выполнение обязательств, предусмотренных в коллективном договоре, соглашений по охране труда;

расследование, учет и анализ несчастных случаев на производстве, а также аварий и инцидентов на предприятии;

своевременные предварительные и периодические медицинские осмотры работников железнодорожного транспорта.

8.2. Руководители работ на железнодорожном транспорте (дежурный по станции, депо, мастерской, старший мастер, мастер, бригадир, машинист-инструктор и др.) обязаны:

обеспечить выполнение настоящих Правил, отраслевых правил и инструкций, инструкций предприятия, отвечать за состояние охраны труда и промышленной безопасности на своем участке;

периодически инструктировать подчиненных работников по охране труда, принимать меры для обеспечения безопасного выполнения работ;

проводить инструктаж рабочих перед началом работы и при изменении условий и вида работы;

систематически проверять наличие должного количества и состояние инструмента, защитных средств, предохранительных устройств, сигнальных принадлежностей, сигналов, сигнальных знаков;

не допускать к работе подчиненных работников без предусмотренной спецодежды, спецобуви и защитных средств.

8.3. Каждый работник предприятия должен принять меры к остановке поезда, маневрирующего состава путевых машин или других подвижных единиц во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а при обнаружении неисправности сооружения или устройства, угрожающего безопасности людей или движения, кроме того, немедленно принять меры к ограждению опасного места и устранению неисправности, а если это возможно - выполнить самому, в противном случае - позвать кого-либо в помощь, а также как можно быстрее лично или через других лиц поставить в известность дежурный персонал ближайшей станции, депо, мастерской или другого подразделения железнодорожного транспорта.

8.4. Ответственность за выполнение настоящих Правил и других соответствующих правил и инструкций работниками предприятия возлагается на руководителей железнодорожных цехов и соответствующих подразделений железнодорожного транспорта, руководителей производственных цехов и участков, а также контрагентов, пользующихся услугами железнодорожного транспорта предприятия.

8.5. Каждый работник предприятия, связанный с работой железнодорожного транспорта или даже временным пребыванием или приходом в зону действия железнодорожных объектов (подвижного состава, путевых машин, кранов, станков и др.) несет по кругу своих обязанностей ответственность за личную безопасность; он должен соблюдать правила и инструкции по охране труда, установленные для выполняемой им работы.

8.6. Нарушение настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта, контрагентами, а также работниками производственных цехов и участков предприятия, участвующих в работе, связанной с движением поездов, маневровой работой, погрузкой и выгрузкой грузов или передвижением подвижного состава, в том числе и специального, влечет за собой в зависимости от степени и характера нарушения дисциплинарную или уголовную ответственность.

Директор департамента
технического надзора на
производствах и объектах
повышенной опасности

В.С. Полетаев

Приложение 1 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 1.17 раздела I)

НАРЯД-ДОПУСК №

«__» _____ 20__ г.

1. Производителю работ _____
(должность, наименование подразделения, фамилия и инициалы)
с бригадой в составе _____ человек поручается произвести следующие работы:

(содержание, характеристика, место производства и объем работ)

2. При подготовке и производстве работ обеспечить следующие меры безопасности:

3. Начать работы: в ____ час. ____ мин. «__» _____ 20__ г.
Окончить работы: в ____ час. ____ мин. «__» _____ 20__ г.

4. Наряд выдал _____

(наименование должности, фамилия и инициалы, подпись)

5. С условиями производства работ ознакомлен, наряд-допуск получил:
производитель работ _____ «__» _____ 20__ г. _____.
(подпись) (фамилия и инициалы)

6. Инструктаж по охране труда в объеме инструкций _____

(указать наименования или номера инструкций, по которым проведен инструктаж)

7. Мероприятия, обеспечивающие безопасность производства работ, выполнены. Производитель работ и члены бригады с особенностями работ ознакомлены. Объект подготовлен к производству работ.

Допускающий к работе _____ «__» _____ 20__ г.
(подпись)

8. Подготовку рабочих мест проверил. Разрешаю приступить к производству работ. Руководитель работ _____ «__» _____ 20__ г.
(подпись)

Примечание.

