



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
(ОАО «РЖД»)

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

« 5 » декабря 2013г.

Москва

№ 2678р

**Об утверждении Инструкции по охране труда для локомотивных бригад  
моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД»**

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда работников локомотивных бригад моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД»:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2014 г. прилагаемую Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» ИОТ РЖД – 4100612 – ЦДМВ – 10 – 2013.

2. Начальнику Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава Сизову С.В. довести Инструкцию, утвержденную настоящим распоряжением, до сведения причастных работников и обеспечить ее выполнение.

3. Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД", утвержденную распоряжением ОАО "РЖД" от 3 мая 2006 г. N 855р, не применять в отношении работников локомотивных бригад моторвагонного подвижного состава ОАО "РЖД".

Вице-президент  
ОАО «РЖД»



М.П.Акулов



УТВЕРЖДЕНА

распоряжением ОАО «РЖД»  
от "5" декабря 2013 г. № 2678р

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА  
ДЛЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД  
МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОАО «РЖД»**

ИОТ РЖД-4100612-ЦДМВ-10-2013

Москва 2013

**Содержание**

№ гл.	Наименование	№ стр.
1	Общие требования охраны труда	3
2	Требования охраны труда перед началом работы	12
3	Требования охраны труда во время работы	15
3.1.	Требования охраны труда при производстве маневровых работ	15
3.2.	Требования охраны труда при экипировке МВПС	19
3.3.	Требования охраны труда при управлении МВПС	21
3.4.	Требования охраны труда при техническом обслуживании МВПС	23
3.5.	Требования охраны труда при осмотре крышевого оборудования МВПС	26
4	Требования охраны труда в аварийных ситуациях	29
4.1.	Требования охраны труда при возникновении аварийных ситуаций	29
4.2.	Оказание первой помощи пострадавшим	34
5	Требования охраны труда по окончании работы	40

## 1. Общие требования охраны труда

1.1. Настоящая Инструкция разработана в соответствии с положениями Трудового Кодекса Российской Федерации и других нормативных актов по вопросам охраны труда и устанавливает основные требования охраны труда для машиниста, помощника машиниста при эксплуатации и техническом обслуживании моторвагонного подвижного состава (далее – МВПС) ОАО «РЖД».

На основе настоящей Инструкции в моторвагонных депо (далее – депо) разрабатываются инструкции по охране труда для локомотивных бригад с учетом типов и серий обслуживаемых ими МВПС, выполняемых видов работ и специфики местных условий.

1.2. К работе машинистами, помощниками машинистов МВПС допускаются лица, прошедшие в установленном порядке профессиональный отбор, профессиональное обучение, обязательный предварительный (при поступлении на работу) медицинский осмотр, психофизиологический отбор, а также прошедшие вводный инструктаж по охране труда и пожарной безопасности, первичный инструктаж по охране труда и пожарной безопасности на рабочем месте, обучение по охране труда, стажировку, проверку знаний по охране труда, правил пожарной безопасности, норм и правил работы в электроустановках, прошедшие аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее – ПТЭ) и дублирование.

Вновь принимаемые на работу машинист, помощник машиниста при вводном инструктаже должны быть ознакомлены с действиями при возникновении несчастного случая и оказанию первой помощи пострадавшим.

1.3. Машинисты, помощники машинистов, впервые принятые на работу или переведенные из подразделения в подразделение внутри ОАО «РЖД» с существенным изменением характера работы и которые впервые в зимних условиях выполняют работы, связанные с движением поездов («первозимники»), должны проходить обучение для работников, впервые приступающих к работе в зимних условиях.

1.4. В процессе работы машинист, помощник машиниста должны проходить обязательные периодические медицинские осмотры, в установленном порядке повторные, внеплановые и целевые инструктажи по охране труда, инструктажи о порядке применения средств индивидуальной защиты, обучение по охране труда, пожарной и электробезопасности, очередную и внеочередную проверку знаний требований охраны труда, пожарной безопасности, норм и правил работы в электроустановках. Не реже 1 раза в год машинист, помощник машиниста должны проходить обучение по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

1.5. При исполнении служебных обязанностей локомотивная бригада должна иметь при себе служебное удостоверение, удостоверение о

присвоении группы по электробезопасности, предупредительный талон по охране труда.

