

# ДЕРЖАВНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ З ПРОМИСЛОВОЇ БЕЗПЕКИ, ОХОРОНИ ПРАЦІ ТА ГІРНИЧОГО НАГЛЯДУ

## НАКАЗ

24 березня 2008 року № 54

### Про затвердження Правил безпечної експлуатації електровозів, тепловозів та моторвагонного рухомого складу

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України  
21 квітня 2008 р. за № 340/15031

Відповідно до Закону України «Про охорону праці»

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила безпечної експлуатації електровозів, тепловозів та моторвагонного рухомого складу (далі — Правила), що додаються.
2. Управлінню організації державного нагляду за промисловою безпекою на виробництвах і об'єктах підвищеної небезпеки (Морозов В. М.) подати цей наказ на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
3. Управлінню нормативно-правового та юридичного забезпечення (Прохоров В. В.) унести зміни до Державного реєстру нормативно-правових актів з питань охорони праці та розмістити цей наказ на веб-сайті Держгірпромнагляду.
4. Заступнику начальника відділу персоналу, діловодства та спецроботи Кравцю В. Ю. забезпечити опублікування наказу в засобах масової інформації.
5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Голови Комітету Долматова О. І.

Т. в. о. Голови Комітету

Г. М. Суслов

ЗАТВЕРДЖЕНО  
наказом Державного комітету України з  
промислової безпеки, охорони праці та гірничого  
нагляду  
від 24 березня 2008 р. № 54

Зареєстровано  
в Міністерстві юстиції України  
21 квітня 2008 р. за № 340/15031

## **ПРАВИЛА** **безпечної експлуатації електровозів, тепловозів та моторвагонного** **рухомого складу**

### **1. Загальні положення**

1.1. Ці Правила поширюються на всі підприємства й організації (далі — підприємства), які належать до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України і займаються утриманням і експлуатацією електровозів, тепловозів і моторвагонного рухомого складу (далі — МВРС).

1.2. Правила визначають вимоги охорони праці під час утримання та експлуатації електровозів, тепловозів та МВРС.

1.3. Вимоги Правил є обов'язковими для виконання посадовими особами та працівниками підприємств, які здійснюють експлуатацію електровозів, тепловозів і МВРС.

1.4. Тяговий рухомий склад (далі — ТРС) повинен утримуватись у стані, який забезпечує належні умови праці під час його експлуатації.

1.5. ТРС повинен у процесі експлуатації відповідати вимогам ГОСТ 12.2.056-81 «ССБТ. Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности» (далі — ГОСТ 12.2.056-81).

1.6. ТРС повинен відповідати вимогам розділу 4 Правил пожежної безпеки на залізничному транспорті, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 01.07.97 № 240 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24.09.97 за № 440/2244 (далі — НАПБ В.01.010-97/510).

1.7. Локомотивний парк підприємств повинен бути оснащений повним комплектом первинних засобів пожежогасіння, установками пожежної сигналізації та автоматичними установками пожежогасіння відповідно до НАПБ В.01.010-97/510 та чинних нормативно-правових актів.

1.8. Знаки безпеки, які застосовуються на ТРС України, повинні відповідати вимогам ГОСТ 12.4.026-76 «ССБТ. Цвета сигнальные и знаки безопасности» (далі — ГОСТ 12.4.026-78) та ДСТУ ISO 6309:2007 Протипожежний захист. Знаки безпеки. Форма та колір.

1.9. Під час утримання та експлуатації ТРС повинні бути передбачені заходи захисту працівників від впливу небезпечних і шкідливих виробничих факторів згідно з ГОСТ 12.0.003-77 «ССБТ. Опасные и вредные производственные факторы. Классификация».

1.10. Вміст шкідливих речовин у повітрі робочої зони не повинен перевищувати граничнодопустимих концентрацій, установлених ГОСТ 12.1.005-88 «ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны».

1.11. На кожному підприємстві повинні бути розроблені інструкції з охорони праці, які діють на підприємстві з урахуванням типів і серій ТРС, а також місцевих особливостей

організації праці, відповідно до вимог Положення про розробку інструкцій з охорони праці, затвердженого наказом Комітету по нагляду за охороною праці Міністерства праці та соціальної політики України від 29.01.98 № 9 та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 07.04.98 за № 226/2666 (НПАОП 0.00-4.15-98).

1.12. Технологічні карти та інші документи, що встановлюють вимоги до технологічних процесів обслуговування ТРС, повинні містити вимоги охорони праці та пожежної безпеки.

1.13. Працівники повинні бути забезпечені спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту відповідно до Норм безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам залізничного транспорту України, затверджених наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 21.01.2004 № 12 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06.02.2004 за № 169/8768 (НПАОП 60.1-3.01-04).

1.14. Відповідно до вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 № 411 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25.02.97 за № 50/1854, склад локомотивних бригад і порядок обслуговування ними локомотивів і моторвагонних поїздів установлюються начальником залізниці залежно від типу локомотивів і моторвагонних поїздів, а також від місцевих умов на основі затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України систем обслуговування ТРС.

Склад бригади спеціального самохідного рухомого складу встановлюється залежно від його типу і призначення.

У разі електричної або тепловозної тяги дозволяється однією локомотивною бригадою обслуговувати декілька локомотивів чи постійно з'єднаних секцій, що управляються з однієї кабіни.

Обслуговування моторвагонного поїзда, поїзних електровозів, тепловозів одним машиністом установлюється наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України, а маневрових — наказом начальника залізниці.

1.15. Порядок обслуговування ТРС швидкісних поїздів установлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

1.16. Обслуговування ТРС на електрифікованих коліях повинно відповідати вимогам Правил безпеки для працівників залізничного транспорту на електрифікованих лініях, затверджених наказом Міністерства праці та соціальної політики України від 31.05.2000 № 120 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08.06.2000 за № 340/4561 (НПАОП 60.1-1.48-00).