1. Наряд-допуск заполняется в двух экземплярах: один хранится у лица, выдавшего наряд, а другой - у руководителя работ.

2. Наряд оформляется при выполнении работ вблизи газопроводов, мостовых и козловых кранов, складов горючесмазочных и взрывчатых материалов, горячего металла и шлака и других опасных мест и согласовывается с соответствующими руководителями.

Приложение 2 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 1.17 раздела I)

ОРДЕР НА ПРАВО ПРОИЗВОДСТВА ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ НА ТЕРРИТОРИИ

ПО НАРЯДУ-ДОПУСКУ № _____ от _____ 20__ г.

1) Место проведения земляных работ _____
(участок, ориентир, оси, колонны и т.п.)

2) Виды производства работ _____
(рытье котлованов, траншей и т.п.)

3) Производитель земляных работ _____
(организации, цех)

4) До начала земляных работ согласовано со структурными подразделениями:

4.1) Цех _____
(ФИО начальника цеха, подпись, замечания)

4.2) Цех _____
(ФИО начальника цеха, подпись, замечания)

4.3) Цех _____
(ФИО начальника цеха, подпись, замечания)

4.7) Цех, на территории которого проводятся земляные работы

(ФИО начальника цеха, подпись, замечания)

5) Уборка материалов и лишнего грунта должна быть произведена производителем работ в течение 24 часов по окончании засыпки места разрытия.

6) Ответственный за производство работ _____
(должность, ФИО)

Продолжения приложения 2

Таблица для дополнительных замечаний

[illegible]

Приложение 3 к Нормам и правилам в
области промышленной безопасности
«Правила безопасности при
эксплуатации железнодорожного
транспорта металлургических
предприятий» (пункт 1.27 раздела I)

ПЕРЕЧЕНЬ ДОЛЖНОСТЕЙ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ТРЕБОВАНИЯ НА ИХ ЗАМЕЩЕНИЕ

Должность	Образование по специальности	Необходимый стаж работы	Продолжительность стажировки смен
Начальник железнодорожного цеха (управления)	Высшее профессиональное образование (организация производства на железнодорожном транспорте, промышленный транспорт, рельсовый транспорт и т.д.)	В должности специалиста по эксплуатации железнодорожного транспорта не менее 5 лет	6-10
Начальник смены железнодорожного цеха	Высшее профессиональное образование	В должности поездного диспетчера не менее 1 года	6-10
	Среднее профессиональное образование	В должности поездного диспетчера не менее 3 лет	6-10
	Учебно-курсовой комбинат (далее - УКК)/ИЛИ Учебный центр профессиональных квалификаций	В должности поездного диспетчера не менее 5 лет	6-10
Поездной диспетчер железнодорожного цеха	Высшее профессиональное образование	Не менее 1 года на инженерно-технических должностях, связанных с движением поездов	6-10
	Среднее профессиональное образование	Не менее 3 лет на инженерно-технических должностях, связанных с движением поездов	6-10

Маневровый диспетчер, дежурный по станции (путям, посту, горке)	Высшее профессиональное образование	-	8-12
	Среднее профессиональное образование	-	6-10
	УКК	Не менее 1 года на работах, связанных с движением поездов	6-10
Дежурный по депо	Высшее профессиональное образование	-	6-10
	Среднее профессиональное образование	Не менее 3 лет в локомотивном хозяйстве и имеющий право управления локомотивом	6-10
Составитель поездов	Среднее профессиональное образование	-	6-10
	УКК, бригадная или индивидуальная подготовка	Не менее 6 месяцев помощником составителя	6-10
Помощник составителя	УКК	-	5
Оператор (при начальнике смены, дежурном по станции, горке)	Среднее профессиональное образование	-	5-10
	Техническая школа при УКК	-	20-30
Машинист-инструктор	Высшее профессиональное образование	Не менее 2 лет машинистом не ниже II класса	5
	Среднее профессиональное образование	То же	5
Машинист локомотива	Высшее профессиональное образование	Не менее 3 месяцев помощником машиниста	5-10
	Среднее профессиональное образование	Не менее 6 месяцев помощником машиниста	5-10
	УКК	Не менее 12 месяцев помощник машиниста	10-15