1.6. Во время работы на машиниста, помощника машиниста могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы:

а) физические:

движущийся подвижной состав;

подвижные и вращающиеся части оборудования МВПС;

повышенный уровень шума на рабочем месте;

повышенный уровень вибрации;

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

повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования и воздуха рабочей зоны;

повышенная загазованность и запыленность воздуха рабочей зоны;

повышенный уровень инфразвуковых колебаний;

повышенная или пониженная влажность и подвижность воздуха;

повышенный уровень статического электричества;

повышенный уровень электромагнитных излучений;

отсутствие или недостаток естественной или искусственной освещенности рабочей зоны;

работа на высоте<sup>1</sup>.

б) химические:

по характеру воздействия и пути проникания в организм человека;

в) нервно-психические перегрузки.

1.7. Машинист, помощник машиниста МВПС должны знать:

ПТЭ в объеме, необходимом для выполнения своих должностных обязанностей;

конструкцию МВПС, способы и безопасные приемы эксплуатации и устранения неисправностей оборудования;

правила внутреннего трудового распорядка;

схемы электрических цепей МВПС, расположение электрических проводов, электрических машин, приборов и аппаратов, которые находятся под напряжением;

действие на человека опасных и вредных производственных факторов, которые могут возникнуть во время работы, и меры защиты от их воздействия;

правила нахождения на железнодорожных путях, маршруты служебных проходов по территории станции, структурного подразделения, негабаритные места;

---

<sup>1</sup> К работе на высоте относятся работы, при выполнении которых работник находится на расстоянии менее 2м от не огражденных перепадов высотой 1,3м и более от поверхности земли, пола, платформы, площадки, над которыми производятся работы. При невозможности ограждения таких перепадов, работы на высоте должны выполняться работниками с применением предохранительного пояса и страховочного каната (Межотраслевые правила по охране труда при работе на высоте ПОТ РМ-012-2000).

видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения, знаки безопасности и порядок ограждения подвижного состава;

требования охраны труда, пожарной и электробезопасности при эксплуатации и техническом обслуживании МВПС;

места хранения на МВПС аптечек для оказания первой помощи пострадавшим, средств индивидуальной защиты (далее – СИЗ), первичных средств пожаротушения, инструмента и сигнальных принадлежностей;

порядок действий в случае пожара на МВПС и правила пользования первичными средствами пожаротушения;

способы оказания первой помощи пострадавшим;

требования настоящей Инструкции.

1.8. Машинист, помощник машиниста в процессе работы обязаны: соблюдать правила, инструкции и другие нормативные документы по охране труда, пожарной безопасности, электробезопасности, установленные для выполняемой ими работы;

соблюдать правила внутреннего трудового распорядка;

руководствоваться требованиями по выполнению режимов труда и отдыха в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативно-правовыми актами, содержащими нормы трудового права;

содержать в чистоте рабочее место;

использовать и содержать в исправном состоянии спецодежду, спецобувь и другие СИЗ;

выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков безопасности и надписей;

немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве или об ухудшении состояния своего здоровья;

соблюдать требования настоящей Инструкции.

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

1.10. Локомотивная бригада, эксплуатирующая МВПС относится к электротехническому персоналу.

Машинисты электропоездов должны иметь V группу по электробезопасности, помощники машинистов электропоездов – IV-V группу и права оперативно-ремонтного персонала.

Машинисты дизель-поездов – IV группу, помощники машинистов дизель-поездов – III-IV группу и права оперативно-ремонтного персонала.

Права оперативно-ремонтного персонала предоставляются помощнику машиниста после прохождения дублирования.

Помощнику машиниста МВПС с III группой по электробезопасности допускается предоставлять права оперативно-ремонтного персонала в объёме:

осмотра МВПС (без открытия шкафов с электрооборудованием, находящимся под напряжением);

выполнения переключений на электрооборудовании до 1000В;

участия в работе по обслуживанию электроустановок и электрооборудования свыше 1000 В в качестве второго работника.

До назначения на самостоятельную работу или при переходе на другую работу, а также при перерыве в работе свыше одного года машинист, помощник машиниста обязаны пройти стажировку под руководством ответственного обучающего работника, имеющего стаж практической работы по данной профессии не менее 2 лет. Продолжительность стажировки должна быть от 2 до 14 рабочих смен. Конкретная продолжительность стажировки устанавливается ответственным за электрохозяйство индивидуально в зависимости от уровня профессионального образования, опыта работы, профессии (должности) обучаемого и оформляется локальным документом.