1.17. Навчання і перевірка знань з питань охорони праці працівників, зайнятих обслуговуванням і експлуатацією ТРС, проводиться відповідно до вимог Типового положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці, затвердженого наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26.01.2005 № 15, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15.02.2005 за № 231/10511 (далі — НПАОП 0.00-4.12-05), а з питань пожежної безпеки — відповідно до Переліку посад, при призначенні на які особи зобов'язані проходити навчання і перевірку знань з питань пожежної безпеки, та порядку їх організації, затвердженого наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 29.09.2003 № 368, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 11.12.2003 за № 1147/8468 (НАПБ Б.06.001-2003), та Типового положення про інструктажі, спеціальне навчання та перевірку знань з питань пожежної безпеки на підприємствах, в установах та організаціях України, затвердженого наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 29.09.2003 № 368, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 11.12.2003 за № 1148/8469 (НАПБ Б.02.005-2003).

Не дозволяється допускати до роботи працівників, які не пройшли навчання і перевірку знань з питань охорони праці та пожежної безпеки.

1.18. Попередній (під час прийняття на роботу) і періодичний (протягом трудової діяльності) медичні огляди працівників проводяться у встановлені терміни відповідно до Порядку проведення медичних оглядів працівників певних категорій, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України від 21.05.2007 № 246, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23.07.2007 за № 846/14113, та чинних державних і галузевих нормативно-правових актів.

1.19. Начальник залізниці повинен забезпечити:

1.19.1 періодичне обстеження з проведенням санітарно-гігієнічного дослідження кабін ТРС на відповідність їх вимогам таких нормативних актів:

ГОСТ 12.2.056-81 «ССБТ. Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности»;

ГОСТ 12.1.005-88 «ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны»;

ГОСТ 12.1.003-83 «ССБТ. Шум. Общие требования безопасности»;

ГОСТ 12.1.006-84 «ССБТ. Электромагнитные поля радиочастот. Допустимые уровни на рабочих местах и требования к проведению контроля»;

ГОСТ 12.1.045-84 «ССБТ. Электростатические поля. Допустимые уровни на рабочих местах и требования к проведению контроля»;

ГОСТ 12.1.012-90 «ССБТ. Вибрационная безопасность. Общие требования»;

ДСН 3.3.6.037-99 Державні санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку;

«Санитарные нормы вибрации в кабине машиниста тягового подвижного состава железнодорожного транспорта» № 4249-87, затверджені Міністерством охорони здоров'я СРСР від 20.01.87;

Санітарно-гігієнічні норми допустимої напруженості електростатичного поля № 1757-77, затверджені Міністерством охорони здоров'я СРСР, 1977 рік;

Норми штучного освітлення об'єктів залізничного транспорту РД 3215-91, затверджені Міністерством шляхів сполучення СРСР від 25.04.91;

1.19.2 проведення атестації робочих місць локомотивних бригад за умовами праці;

1.19.3 передрейсові медичні огляди локомотивних бригад, дотримання режиму праці в рейсі;

1.19.4 забезпечення належного режиму відпочинку і харчування в пунктах обороту локомотивів;

1.19.5 контроль за санітарним станом ТРС під час його експлуатації після виходу з депо відповідно до затверджених технологічних процесів;

1.19.6 утримання, зберігання і своєчасне наповнення (обмін) медичних аптечок на ТРС;

1.19.7 своєчасне інформування причетних підприємств про виявлені локомотивною бригадою порушення охорони праці відповідно до порядку, установленого системою інформації «Людина на колії».

1.20. У приміщеннях чергових по депо та інших пунктах явки на роботу локомотивних бригад повинні бути облаштовані стенди з охорони праці, на яких розміщуються:

1.20.1 інструкція про порядок вмикання та вимикання напруги під час введення ТРС у цех та виведення з цеху, пункт технічного обслуговування локомотивів (далі — ПТОЛ) і на екіпірувальні позиції;

1.20.2 інструкції, що діють на підприємстві, щодо використання маневрових засобів;

1.20.3 правила надання першої медичної допомоги, а також адреси і телефони медичних закладів на шляху прямування поїздів.

1.21. Для зняття психологічних навантажень у локомотивних бригад необхідно передбачити в основних депо спеціальні кабінети і забезпечити надання допомоги психолога.

1.22. Посадові особи, фахівці, працівники локомотивних бригад та інші працівники, пов'язані з експлуатацією ТРС, повинні знати порядок дій у разі виникнення пожежі та дотримуватись вимог Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.10.2000 № 567 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23.11.2000 за № 857/5078.

1.23. Про кожен нещасний випадок необхідно негайно повідомити безпосереднього керівника робіт чи іншу уповноважену особу підприємства і вжити заходів до надання необхідної допомоги потерпілому.

1.24. Розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві здійснюється відповідно до вимог чинного законодавства.

## **2. Вимоги до локомотивних бригад і працівників, які експлуатують тяговий рухомий склад**

2.1. Особи, молодші 18 років, не допускаються до виконання роботи машиніста, помічника машиніста локомотива та машиніста МВРС відповідно до Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України від 31.03.94 № 46, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28.07.94 за № 176/385.

2.2. Перед кожним рейсом або перед кожною зміною локомотивні бригади повинні проходити передрейсовий медичний огляд.

2.3. Локомотивні бригади, а також інші працівники, пов'язані з експлуатацією ТРС, повинні мати групу з електробезпеки відповідно до вимог Правил безпечної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених наказом Комітету по нагляду за охороною праці Міністерства праці та соціальної політики України від 09.01.98 № 4, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10.02.98 за № 93/2533 (далі — НПАОП 40.1-1.21-98).