Помощник машиниста локомотива (помощник машиниста-составитель)	Высшее профессиональное образование	-	5-10
	Среднее профессиональное образование	-	5-10
	УКК	-	10-15
Водители мотовозов, дрезин, машинисты кранов на железнодорожном ходу и др.	УКК		5-10
Сигналист	УКК, индивидуальная или бригадная подготовка		3-5
Электромеханик СЦБ и связи	Высшее профессиональное образование	-	5-10
	Среднее профессиональное образование	-	10-15
	УКК	Не менее 3 лет электромонтером V разряда	10-15
Электромонтеры СЦБ и связи, контактной сети	УКК, индивидуальная или бригадная подготовка		5-10
Монтер пути	То же	-	5-10
Дежурный по поезду	То же	-	5-10

Примечания.

1. Сроки обучения УКК устанавливаются соответствующими программами.

2. При переводе машиниста с локомотива одной серии на другую того же вида локомотива машинист должен пройти стажировку не менее 3 смен, а при переводе с одного участка работы на другой с различными условиями работы и с различными профилями пути - не менее 2 смен.

Приложение 4 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 1.28 раздела I)

**КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ГРУППЫ ПО
ЭЛЕКТРОБЕЗОПАСНОСТИ, ПРИСВАИВАЕМЫЕ ПЕРСОНАЛУ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЦЕХОВ**

Должность, профессия	Квалификационная группа
Для депо обслуживающих электровозы: Начальник локомотивных депо и их заместители, дежурные локомотивных депо, инженерно-технические работники, лица, ответственные за состояние электрохозяйства железнодорожного транспорта, мастера, инженеры, техники и слесари-электрики по испытанию электрооборудования и электроаппаратуры электровозов и тяговых агрегатов, инженеры-технологи, старшие мастера, мастера технического и профилактического осмотров, периодического и подъемочного ремонтов электровозов и тяговых агрегатов.	V
Для депо обслуживающих тепловозы: Начальник локомотивных депо и их заместители, дежурные локомотивных депо, инженерно-технические работники, лица, ответственные за состояние электрохозяйства железнодорожного транспорта, мастера, инженеры, техники и слесари-электрики по испытанию электрооборудования и электроаппаратуры электровозов и тяговых агрегатов, инженеры-технологи, старшие мастера, мастера технического и профилактического осмотров, периодического и подъемочного ремонтов электровозов и тяговых агрегатов.	III
Рабочие на реостатных испытаниях, аккумуляторщики, слесари-электрики по наладке и испытанию электрооборудования электровозов, тяговых агрегатов, тепловозов и электрооборудования депо и мастерских	III-V
Электромонтеры контактной сети, СЦБ и связи	II-V
Электромонтеры по ремонту электрооборудования напряжением до 1000 В	II-IV

Мастера восстановительных поездов, бригады восстановительных бригад	III-IV
Мастера реостатных испытаний	IV
Машинисты-инструкторы локомотивных бригад	IV-V
Машинисты электровозов, тяговых агрегатов	IV-V
Машинисты-инструкторы локомотивных бригад тепловозов с гидропередачей	II- III
Машинисты тепловозов с электропередачей	III
Помощники машинистов электровозов, тяговых агрегатов и тепловозов с электропередачей	III
Машинисты тепловозов с гидропередачей и их помощники, электросварщики, машинисты кранов на железнодорожном ходу и их помощники, крановщики мостовых и козловых кранов, гальваники, водители электрокар	II
Машинисты мотовозов, стругов, снегоочистителей и их помощники, водители дрезин и других путевых машин, оборудованных электроустановками напряжением свыше 36 В	II
Рабочие, работающие с электроинструментом, экипировщики	I
Машинисты мотовозов, стругов, снегоочистителей и их помощники, водители дрезин и других путевых машин, не оборудованных электроустановками и электродвигателями или имеющих электрооборудование напряжением не более 36 В	I
Дежурные по станции, постам, паркам, горкам, поездные диспетчеры, стрелочники и сигналисты, составители поездов и их помощники, кондукторы, башмачники, осмотрщики вагонов	I
Водители автомашин	I
Уборщики производственных помещений при наличии электрооборудования, электроустройств	I