Допуск работника к стажировке и дублированию оформляется приказом (распоряжением) руководителя структурного подразделения.

Целью дублирования является приобретение достаточных практических навыков при предоставлении впервые электротехническому персоналу прав оперативного или оперативно-ремонтного персонала с правом переключений и единоличного осмотра электроустановок.

Дублирование проводится на рабочем месте под руководством опытного обучающего лица. Продолжительность дублирования должна быть от 2 до 12 рабочих смен. Для конкретного работника она устанавливается решением комиссии по проверке знаний в зависимости от уровня профессиональной подготовки, стажа и опыта работы.

Ответственный за электрохозяйство депо вправе увеличить продолжительность дублирования, исходя из уровня знаний работников и его профессиональной подготовки.

В период дублирования работник локомотивной бригады должен принять участие в контрольных противоаварийных и противопожарных тренировках.

Если в период дублирования будет установлена профессиональная непригодность работника, он снимается с подготовки.

1.11. При исполнении служебных обязанностей локомотивная бригада должна быть в форменной одежде, а при проведении осмотра и технического обслуживания МВПС для защиты от загрязнений и иных производственных факторов должна надевать спецодежду, спецобувь и в необходимых случаях пользоваться СИЗ.

1.12. Машинист, помощник машиниста МВПС должны быть обеспечены следующей спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ:

костюмом «Механик – Л»;

ботинками юфтевыми на полиуретановой подошве;

перчатками комбинированными или перчатки с полимерным покрытием;

очками защитными открытыми;  
 наушниками противошумными;  
 нарукавниками из полимерных материалов;  
 жилетом сигнальным 2 класса защиты;  
 Дополнительно, в зимнее время:  
 комплектом для защиты от пониженных температур «Локомотив»;  
 шапкой-ушанкой со звукопроводными вставками;  
 перчатками (перчатками) утепленными или перчатки с защитным покрытием, нефтеморозостойкие;  
 сапогами юфтевыми утепленными на нефтеморозостойкой подошве в I и II климатических поясах;  
 сапогами кожаными утепленными «СЕВЕР ЖД» или валенками (сапогами вяляными) - в III, IV и особом климатических поясах;  
 галошами на валенки (сапоги валяные);  
 дополнительно в особом климатическом поясе – полушубком или полупальто на меховой подкладке;  
 дополнительно при выполнении работ на тоннельных участках – противогазом фильтрующим.

1.13. Локомотивная бригада должна соблюдать требования личной гигиены.

Личную одежду машинист, помощник машиниста должны хранить отдельно от спецодежды и спецобуви в специально предназначенных для этого шкафах в помещениях гардеробных.

Машинист, помощник машиниста должны следить за чистотой и исправностью спецодежды, спецобуви и других СИЗ, а также содержать места для их хранения в чистоте и порядке.

Для защиты кожных покровов рук от загрязнений и воздействия дизельного топлива, мазута, смазочных материалов и воды для охлаждения дизеля, следует применять смывающие, защитные и обезвреживающие средства.

1.14. В случае получения травмы или ухудшения состояния здоровья одного из работников локомотивной бригады при стоянке МВПС на станции, в депо, пункте технического обслуживания (далее – ПТО), пункте оборота другой работник обязан оказать первую помощь пострадавшему и сообщить о случившемся дежурному по станции, дежурному по депо (ПТО, пункта оборота).

В случае получения травмы или ухудшения состояния здоровья одного из работников локомотивной бригады при следовании с поездом, другой работник обязан остановить МВПС, сообщить о случившемся поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон и приступить к оказанию первой помощи пострадавшему.

При внезапно возникшем недомогании в пути следования машинист, работающий без помощника машиниста, обязан сообщить о случившемся поездному диспетчеру и дежурному ближайшей по ходу движения станции. При невозможности довести поезд до станции необходимо остановить поезд

и по радиосвязи сообщить о случившемся машинистам вслед идущего и встречного поездов, поезвному диспетчеру и дежурным по станциям, ограничивающим перегон.

1.15. В случае возникновения опасности для жизни и здоровья работника вследствие нарушения требований охраны труда, машинист, помощник машиниста имеют право отказаться от выполнения работ до устранения такой опасности, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

1.16. На территории станции, депо (ПТО, пункта оборота), при следовании к месту приемки МВПС локомотивная бригада обязана следить за передвижением подвижного состава, грузоподъемных кранов, автомобилей и другого транспорта. Запрещается находиться под поднятым грузом и на пути его перемещения.