Посвідчення про перевірку знань перевіряється черговим по депо щоразу під час видачі локомотивній бригаді маршрутного листа.

2.4. У кожному локомотивному депо наказом (розпорядженням) керівника підприємства з числа інженерно-технічних працівників повинна бути призначена особа, відповідальна за загальний стан і безпечну експлуатацію електрогосподарства.

Наказ (розпорядження) керівника підприємства про призначення особи, відповідальної за електрогосподарство, видається після проходження працівником навчання та перевірки знань у встановленому НПАОП 0.00-4.12-05 та НПАОП 40.1-1.21-98 порядку з присвоєнням йому V групи з електробезпеки.

Дозволяється у разі виробничої необхідності для різних дільниць (цехів) депо в установленому НПАОП 40.1-1.21-98 порядку призначити осіб, відповідальних за електрогосподарство дільниці (цеху).

На період тривалої відсутності (відпустки, хвороба, відрядження) особи, відповідальної за електрогосподарство, виконання її обов'язків покладається наказом на заступника начальника депо, який повинен пройти навчання та перевірку знань і мати відповідну групу з електробезпеки.

## **3. Вимоги до обслуговування тягового рухомого складу**

3.1. Технічне обслуговування (далі — ТО), екіпірування ТРС необхідно здійснювати відповідно до вимог технологічних процесів, цих Правил та інструкції з маневрової роботи на тракційних коліях депо, що діє на підприємстві.

3.2. ПТОЛ може бути розташований на території локомотивного депо або на станційних коліях.

3.3. У разі розміщення ПТОЛ на станційних коліях нормальне положення секційного роз'єднувача контактної мережі повинно бути «Увімкнено».

У цьому випадку конструкція блокувальних пристроїв огороження сходів, які ведуть на ремонтну площадку, повинна унеможливити проникнення працівника на дах електровоза для огляду обладнання, розташованого на даху електровоза.

3.4. На території депо повинне бути обладнане спеціальне місце для приймання і здавання ТРС.

Штучне освітлення цього місця повинно забезпечувати освітленість не менше 10 лк у темний час доби або в разі недостатнього природного освітлення.

3.5. Не дозволяється проїздити в кабінах ТРС особам, які не входять до складу локомотивної бригади, за винятком кондукторів, складацьких бригад, а також посадових осіб, які мають на це спеціальний дозвіл, що видається в установленому наказом начальника залізниці порядку, але не більше двох осіб одночасно в передній кабіні і трьох осіб — у задній кабіні.

3.6. Під час зустрічного руху поїздів по суміжних коліях на перегонах або станціях у темний час доби необхідно перемикаєти прожектор ТРС у положення «Тьмяне світло», щоб не було засліплення локомотивної бригади зустрічного поїзда.

Після проходження локомотива зустрічного поїзда прожектор необхідно переключити в положення «Яскраве світло».

У випадку осліплення прожектором зустрічного поїзда під час прямування на забороняючий сигнал машиніст повинен зупинити поїзд.

Під час схрещення поїздів на станціях прожектор на ТРС, що зупинився, має бути вимкнений, а освітлення в кабіні — увімкнене.

Під час прямування поїзда по станції машиніст ТРС повинен користуватися перемикачем яскравості прожектора залежно від метеорологічних умов, швидкості руху, наявності попереджень про виконання на коліях робіт і з урахуванням пересування поїздів і локомотивів по суміжних коліях станції.

3.7. На сортувальних станціях під час проведення маневрової роботи прожектор маневрового локомотива повинен бути в положенні «Тьмяне світло» або «Яскраве світло» залежно від видимості предметів на коліях, людей і рухомого складу.

3.8. Перед наближенням зустрічного поїзда помічник машиніста повинен перейти в бік машиніста для запобігання можливого травмування предметом, який може бути викинутим із зустрічного поїзда, або негабаритним вантажем.

3.9. З'єднання і роз'єднання пневматичних рукавів, перевірка зчеплення автотзчепів повинні виконуватися помічником машиніста тільки після загальмування ТРС і з особистого усного дозволу машиніста.

З'єднання і роз'єднання міжвагонних, міжлокомотивних і міжсекційних кіл управління повинні проводитися після загальмування ТРС, знеструмлення кіл управління і при опущеному струмоприймачі.

3.10. Тепловоз або дизель-поїзд, що прибув у депо, необхідно загальмувати ручним гальмом, зупинити дизель-генератор, знеструмити всі електричні кола, вимкнути рубильник акумуляторної батареї, замкнути двері тепловоза (дизель-поїзда) і здати ключі черговому по депо в установленому порядку.

3.11. Працівникам не дозволяється на тепловозах:

відключати блокувальні пристрої і заходити у високовольтні камери (далі — ВВК) під час роботи дизель-генератора;

проводити огляд і ТО обладнання біля частин (вузлів), що обертаються, якщо з них зняті захисні огороження (кожухи).

3.12. Не дозволяється підніматися на дах ТРС, що перебуває на електрифікованих коліях, до вимкнення напруги і заземлення проводів контактної мережі.

3.13. Не дозволяється підніматися на дах ТРС для виконання ремонтних робіт або огляду обладнання у межах охоронних зон повітряних ліній електропередач, що перетинають колію.