Приложение 5 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 1.46 раздела I)

НОРМЫ ИСКУССТВЕННОГО ОСВЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Наименование объекта освещения	Освещенность (не менее), лк	Плоскость, на которой нормирована освещенность
Сортировочные станции и станции, обслуживающие основные производственные цехи:		
пути и горловины парков приёма и отправления	5	Горизонтальная на поверхности земли
пути надвига состава на горку	10	То же
участок расцепки	10	Вертикальная вдоль оси пути на уровне 1 м от поверхности земли
вершина и спускная часть горки	10	Вертикальная вдоль оси пути на уровне 3 м от поверхности земли и горизонтальная на поверхности земли
тормозные позиции на подгорочных путях (вагонные замедлители, башмаконакладыватели) на расстоянии 250-300 м от первой разделительной стрелки	10	Горизонтальная на поверхности земли
сортировочные пути	5	То же
хвостовая горловина сортировочного парка	10	То же
вытяжные пути	5	То же
пути транзитных парков	5	То же
ремонтные пути	5	То же
Остальные станции, заводские (карьерные) посты:		
пути и горловины парков	3с	Горизонтальная на поверхности земли

приема и отправления горловины сортировочных парков (в районах работы составительских бригад, башмачников и стрелочников)	10	То же
пути сортировочных парков	5	То же
маневровые и вытяжные пути	5	То же
пути транзитных парков	3	То же
Пути и горловины разъездов и обгонных пунктов	1	То же
Станции с телевизионным обзором	10	То же
Пути пассажирских станций	2	То же
Пути отстоя локомотивов, вагонов и прочего подвижного состава всех назначений, тупиковые пути для отстоя дорожных машин, передвижных станций, строительных механизмов и др.	2	То же
Поворотные треугольники	0,5	Горизонтальная на уровне головки рельса
Въезды в депо и цехи, поворотные круги	2	На поверхности земли или на уровне головки рельса
Экипировочные устройства на открытых путях:		
смотровые канавы	30	Горизонтальная на полу канавы, на экипажных и ходовых частях
междупутье	20	Горизонтальная на поверхности земли

Продолжение приложения 5

площадка для пескоснабжения и осмотра токоприемников, крышевого оборудования и др.	50	Горизонтальная на настиле площадки и на крышевом оборудовании
площадки для обслуживания и осмотра пескораздаточных бункеров	10	На настиле площадок
служебные лестницы и сходы	3	Горизонтальная на ступенях
Места выполнения грузовых операций и хранения грузов:		
места выполнения погрузочно-разгрузочных работ	20	Горизонтальная по высоте грузов
внутри вагонов, находящихся под перегрузкой, выгрузкой и очисткой	5	Горизонтальная на уровне пола внутри вагона
Склады сыпучих и навалочных грузов погрузочно-разгрузочные эстакады	5	Горизонтальная на уровне груза и земли
пункты перелива горючесмазочных материалов	5	Горизонтальная на уровне головки рельса
автопроезды и проходы в местах выполнения погрузочно-разгрузочных работ	5	Горизонтальная на уровне земли
Места ремонта железнодорожного пути, контактной сети	5	Горизонтальная на уровне полотна, контактной сети
Места механизированного рыхления и выгрузки смерзшихся грузов	10	Горизонтальная на уровне 2-3 м от поверхности земли
Весовые пути	10	Вертикальная против весовой будки вдоль оси пути на уровне 1-3 м от земли