1.17. При нахождении на железнодорожных путях машинист, помощник машиниста обязаны соблюдать следующие требования безопасности:

быть в сигнальном жилете со световозвращающими полосами (далее – сигнальный жилет) и надписью с наименованием принадлежности к структурному подразделению;

обращать внимание на показания светофоров, видимые и звуковые сигналы, предупреждающие знаки;

проходить к месту работы и обратно по установленным маршрутам служебного прохода, обозначенным указателями «Служебный проход»;

при проходе вдоль железнодорожных путей идти по широкому междупутью, по обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути не ближе 2 м от крайнего рельса, при этом необходимо внимательно следить за передвижениями подвижного состава по смежным путям, смотреть под ноги, так как в указанных местах прохода могут быть препятствия;

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

при переходе железнодорожного пути, занятого подвижным составом, следует пользоваться переходными площадками вагонов. Переходить через переходную площадку вагона во время движения поезда запрещается. Перед подъемом и при спуске с площадки следует предварительно убедиться в исправности поручней, подножек и пола площадки. Прежде чем начать подъем на переходную площадку вагона следует убедиться в отсутствии разрешающего показания светофора и звуковых сигналах, подаваемых локомотивом перед отправлением состава. При подъеме на переходную площадку и спуске с нее необходимо держаться за поручни и располагаться лицом к вагону, при этом руки должны быть свободны от каких-либо предметов. Перед спуском с переходной площадки вагона на междупутье

следует осмотреть место схода – нет ли на междупутье посторонних предметов, о которые можно споткнуться при сходе, а также убедиться в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава;

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

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

оказавшись на пути следования поезда следует отойти на обочину земляного полотна на расстояние не менее 2 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 140 км/ч, 5 м – при установленных скоростях движения более 140 км/ч. Запрещается переходить или перебегать железнодорожные пути перед движущимся подвижным составом, когда расстояние до него менее 400 м;

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

1.18. При нахождении на железнодорожных путях запрещается:

находиться и передвигаться внутри колеи пути;

переходить или перебегать пути перед приближающимся подвижным составом на расстоянии менее 400 м, а также отходить на соседний путь (внутри колеи пути или на край его балластной призмы) на время пропуска проходящего подвижного состава;

запрыгивать на подножки единиц подвижного состава и сходить (спрыгивать) с них во время движения, а также находиться на подножках, лестницах и других наружных частях единиц подвижного состава при их движении;

перемещаться под стоящим на железнодорожных путях подвижным составом, через автосцепки или под ними;

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

располагаться в негабаритном месте при пропуске подвижного состава или автотранспорта;

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

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

пользоваться мобильной сотовой связью, аудио и видео-плеерами и другими устройствами, отвлекающими внимание работника от соблюдения необходимых мер безопасности.

1.19. На территории станции, депо, в цехах и помещениях депо машинист, помощник машиниста должны:

проходить только по специально установленным маршрутам, обозначенным указателями «Служебный проход»;

переходить железнодорожные пути, соблюдая требования п.п. 1.17-1.18 настоящей Инструкции;

соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов, а также объявлений по громкоговорящей связи и сигналов оповещения;

переходить смотровые канавы по переходным мостикам.

1.20. Локомотивной бригаде запрещается разбрасывать посторонние предметы, использованный обтирочный материал на путях, экипировочных позициях депо (ПТО, пункта оборота).

1.21. В целях соблюдения требований электробезопасности машинисту, помощнику машиниста при нахождении на путях, территории, в цехах и помещениях депо (ПТО, пункта оборота), станции запрещается:

наступать на электрические кабели и провода;

открывать двери электрошкафов, находящихся под напряжением;

приближаться на расстояние менее 2 м к находящимся под напряжением и не огражденным проводам или частям контактной сети и воздушной линий электропередач (далее – ВЛ);

касаться электроприборов, их зажимов, арматуры общего освещения и опор контактной сети;

заходить за защитные ограждения электрооборудования;

прикасаться к оборванным проводам контактной сети, ВЛ и находящимся на них посторонним предметам независимо от того, касаются они или не касаются земли или заземленных конструкций.