3.14. Якщо струмоприймач піднятий і перебуває під напругою, локомотивній бригаді дозволяється:

3.14.1 замінювати перегорілі лампи:

у кабіні машиніста, крім пультів сигналізації, виконаних із спільно розміщеним пристроєм контролю напруги в контактній мережі;

у кузові без заходу у ВВК і без зняття огорож;

освітлення ходових частин, буферних ліхтарів;

усередині вагонів електросекцій при знеструмлених колах освітлення;

3.14.2 замінювати запобіжники в колах управління, попередньо їх знеструмивши;

3.14.3 вимикати автомати захисту;

3.14.4 замінювати прожекторні лампи при знеструмлених колах, якщо їх заміна передбачена з кабіни машиніста;

3.14.5 оглядати гальмове обладнання, не підлазячи під кузов електровоза чи електросекції;

3.14.6 перевіряти на дотик нагрів букс;

3.14.7 відкривати кожух і налаштувати регулятор тиску;

3.14.8 налаштувати електронний регулятор напруги;

3.14.9 продувати масловідділювач і кінцеві рукави гальмової і напірної магістралей;

3.14.10 заправляти піском бункери МВРС;

3.14.11 контролювати подачу піску під колісні пари;

3.14.12 протирати віконне скло усередині кабіни.

3.15. Протирати скло зовні і лобові частини ТРС дозволяється тільки в місцях приймання (здавання) ТРС, що обладнані спеціальними пристроями чи засобами для безпечного виконання цих робіт.

3.16. На електровозах, крім того, додатково дозволяється:

3.16.1 обслуговувати апаратуру під напругою до 50 В постійного струму, що розміщена поза ВВК;

3.16.2 контролювати за допомогою приладів і візуально роботу машин і апаратів, не знімаючи огороження і не заходячи у ВВК;

3.16.3 витирати нижню частину кузова;

3.16.4 оглядати механічне обладнання і кріпити його, не підлазячи під кузов;

3.16.5 перевіряти тиск у маслопроводі компресора;

3.16.6 регулювати запобіжні клапани повітряної системи;

3.16.7 прибирати (без застосування вологі) кабіни, тамбури і проходи в машинному відділенні.

3.17. Не дозволяється виконувати інші роботи на електровозах (електропоїздах) у разі, якщо піднятий струмоприймач перебуває під напругою.

3.18. Не дозволяється виконувати роботи на електропоїздах і електровозах, що працюють за системою багатьох одиниць (далі — СБО), якщо піднято струмоприймач хоча б на одній з електросекцій, одному електровозі (секції), за винятком робіт, передбачених у пунктах 3.14, 3.16 цих Правил.

3.19. На електровозі, який перебуває під контактним проводом на коліях, до початку ТО тягових двигунів, допоміжних машин і електричних апаратів, розміщених у ВВК, шафах, ящиках, за панелями пульта управління та легкознімними (без застосування інструменту) огороженнями, необхідно:

3.19.1 привести в дію ручне гальмо;

3.19.2 вимкнути допоміжні машини, електропечі обігріву кабіни, електроопалення поїзда;

3.19.3 вимкнути головний вимикач (далі — ГВ) (на електровозах змінного струму) або швидкодіючий вимикач (далі — ШВ) (на електровозах постійного струму) і опустити струмоприймачі вимкненням відповідних перемикачів на пульті управління та переконатися в опусканні струмоприймачів за показниками вольтметра і обов'язково візуально, а на електровозах (електросекціях), що працюють за СБО, необхідно опустити струмоприймачі на всіх електровозах (електросекціях) і візуально переконатися в тому, що вони опустилися;

3.19.4 заблокувати кнопки блоків вимикачів на пультах управління блокувальними ключами і вийняти ключі, зняти реверсивну рукоятку з контролера машиніста;

3.19.5 закрити роз'єднувальний кран подачі стисненого повітря до клапана струмоприймача;

3.19.6 у разі опущених струмоприймачів на електровозах типу ЧС постійного струму вимкнути дахові роз'єднувачі та переконатися в тому, що ніж заземлювального роз'єднувача перебуває в положенні «Заземлено»;

3.19.7 на електровозах змінного струму після опускання струмоприймачів заземлювальною штангою торкнутися виводів тягового трансформатора для зняття ємкісного заряду із силового та допоміжного кіл електровоза, після чого заземлити високовольтний ввід, користуючись діелектричними рукавичками;

3.19.8 на електровозах, що працюють за системою багатьох одиниць з телемеханічним управлінням (далі — СБОТ), вимкнути кнопкою систему на пульті сигналізації апаратури дистанційного управління.

3.20. Після проведення цих операцій і упевнившись на слух у повній зупинці допоміжних машин, дозволяється ввійти у ВВК, зняти огороження і приступити до огляду чи ремонту.

Двері, штори та огороження ВВК необхідно залишати відчиненими на весь час перебування в ній працівників.

3.21. Блокувальні ключі вимикачів і реверсивна рукоятка повинні бути в особи, яка проводить огляд чи ремонт обладнання (машиніста, помічника машиніста чи іншого працівника).

3.22. На електровозах (електросекціях), що працюють за СБО, операції, що зазначені в підпунктах 3.19.2–3.19.8 цих Правил, необхідно виконувати для кожного електровоза (електросекції).

3.23. На електропоїздах до початку ТО тягових двигунів, допоміжних машин і електричних апаратів, розміщених у ВВК, шафах, ящиках, за панелями пульта управління та легкознімними (без застосування інструменту) огороженнями, під час перебування його в депо, на ПТОЛ або на коліях під контактним проводом необхідно зупинити електропоїзд, привести в дію ручне гальмо і виконати такі операції:

3.23.1 опустити всі струмоприймачі і візуально переконатися в тому, що вони опущені;

3.23.2 перевести з положення «Автомат» у положення «Ручне» повітряні крани струмоприймача моторного вагона тієї секції, що підлягає огляду;

3.23.3 головний роз'єднувач і заземлювач трансформатора встановити в заземлювальне положення;

3.23.4 замкнути всі кабінки управління і шафи на ключ.