Продолжение приложения 5

Железнодорожные мосты и путепроводы	1	Горизонтальная на уровне головки рельса
Смазочное хозяйство на станционных путях	5	Горизонтальная на уровне основания площадки и переключательной арматуры
Пешеходные мосты с лестницами, трапы, настилы для переходов	3	Горизонтальная на поверхности настила и ступенях
Переезды:		
I категории	5	Горизонтальная на уровне переезда полотна
II категории	3	То же
III категории	2	То же
IV категории		Необходимость освещения определяется местными условиями
Пассажирские платформы	2	Горизонтальная на поверхности платформы

Приложение 6 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 1.46 раздела I)

НОРМЫ ИСКУССТВЕННОГО ОСВЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ РЕМОНТНЫХ ЦЕХОВ (УЧАСТКОВ), ТЕХНИЧЕСКИХ И БЫТОВЫХ ПОМЕЩЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Наименование отделений, участков и производственных операций	Освещенность (не менее), лк				Поверхность, на которой нормирована освещенность
	при люминесцентных лампах		при лампах накаливания		
	система комбинированного освещения	система общего освещения	система комбинированного освещения	система общего освещения	
Отделения периодического и подъемного ремонта по всему помещению		100		50	На полу
ревизия, разборка и сборка узлов на подвижном составе	-	100	-	50	На полу
разборка и сборка на ремонтных позициях	-	200	-	150	То же
обточка одиночных колесных пар на смотровой канаве без выкатки их	300	200	300	150	На уровне 0,8 м от пола канавы, то же в вертикальной плоскости параллельно оси путей
проверка рам локомотивов, шлифовка буксовых челюстей; пригонка буксовых подшипников; навеска тяговых двигателей и кожухов редукторов		150		100	На уровне 0,8 м от пола

сборка тележек, будок, кузовов и других крупных узлов		200		150	На уровне 0,8 м от пола, то же в вертикальной плоскости параллельно оси путей
сборка узлов, изделий, машин, конструкций	1000	300	750	200	На уровне 0,8 м от пола
установка, навеска, присоединение узлов и аппаратуры, отделочные работы внутри кабин, кузовов, установка электрооборудования и производство теплоизоляционных работ		150		100	На уровне 0,8 м от пола
ревизия и ремонт шатунов с поршнями, коленчатых валов и подшипников	1000	300	750	200	То же
Смотровые каналы		100		50	На полу канавы, экипажной и ходовой частей
Места сборки узлов подвижного состава:					
разборка и сборка локомотивов, вагонов, выкатка колесных пар, тележек		100		50	На уровне 0,8 м от пола, то же в вертикальной плоскости параллельно оси путей
очистка рам, тележек и других крупных узлов ходовых частей	-	100	-	50	На уровне 0,8 м от пола
ревизия, ремонт рам, кузовов тележек и других крупных узлов, будок, капотов	-	200	-	150	То же
электрогазосварочные и автогенные работы	-	200	-	150	В зоне сварки и резки
отделение сушильных шкафов, печей, обмывочных ванн, моечных машин		100		50	На фронте печей и в проходах обслуживания

Тележечные отделения:					
разборка тележек и выкатка колесных пар, очистка и обмывка тележек, узлов и деталей		100		50	На уровне 0,8 м от пола
ревизия, определение износа узлов деталей, соединений	2000	50	1500	300	То же
рам, тележек, узлов, деталей и их комплектация	-	200	-	100	То же
сборка тележек, навеска букс, посадка рам тележек на колесные пары	-	200	-	150	На уровне 0,8 м от пола
Отделения контрольно-технического осмотра, промывочного ремонта локомотивных и вагонных депо	-	100	-	50	На полу по всему помещению
Отделение по ремонту букс и роликовых подшипников		150		100	На полу по всему помещению
Механические и инструментальные участки:					
зона установки станков	-	150	-	100	На рабочей поверхности и на полу
зона работы на станках первичной обработки металлов (механические ножовки осеотрезные и осеобдирочные станки, ножницы по металлу и т. п.)	300	200	300	100	На обрабатываемой поверхности изделия
зона работы на станках обработки металлов по чертежам (токарные, сверлильные, строгальные, фрезерные и др.)	1000	300	750	200	На обрабатываемой поверхности изделий