Любые провисающие, оборванные и лежащие на деревьях, земле, балластной призме или шпалах провода представляют опасность для жизни человека. Их следует считать находящимися под напряжением. Нельзя приближаться к ним на расстояние менее 8 м. При этом необходимо принять меры к ограждению опасного места и сообщить о случившемся дежурному по депо, поезвному диспетчеру, дежурному по станции, энергодиспетчеру и далее действовать по их указанию.

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

1.22. При нахождении МВПС под контактной сетью электрифицированных железнодорожных путей, а также при осмотре крышевого оборудования под контактным проводом машинист, помощник машиниста должны соблюдать меры личной электробезопасности.

При необходимости выхода на крышу МВПС запрещается останавливаться в месте пересечения железнодорожного пути с ВЛ.

1.23. Локомотивная бригада должна соблюдать следующие требования пожарной безопасности:

не провозить посторонние предметы и горючие или легковоспламеняющиеся вещества в кабине управления и тамбурах МВПС (машинном помещении дизель-поездов);

содержать в чистоте кабины управления МВПС;

не допускать курения и использование открытого огня при техническом обслуживании и осмотре в машинном отделении дизель-поезда;

уметь пользоваться первичными средствами и установками пожаротушения, используемых на МВПС и контролировать их исправное состояние;

контролировать исправное состояние автоматической пожарной сигнализации;

в дизель-поездах хранить смазочные материалы в металлических емкостях с узкими горловинами и плотно закрывающимися крышками, а обтирочный материал, как чистый, так и грязный, отдельно в металлических ящиках, либо в ведрах с крышками. По мере накопления отходы необходимо удалять в емкости (баки, контейнера), установленные на территории депо. Запрещается выбрасывать отработанные обтирочные материалы и производить слив нефтепродуктов на железнодорожный путь, в канавы, кюветы;

Запрещается принимать в эксплуатацию электропоезд, не имеющий полного комплекта первичных средств пожаротушения, с неисправными средствами пожаротушения, неисправной пожарной сигнализацией, а также с неисправностями, которые могут привести к пожару.

1.24. При устранении неисправностей, выявленных в процессе эксплуатации МВПС, локомотивная бригада должна пользоваться исправным слесарным инструментом, соответствующим следующим требованиям:

Бойки молотков, кувалд и другого инструмента ударного действия должны иметь гладкую, слегка выпуклую поверхность без косины, сколов, выбоин, трещин и заусенцев.

Рукоятки молотков, кувалд и другого инструмента ударного действия должны быть изготовлены из сухой древесины твердых лиственных пород (березы, дуба, бука, клена, ясеня, рябины, кизила и граба) без сучков и косослоя или из синтетических материалов, обеспечивающих эксплуатационную прочность и надежность в работе. Рукоятки молотков и кувалд должны иметь по всей длине в сечении овальную форму, быть гладкими и не иметь трещин. Не допускается окрашивание деревянных рукояток инструмента. К свободному концу рукоятки должны несколько утолщаться (кроме кувалд) во избежание выскользывания рукоятки из рук при взмахах и ударах инструментом. У кувалд рукоятка к свободному концу должна несколько утончаться. Кувалда должна быть насажена на рукоятку в сторону утолщенного конца без клиньев.

Клинья для укрепления инструмента на рукоятке должны выполняться из мягкой стали и иметь насечки (ерши).

Запрещено использование ударных инструментов с металлическими рукоятками.

Длина инструмента ударного действия должна быть не менее 150 мм.

Зубила, крейцмейсели, бородки и керны должны иметь гладкую затылочную часть без трещин, заусенцев, наклепа и сколов. На рабочей поверхности инструментов не должно быть повреждений.

Насаженные деревянные рукоятки инструмента должны быть прочно насажены и оборудованы бандажными кольцами.

Угол заточки острия зубил должен соответствовать обрабатываемому металлу. Средняя часть зубил не должна иметь острых ребер и заусенцев на боковых гранях.

Напильники и шаберы должны иметь исправные, надежно насаженные рукоятки с металлическими бандажными кольцами.

Полотно ножовки должно быть хорошо натянуто и не иметь повреждений.

Губки гаечных ключей должны быть параллельны, рабочие поверхности не должны иметь сбитых и смятых граней, а рукоятки – заусенцев.

1.25. Помощник машиниста может отлучаться из кабины МВПС только с разрешения машиниста.

1.26. Машинист МВПС должен осуществлять контроль соблюдения помощником машиниста требований охраны труда, пожарной и электробезопасности.