3.24. Ключі від них і реверсивна рукоятка повинні бути в працівника, який проводить огляд.

3.25. Під час огляду автоматичні двері вагонів повинні бути зачинені.



## **4. Вимоги безпеки під час експлуатації тягового рухомого складу**

4.1. У разі відмови блокувальних пристроїв на шляху прямування на одній із секцій електровоза цю секцію необхідно перевести в положення «Вимкнено».

4.2. На одно- або двосекційних електровозах, що мають єдину систему блокувальних пристроїв, допускається у разі технічної можливості прямувати до найближчого ПТОЛ чи депо з вимкненими або розблокованими пристроями.

У цьому випадку локомотивна бригада повинна перебувати тільки в кабіні управління.

Про це машиніст негайно робить запис у бортовому журналі.

4.3. Огляд машинного відділення ТРС під час руху проводиться помічником машиніста за вказівкою машиніста з використанням засобів індивідуального захисту органів слуху (шумоізолювальних навушників).

4.4. У цьому випадку на електровозах машиніст повинен тримати рукоятку контролера на нульовій або ходовій позиції.

4.5. У разі «скидання» контролера, якщо необхідно зняти тягове навантаження, під час перебування помічника машиніста в машинному відділенні (коридорі) машиніст повинен вимкнути силове коло тумблером або кнопкою вимикання ГВ (ШВ).

4.6. На електровозах, що обладнані пристроями для електричного опалення вагонів, додатково необхідно дотримуватися таких вимог безпеки:

4.6.1 ключ опалення поїзда після з'єднання опалювальної магістралі між головним вагоном і локомотивом до моменту розчеплення повинен перебувати в машиніста локомотива;

4.6.2 перед відчепленням або причепленням до вагона з електричним опаленням, а також перед оглядом ходових частин вагонів поїзда, перед роз'єднанням і з'єднанням опалювальної магістралі з локомотивом машиніст повинен вимкнути опалювальну систему поїзда, силові та допоміжні кола, ШВ або ГВ, опустити струмоприймачі і після цього передати ключ опалення поїзному електромеханікові або начальникові поїзда;

4.6.3 з'єднання і роз'єднання опалювальної системи головного вагона з локомотивом проводить поїзний електромеханік або начальник поїзда обов'язково в діелектричних рукавичках і в присутності машиніста. Після з'єднання опалювальної системи він передає ключ машиністові;

4.6.4 машиністові не дозволяється вмикати опалення пасажирського поїзда в разі відсутності в нього ключа опалення;

4.6.5 у разі розриву поїзда на шляху прямування машиніст повинен негайно зняти напругу з опалювальної системи;

4.6.6 у разі спрацювання на локомотиві апаратів захисту опалювальної системи поїзда машиністові дозволяється через три-п'ять секунд увімкнути її знову;

4.6.7 у разі повторного спрацювання апаратів захисту машиніст повинен вимкнути опалення, повідомити про це електромеханіка (начальника поїзда), прямувати до найближчої зупинки (зміни локомотива) з вимкнутим опаленням. На зупинці повернути ключ начальнику поїзда;

4.6.8 наступне вмикання опалювальної системи дозволяється тільки після виявлення і усунення причини спрацювання апаратів захисту в порядку, установленому цими Правилами.

4.7. На електровозах, що працюють за СБОТ, необхідно дотримуватися таких вимог безпеки:

4.7.1 ключ від стійки апаратури СБОТ повинен перебувати в машиніста електровоза;

4.7.2 перед роз'єднанням і з'єднанням електровозів машиніст повинен вимкнути допоміжні машини, вимкнути ШВ або ГВ, опустити струмоприймачі і після цього подати сигнал готовності;

4.7.3 з'єднання і роз'єднання електровозів на тракційних коліях депо, ПТОЛ і станційних коліях повинен проводити помічник машиніста з дозволу машиніста в такому порядку:

4.7.3.1 спочатку з'єднати рукави гальмових і напірних магістралей, після цього кабель СБОТ під'єднати до розетки приймача веденого електровоза;

4.7.3.2 роз'єднання зробити у зворотному порядку;

4.7.3.3 кабель апаратури СБОТ після роз'єднання електровозів необхідно під'єднати до спеціального холостого приймача, що розміщений на лобовій частині локомотива, з обов'язковою фіксацією;

4.7.4 під час об'єднання електровозів у групу помічник машиніста повинен оглянути стійку апаратури на веденому електровозі, замкнути кабінку і передати ключі машиністові;

4.7.5 у разі спрацьовування апаратів захисту електровозів допускається переведенням тумблера «А-С» у положення «А» на пульті сигналізації виявити пошкоджений електровоз і, якщо це можливо, продовжити вести поїзд без відчеплення частини його;

4.7.6 у разі несправності апаратури СБОТ на шляху прямування і відмови кнопки «Відкл.» на пульті сигналізації машиніст зобов'язаний скористатися кнопкою аварійного вимкнення, розміщеною на електронному блоці «ШВ» у стійці апаратури.

4.8. У разі необхідності огляду і ремонту обладнання, розташованого на даху ТРС, на електрифікованому перегоні машиніст повинен:

4.8.1 запросити по радіозв'язку в енергодиспетчера допомогу працівників району контактної мережі, які повинні прибути з пристосуваннями для заземлення контактної мережі;

4.8.2 опустити струмоприймачі (для електровозів, електропоїздів);

4.8.3 перевести реверсивну рукоятку в нейтральне положення і вийняти ключі блокування пульта управління. Ключі повинні перебувати в машиніста на весь час огляду та ремонту;

4.8.4 загальмувати ТРС автоматичним та ручним гальмами. У разі необхідності підкласти під колеса гальмові башмаки.