зона работы на универсальных заготовочно-шлифовальных станках по чертежам	3000	750	2500	300	На обрабатываемой поверхности изделий
разметочные операции на больших поверхностях	300	200	300	150	На обрабатываемой поверхности изделия
сборка и проверка на столах клапанов, кранов, мелких узлов (форсунок, регуляторов), монтаж букс, точные разметочные и другие работы на верстаках	1000	300	750	300	На уровне 0,8 м от пола
Термические отделения:					
загрузка и выгрузка нагревательных и термических печей, ванн, тиглей и укладка изделий в тару	-	200	-	150	На уровне загрузки
на шкалах приборов (регуляторов температуры, пирометров и др.)	1000	300	750	200	В полости шкал приборов
Ковочные отделения:					
по всему помещению	-	100	-	50	На полу
ковочные молоты, краны, моторные площадки, пусковые кнопки	-	200	-	150	На рабочей поверхности
поверхность нижних штампов, падающая баба, наковальни и шаботы ковочных молотов		200		150	У горнов на наковальнях
Отделения по ремонту электроаппаратуры, тормозного и пневматического оборудования:					
по всему помещению		150		100	На полу

Продолжение приложения 6

на стендах для испытания контакторов, реле, электроизмерительных приборов, манометров и поездной радиосвязи	400	200	400	150	На вертикальной плоскости на уровне стенда
ремонт компрессоров, шатунов с поршнями, клапанов, кранов и др.	1000	300	760	200	На вертикальной плоскости в уровне стенда
ремонт токоприемников	200	150	200	100	На полу
Отделение по ремонту топливной аппаратуры:					
по всему помещению	-	150	-	100	На полу
позиции сборки-разборки топливо-подкачивающих насосов и подборки плунжерных пар	200	150	200	100	На уровне 0,8 м от пола
ревизия и ремонт форсунок, регуляторов числа оборотов, сеточных фильтров для топлива	2000	500	1500	300	То же На полу по всему помещению
Заготовительные отделения:					
по всему помещению	-	100	-	50	На полу
верстаки, плиты, столы	300	200	300	150	На уровне 0,8 м от пола
склады и кладовые ковочных материалов заготовок и поковок		75		30	На стеллажах и пирамидах
Травильные и гальванические отделения:					
по всему помещению		100		50	На полу
приемные площадки, механизмы управления		100		50	На полу приемной площадки, механизмах управления
травильные и гальванические ванны	200	150	200	100	На уровне ванн
шкалы манометров, приборов для контроля	1000	300	750	200	На шкале приборов

верстаки, столы для приемки и браковки	2000	500	1500	300	На уровне 0,8 м от пола
Электромашинные, электроаппаратные и электротехнические отделения:					
по всему помещению	-	100	-	50	На полу
обмоточные работы, испытательные стенды, столы для вычерчивания схем, шаблонов, переносные приборы	300	200	300	150	На козлах, верстаках, столах и шкафах приборов
участки пропиточных работ, сушка машин, аппаратов, приборов (см. примечание 3)	-	100	-	50	На столах, сушильных камерах, шкафах
столы сборки, пайки, лужения, контроля аппаратуры, приборов и др.	2000	500	1500	300	На столах
испытательные стенды	-	100	-	50	На полу и механизмах управления
	300	200	-	150	На приборах
Помещения компрессорных, вакуумных, зарядных станций, гальванических, пропиточно-регенерационных отделений, охлаждающих установок, котельных, насосных станций и других подобных объектов, обслуживаемых дежурным персоналом		100		50	На полу
Помещения бойлерных, хлораторных, водоумягчительных установок, химводоочистки, калориферных установок, приводных станций скреперных установок, скиповых подъемников, шнеков, вибрационных мельниц и других объектов без дежурного персонала		75		30	На полу