4.9. Контактну мережу повинні заземлювати працівники району контактної мережі за наказом енергодиспетчера.

4.10. Про зняття напруги і заземлення контактної мережі працівник району контактної мережі видає машиністові довідку із зазначенням часу вимкнення та заземлення контактної мережі.

До одержання довідки підніматися на дах ТРС не дозволяється.

4.11. У разі пошкодження обладнання, розташованого на даху електропоїзда, і неможливості подальшого прямування необхідно опустити всі струмоприймачі, пошкоджену секцію від'єднати від мережі електроживлення, повітряні крани струмоприймача моторного вагона цієї секції перевести в положення «Ручне».

## **5. Вимоги до утримання тягового рухомого складу**

5.1. На ТРС, що експлуатується, повинні бути створенні безпечні і нешкідливі умови праці.

З цією метою періодично повинна проводитись атестація робочих місць за умовами праці згідно з Порядком проведення атестації робочих місць за умовами праці, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.92 № 442 (НПАОП 0.00-6.23-92).

За результатами атестації на залізницях повинні розроблятися заходи щодо приведення ТРС у відповідність до вимог нормативно-правових актів з охорони праці і, в першу чергу, щодо неперевищення граничнодопустимих рівнів шуму, вібрації,

напруженості електромагнітних полів, дотримання норм освітленості, мікроклімату, вмісту шкідливих речовин у повітрі робочої зони.

5.2. Терміни приведення ТРС, що експлуатується, до вимог ГОСТ 12.2.056-81 погоджуються в установленому порядку Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

5.3. Кожний тип ТРС повинен бути укомплектований справними засобами колективного захисту працівників, що забезпечують безпеку обслуговувального персоналу: блокувальними і огорожувальними пристроями, заземленням, захисними кожухами тощо.

5.4. Блокувальні пристрої, стан заземлення, справність огорожень необхідно перевіряти після всіх видів ТО і поточного ремонту та під час кожного приймання (здавання) ТРС.

5.5. Не дозволяється приймати в експлуатацію та експлуатувати ТРС з несправностями, що загрожують безпеці руху і порушують вимоги охорони праці, пожежної безпеки і, в першу чергу, якщо пошкоджені або відсутні:

блокувальні пристрої дверей (штор) ВВК, шаф, ящиків, панелей пульта управління, легкознімних огорожень електричних машин з напругою вище 42 В змінного струму і вище 110 В постійного струму;

заземлення металевих кожухів електрообладнання;

огороження конструкцій для кріплення струмопровідних частин;

ізоляція електропроводів;

огороження механічного обладнання;

прилади сигналізації про наявність напруги у ВВК;

діелектричні рукавички і килимки;

штанги для заземлення первинної обмотки тягового трансформатора (для ТРС змінного струму);

ізолювальні штанги для вимикання роз'єднувачів тягових двигунів;

знаки безпеки та попереджувальні написи;

несправні або відсутні системи пожежної сигналізації і пожежогасіння (якщо рухомий склад був ними обладнаний), несправні або відсутні первинні засоби пожежогасіння.

5.6. На ТРС, що експлуатується, повинні бути нанесені написи та знаки безпеки праці:

5.6.1 напис «Не відчиняти при піднятому струмоприймачі» наноситься на дверях і знімних щитах ВВК, на розміщених поза ВВК ящиках електричних апаратів і на стінках щитів вимірювальних приладів; на панелях пульта управління, що не мають блокування в колах управління струмоприймачів з напругою вище 42 В змінного струму і 110 В постійного струму;

5.6.2 напис «Не підніматися на дах без заземлення контактного проводу» наноситься на кришках люків чи біля люків і сходів, що ведуть на дах електровозів і електропоїздів;

5.6.3 знак «Обережно! Електрична напруга» відповідно до ГОСТ 12.4.026-76 наноситься на кришках колекторних люків, на остовах допоміжних машин, розміщених поза ВВК, а також на дверях і щитах ВВК, панелях пульта управління, що не мають блокувань у колах управління струмоприймачів;

5.6.4 напис «Увага! Небезпечне місце» наноситься на кожухах апаратів і пристроїв високої напруги, ізольованих від кузова електропоїзда;

5.6.5 напис «Не підніматися на дах під контактним проводом» наноситься біля сходів, що ведуть на дах тепловозів і дизель-поїздів;

5.6.6 знак «Забороняється користуватися відкритим вогнем» відповідно до ГОСТ 12.4.026-76 наноситься на кришках акумуляторних відділень (ящиків);

5.6.7 напис «Обтирання локомотива дизельним паливом забороняється» наноситься на паливних баках тепловозів і дизель-поїздів.

5.7. Дозволяється замінити напис «Не відчиняти при піднятому струмоприймачі» на щитах і дверцятах, які неможливо відчинити без інструменту, на знак «Обережно! Електрична напруга» відповідно до ГОСТ 12.4.026-76.

5.8. Дозволяється не наносити знак «Обережно! Електрична напруга» на електричних машинах з напругою нижче 42 В змінного струму і 110 В постійного струму.

5.9. У тамбурах МВРС наносяться знаки та написи відповідно до ГОСТ 12.4.026-76 про заборону паління.

5.10. Написи та знаки безпеки праці необхідно відновлювати після кожного ремонту і в разі потреби між ремонтами.

5.11. На ТРС кожухи електричних приладів, апаратів і корпусів допоміжних машин, до яких можливий дотик обслуговувального персоналу, повинні бути заземлені.

На електропечі електроопалення і електрокалорифери МВРС повинні бути встановлені захисні кожухи, які заземлюються на корпус вагона.

5.12. На кожному ТРС повинні бути такі засоби індивідуального та колективного захисту:

діелектричні рукавички на напругу вище 1000 В (по одній парі на кожного працівника локомотивної бригади);

діелектричні килимки (у кожній кабіні локомотива);

штанги для заземлення первинної обмотки тягового трансформатора (тільки для ТРС змінного струму — одна на секцію локомотива);

штанги ізолювальні для вимикання роз'єднувачів тягових двигунів (одна на секцію локомотива);

ізолювальні протигази (для кожного члена локомотивної бригади);

три пари шумоізолювальних навушників (на тепловозах і дизель-поїздах).

5.13. ТРС повинен бути забезпечений установками пожежогасіння, вогнегасниками і пожежним обладнанням за встановленими нормами.

5.14. Наявність і стан інструменту і засобів індивідуального захисту необхідно перевіряти під час кожного ТО, під час поточних ремонтів, а також під час приймання і здавання ТРС локомотивними бригадами.

5.15. Засоби індивідуального захисту необхідно періодично випробовувати відповідно до вимог чинних нормативно-правових актів.

5.16. Дозволяється проводити випробування засобів захисту раніше встановленого терміну під час чергових ремонтів ТРС.

Не дозволяється застосовувати засоби захисту без відмітки про випробування.

У локомотивному депо повинен бути встановлений порядок обліку засобів захисту, а також їх зберігання, видавання і випробування.

5.17. Секція багатосекційного локомотива, що використовується для маневрової або поїзної роботи, повинна бути обладнана додатковим прожектором ззаду.

5.18. Механізм розчеплення з вагоном на маневрових локомотивах повинен приводитися в дію з кабіни локомотива.

5.19. Бокові вікна, входні двері в кабіну повинні бути в справному стані, мати ущільнення (надійні фіксатори і замки).

5.20. Подушки сидіння крісла, механізм установки висоти сидіння, підлокітники повинні бути у справному стані.

Крісло повинно мати надійну фіксацію з підлогою кабіни і регулюватися з урахуванням індивідуальних антропометричних характеристик працівника.

5.21. Вікна кабіни повинні мати скло без тріщин і механічних пошкоджень.

На випадок руйнування скла лобового вікна кабіни машиніста на шляху прямування на ТРС повинен бути спеціальний щит для закриття отвору, що виник.

5.22. Склоочисники кабіни повинні утримуватися в справному стані.

У вимкненому положенні вони не повинні заважати локомотивній бригаді вести спостереження.

5.23. На ТРС, обладнаному склообігрівачами і склообмивачами, повинна забезпечуватися їх надійна робота.

Склообмивачі необхідно систематично промивати.

5.24. Лобові вікна кабіни повинні бути оснащені справними сонцезахисними екранами відповідно до вимог ГОСТ 12.2.056-81.

5.25. На кабінах з обох боків зовні перед боковими вікнами повинні бути встановлені дзеркала заднього виду.

5.26. Перед відсувними вікнами кабіни треба встановити поворотні запобіжні вітрові щитки, а над вікнами — жолобки для стоку дощової води (для маневрових локомотивів — козирки завширшки 100–150 мм).

5.27. Системи загального і місцевого освітлення кабіни, пульта і машинного відділення повинні бути в справному стані, працювати в установлених режимах і мати необхідне число електроламп і ковпачків світлофільтрів.

Не дозволяється довільна заміна арматури джерел світла, світлофільтрів, а також застосування електричних ламп іншої, ніж передбачено паспортом ТРС, потужності.

5.28. Стійка апаратури дистанційного управління СБОТ повинна мати підсвічування від загального освітлення машинного відділення.

Швидкостеміри і швидкостемірні стрічки повинні мати додаткове підсвічування.

5.29. Підлога, стіни і стеля кабіни і машинного відділення після ремонту чи ТО повинні бути відновлені, ущільнені, особливо в місцях уведення трубопроводів і органів управління.

5.30. Для підлоги кабіни необхідно застосовувати лінолеум, який відповідає вимогам ДСТУ 4493:2005, ГОСТ 12.2.056-88.

5.31. У кабіні машиніста магістральних локомотивів не повинно бути розрідження повітря при зачинених вікнах і дверях.

5.32. Відкриті частини опалювальних пристроїв, що мають температуру вище +45 °С, повинні бути огорожені.

Опалювальні пристрої повинні бути обладнані регуляторами температури.

5.33. Установки кондиціонування повітря опалювально-вентиляційних пристроїв на ТРС необхідно утримувати у справному стані.

5.34. На ТРС, обладнаному системами автоматичної підтримки температури повітря, при роботі опалювально-вентиляційної установки і кондиціонера температура повітря в кабіні повинна підтримуватися взимку в межах  $+22 \pm 2$  °С, а влітку —  $+24 \pm 2$  °С.

Якщо температура зовнішнього повітря вище +35 °С, температура в кабіні ТРС повинна бути на 10–12 °С нижче температури навколишнього повітря.

5.35. Час досягнення заданого значення температури повітря в кабіні після увімкнення кондиціонера не повинен перевищувати 12 хвилин.

5.36. На ТРС, обладнаному тільки опалювально-вентиляційними установками, улітку повинна бути забезпечена подача в кабіни локомотива зовнішнього повітря.

5.37. Люки і дефлектори природної вентиляції повинні регулюватися, мати надійне ущільнення і не пропускати холодне повітря узимку.

5.38. Кольорове оформлення агрегатів і елементів ТРС, що впливає на безпеку праці та руху, повинно бути виконане відповідно до ГОСТ 12.2.056-81.

5.39. Шафа для одягу повинна мати необхідне число гачків. У кабінах, не обладнаних шафами для одягу, повинна бути вішалка з полицею для головних уборів і гачками для верхнього одягу.