Газогенераторные станции:					
помещение газогенераторов и воздуходувок	-	-	-	50	На полу
зольные отделения	-	-	-	20	То же
площадки обслуживания, водяные затворы, лестницы, переходные мостики	-	-	-	20	На площадках и переходных мостиках
Ацетиленовые станции:					
генераторные отделения	-	-	-	50	На полу
раскупорочные отделения, промежуточные и основные склады карбида	-	-	-	30	На полу
Инструментально-раздаточные ладовые		100		50	На выдаче
Склады и кладовые депо, склады огнеопасных веществ:					
кладовые спецодежды, ткани, бумаги, склады строительных и москательных материалов, химикатов инвентаря, оборудования, метизов запасных частей, приборов и др.				30	На полу (основание)
кладовые сыпучих материалов, помещения для хранения горючего, смазок и др.	-	-	-	101	На полу
кладовые взрывоопасных веществ и др.	-	-	-	30	На полу
крытые платформы и навесы для грузов, тары	-	-	-	20	То же

кладовые при производственных объектах для хранения и выдачи хозяйственного инвентаря, мелких запасных частей, оснастки, приспособлений и др.					
Пескоснабжающие установки и смазочное хозяйство:					
пескосушилки	-	75	-	30	На полу
склады песка	-	-	-	10	На основании
раздаточные горячего, смазки и регенерации масел	-	75	-	30	На уровне 0,8 м от пола
склад масел и обтирочного материала	-	-	-	10	На уровне основания склада
Зарядные станции аккумуляторов:					
щелочное отделение	-	150	-	100	На столах и на полу
ремонтное отделение	-	150	-	100	На верстаках и столах
Гаражи:					
помещения стоянки машин	-	75	-	30	На полу
помещения ремонта и осмотра машин	400	200	400	150	На рабочей поверхности
мойка машин	-	75	-	30	На полу
Посты электрической централизации:					
аппаратная		300	-	200	На протяжении 2 м от пола в вертикальной плоскости, на приборах
релейная	-	300	-	200	То же
кодовая и связь	-	300	-	200	То же
аванкамера (перед аккумуляторной и кислотной)	-	-	-	10	На полу

Весовые будки	-	150	-	100	На уровне 0,8 м от пола
Санузлы в помещении	-	75	-	30	На полу
вне здания	-	-	-	30	То же
Проходы и проезды в производственных и служебно-технических помещениях	-	50	-	20	То же

Приложение 7 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 6.12 раздела VI)

НОРМЫ И СРОКИ ИСПЫТАНИЯ МЕХАНИЗМОВ И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ

Механизм, приспособление	Нагрузка при испытаниях, кгс					Периодичность испытаний	Периодичность осмотров	Примечание
	при приемочных испытаниях и после кап. ремонта		при периодических испытаниях					
	статистическая	динамическая	статическая	динамическая				
Лебедки ручные	1,25 Рн	1,1 Рн	1,1 Рн	Рн	10	Раз в год	1 раз в 3 месяца	-
Блоки и полиспасты в сборе	1,25 Рн	1,1 Рн	1,1 Рн	Рн	10	2 раза в год	1 раз в месяц	-
Канаты (тросы стальные)	1,25 Рн	-	1,1	-	10	2 раза в год	То же	
Канаты пеньковые, хлопчатобумажные, капроновые, лавсановые	1,25 Рн	-	1,1 Рн	-	10	То же	1 раз в месяц	рн принимается в размере 0,265 от разрушающей нагрузки по ГОСТ для данного вида каната (приведены

								в технической информации ЦЭ МГС № к-37/73 от 23 февраля 1973 г.)
Стропы, скобы, кольца, струбцины, натяжные муфты, зажимы и другие подобные приспособления	2Рн	-	2 Рн	-	10	То же	1 раз в 3 месяца	-
Монтерские когти	180	-	135	-	5	1 раз в год	1 раз в 3 месяца	Прикладываются к середине стремянного ремня
Лестницы навесные, веревочные, деревянные и металлические	200	-	180	-	5	То же	То же	Прикладывается вертикально к середине нижней ступени
Лестницы приставные деревянные и металлические	200	-	180	-	5	1 раз в год	1 раз в 3 месяца	Ставятся под углом 25° к поверхности стены. Нагрузка прикладывается на высоте % ее длины от земли

Примечания

1. Рн - допустимая рабочая нагрузка, кгс.