5.40. Для зберігання продуктів харчування локомотивних бригад у кабіні ТРС повинен бути холодильник.

5.41. У кабіні машиніста повинні бути місця (або гнізда) для розміщення двох термосів.

5.42. ТРС, що має в колах управління напругу 42 В і вище, повинен бути оснащений для підігрівання їжі спеціальною електроплиткою з розеткою для її підключення, що

встановлена у спеціально обладнаному місці, закріплена і має відповідну пам'ятку щодо безпечної експлуатації.

5.43. Санітарний вузол (умивальник, унітаз) на ТРС слід утримувати у чистоті та періодично піддавати дезінфекції.

Баки з водою повинні мати пристрої для обігрівання.

5.44. У місцях екіпірування ТРС на ПТОЛ або станціях, в місцях відправлення поїздів необхідно вчасно та регулярно заповнювати баки водою.

5.45. На новозбудованому ТРС повинні бути екологічно чисті туалети.

5.46. У кабіні машиніста повинні бути встановлені дві попільнички.

5.47. У кабіні ТРС повинне бути спеціальне місце для зберігання аптечки з набором медикаментів для надання першої допомоги. В аптечці повинна бути відповідна інструкція з правил надання першої допомоги.

5.48. Маневрові локомотиви, призначені для обслуговування одним машиністом, повинні бути обладнані другим пультом управління, який дозволяє здійснювати:

екстрене гальмування;

екстрену зупинку дизеля;

зміну напрямку руху локомотива;

зміну швидкісного режиму дизеля;

подачу піску під колісні пари.

Додатково повинні бути встановлені:

манометр тиску повітря в гальмових циліндрах;

кнопки управління переднім і заднім автоточками;

кран допоміжного гальма;

пульт управління радіостанцією;

світлова сигналізація зменшення навантаження.

5.49. Зазначені прилади і сигналізатори повинні бути розташовані на другому пульті управління чи переносному пульті дистанційного управління локомотивом.

Зовні, на даху з обох боків кабінки, повинні бути встановлені світильники з оранжевими світлофільтрами для сигналізації місцезнаходження машиніста і дзеркала зворотного виду.

Увімкнення відповідного світильника повинно бути автоматичним при зміні пульта управління, а дзеркала повинні забезпечувати огляд зони маневрової роботи локомотива.

5.50. Магістральні локомотиви, призначені для обслуговування одним машиністом, повинні бути обладнані дзеркалами зворотного виду, що встановлюються зовні на бічних стінках кабінки; пристроями, що сигналізують машиністові, який перебуває на стоянці поза кабінкою, про виклик його по радіоканалу; пристроєм автоматичної зупинки поїзда на випадок раптової втрати машиністом спроможності керувати ним; пристроєм попередньої світлової сигналізації перед свистком електропневматичного клапана і контролю цілісності гальмової магістралі; додатковою сигналізацією нормального функціонування компресорів; системою фізіологічного контролю пильності машиніста; пристроєм, що виключає самовільний відхід локомотива (поїзда) із стоянки за відсутності машиніста в кабінці.

5.51. Перелік додаткових приладів і устаткування, що встановлюються на локомотивах для обслуговування одним машиністом, повинен бути узгоджений з Головним управлінням безпеки руху Державної адміністрації залізничного транспорту України.

## **6. Обслуговування локомотивних бригад**

6.1. Перевезення локомотивних бригад до місця роботи, а також до місця відпочинку в пунктах обороту повинно здійснюватися відповідно до встановленого порядку, затвердженого службою локомотивного господарства залізниці.

6.2. Для перевезення локомотивних бригад автомобільним транспортом необхідно використовувати легкові автомобілі або мікроавтобуси.

6.3. Порядок проїзду локомотивних бригад за маршрутним листом форми ТУЗ-ІСЦ у межах їх плеча обороту в кабінах локомотивів, у купейних і плацкартних вагонах усіх поїздів, крім міжнародних, з правом надання їм заздалегідь зарезервованих вільних місць і користування постільною білизною встановлюється начальником залізниці.

6.4. Локомотивні бригади повинні бути забезпечені санітарно-побутовими приміщеннями відповідно до СНиП 2.09.04-87.

6.5. У приміщенні нарядника локомотивних бригад, а також у місцях відпочинку локомотивних бригад повинні бути встановлені крани-фонтанчики або бачки з питною кип'яченою водою з кришками, що щільно закриваються.

У місцях, де водопровідна вода відповідає вимогам ГОСТ 2874-82 «Вода питьевая. Технические требования и контроль за качеством», з дозволу санітарно-епідеміологічної станції дозволяється користуватись некип'яченою газованою водою з установкою автоматів газованої води.

6.6. Харчування локомотивних бригад повинно бути організоване цілодобово в їдальнях та буфетах будинків відпочинку локомотивних бригад або на станції.

Начальник управління організації  
державного нагляду за промисловою  
безпекою на виробництвах і об'єктах  
підвищеної небезпеки

В. М. Морозов

ПОГОДЖЕНО:

Перший заступник Міністра  
транспорту та зв'язку України

В. В. Шевченко

Голова Федерації профспілок  
транспортників України,  
Голова профспілки залізничників  
і транспортних будівельників України

В. М. Ткачов

Перший заступник Міністра,  
головний державний санітарний  
лікар України

М. Г. Проданчук

Директор виконавчої дирекції  
Фонду соціального страхування  
від нещасних випадків на  
виробництві та професійних  
захворювань України

Ю. Мельников

Заступник Міністра України  
з питань надзвичайних ситуацій  
та у справах захисту населення від  
наслідків Чорнобильської катастрофи

В. Третяков

Голова Державного комітету  
ядерного регулювання України

О. А. Миколайчук