2. При неудовлетворительных результатах статических испытаний динамические испытания не проводятся. Динамические испытания заключаются в повторных подъемах и опусканиях груза.

3. При статическом испытании пробный груз должен находиться на высоте примерно 100 мм от земли до пола.
4. При испытаниях канаты и цепи должны выдерживать испытательную нагрузку без разрывов, без заметного местного удлинения (канаты) и вытяжки отдельных звеньев (цепи).
5. Перед испытанием подъемные механизмы и приспособления должны быть проверены (осмотром) и при необходимости отремонтированы.
6. Все механизмы и приспособления после капитального ремонта подлежат обязательному осмотру и испытанию независимо от очередного срока испытания.
7. Винтовые домкраты периодическим испытаниям не подвергаются, а должны подвергаться осмотру 1 раз в 3 месяца.
8. Испытания подъемных механизмов и приспособлений должны производиться в соответствии с указаниями действующих ГОСТов, технических условий и норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности при эксплуатации грузоподъемных кранов и подъемников».

Приложение 8 к Нормам и правилам в области промышленной безопасности
«Правила безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта металлургических предприятий» (пункт 6.25 раздела VI)

Заявка № _____

ФОРМА НАРЯДА №
НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ НА КОНТАКТНОЙ СЕТИ, ВВЛ И СВЯЗАННЫХ
С НИМИ УСТРОЙСТВАХ

цех _____

участок _____

Руководителю работ _____ с бригадой в составе _____ чел.
(фамилия, инициалы, группа)

Наблюдение _____ поручается выполнить на _____
(фамилия, инициалы, группа) (контактной сети)

_____ следующие работы:
ВВЛ до 35 кВ и устройствах)

№ п/п	Категории и условия производства работ (с частичным или полным снятием напряжения, на высоте с наложением заземления и др.) Краткое содержание работ с указанием их места и границ (перегон, станция, путь, номер опоры)	До начала работ необходимо выполнить следующие переключения, связанные с обеспечением безопасности места производства работ			Установить заземления (место, количество)	Дополнительные меры безопасности (указываются места, где запрещается производство работ, что остается под напряжением, опасные места и т.д.)
		наименование станции, тяговой подстанции	включить	отключить		

Состав бригады

№ п/п	Фамилия, инициалы, группа	С характером работ ознакомлен, устный инструктаж получил (подпись)					Допущены к работе		Допущены к работе		Приказ поездного диспетчера		Подпись руководителя работ
		дата	дата	дата	дата	дата	Дата, время	№ уведомления	Дата, время	№ уведомления	Дата, время	№ уведомления	

Изменения в составе бригады

№ п/п	Из бригады выведен (фамилия, инициалы, группа)	В бригаду введен (фамилия, инициалы, группа)	Дата, время	Разрешил (подпись)	Подпись руководителя работ

Изменения в составе применяемых грузоподъемных машин

Включены в состав применяемых машин (указать какие)	Исключены из состава применяемых машин (указать какие)	Дата, время	Разрешил (подпись)

Наряд действителен до _____
(дата)

Наряд выдал, устный инструктаж произвел _____
(дата, должность, подпись)

Руководитель работ _____
(подпись)

Наряд передан по телефону ____ час. ____ мин

(дата) (должность фамилия, инициалы передавшего наряд)

Руководитель работ _____
(подпись)

Наряд продлен до «__»_____ 20__ г.

(дата, подпись руководителя работ)

Руководитель работ _____

(подпись)

Работа окончена _____

(дата, подпись руководителя работ)

Наряд продлен _____

(дата и подпись проверившего наряд)