1.27. Машинисту, помощнику машиниста запрещается находиться на работе в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения.

1.28. Машинист, помощник машиниста, не выполняющие требования настоящей Инструкции, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## **2. Требования охраны труда перед началом работы**

2.1. Перед началом работы локомотивная бригада должна:

пройти в установленном порядке предрейсовый медицинский осмотр, сообщить медицинскому работнику подробные сведения обо всех изменениях состояния своего здоровья, а также обстоятельствах, влияющих на трудоспособность и готовность к рейсу;

пройти предрейсовый инструктаж по безопасности движения и охране труда;

получить у работника, на которого возложена обязанность допуска локомотивной бригады к работе реверсивные рукоятки, ключи от данного МВПС и инвентарь, определенный приказом начальника депо.

Запрещается иметь и применять неинвентарные реверсивные рукоятки, ключи управления, а также пользоваться заменяющими их приспособлениями.

2.2. К месту приемки МВПС локомотивная бригада должна следовать по маршруту служебного прохода, соблюдая требования безопасности. При следовании в зоне движения подвижного состава локомотивная бригада должна быть в сигнальных жилетах.

2.3. Приступить к приёму и осмотру МВПС в депо (ПТО, пункте оборота) локомотивная бригада должна после получения разрешения дежурного по депо (ПТО, пункту оборота), а также лица, ответственного за снятие и подачу напряжения в контактную сеть цеха.

2.4. При приеме и техническом обслуживании МВПС на станционных и тракционных путях депо необходимо соблюдать меры безопасности, указанные в пункте 1.16-1.21 настоящей Инструкции.

2.5. Если приемка и осмотр МВПС производится в зоне движения подвижного состава, работники локомотивной бригады должны надеть сигнальные жилеты.

Спецодежда, в том числе сигнальный жилет, должны быть застегнуты на все пуговицы (молнии).

2.6. Перед приёмкой или осмотром МВПС в цехе депо (ПТО), оборудованном контактной сетью, машинист должен по показаниям световой сигнализации, положению рукоятки привода секционного разъединителя и наличию заземления контактного провода визуально убедиться в снятии напряжения с контактного провода смотровой канавы. При этом рукоятка привода секционного разъединителя должна быть полностью переведена в нижнее положение, его заземляющий нож должен находиться во включенном положении, а заземляющий спуск разъединителя не должен иметь повреждений (разрыва). При не горящих огнях сигнализации смотровой канавы следует считать, что контактный провод находится под напряжением.

2.7. Перед приемкой МВПС локомотивная бригада должна убедиться в надежном закреплении МВПС от ухода и ознакомиться с замечаниями сдающей локомотивной бригады по журналу формы ТУ-152.

2.8. При отсутствии по записям в журнале формы ТУ-152 неисправностей, с которыми запрещается эксплуатировать МВПС, локомотивная бригада должна проверить:

работу устройств безопасности;

наличие и работоспособность блокирующих устройств, наличие и исправность (путем внешнего осмотра) заземлений металлических кожухов электрических приборов, аппаратов и корпусов вспомогательных машин, защитных кожухов печей электроотопления и электрокалориферов;

наличие и исправность ограждений вращающихся частей оборудования (валов, муфт и др.);

работу звуковых приборов, прожектора, буферных фонарей и освещения;

наличие и укомплектованность аптечек средствами медицинского назначения;

наличие и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей, пожарного инвентаря, средств пожаротушения, пожарной сигнализации, тормозных башмаков, а также средств защиты:

диэлектрических перчаток;

диэлектрических ковров;

штанг изолирующих;

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

шумоизолирующих наушников (при работе на дизель-поездах);

очков защитных.

2.9. На средствах защиты от поражения электрическим током, кроме диэлектрических ковров и инструмента с изолированными рукоятками, должна быть проверена дата их следующего испытания, а также их соответствие напряжению электрооборудования МВПС.

Запрещается пользоваться средствами защиты с истекшим сроком испытания.

Средства защиты с истекшим сроком испытания должны быть изъяты из эксплуатации и подвергнуты испытаниям. Запись о необходимости их замены (испытания) должна быть сделана локомотивной бригадой в журнале формы ТУ-152.

Диэлектрические перчатки не должны иметь механических повреждений и не должны быть влажными. Отсутствие проколов или разрывов диэлектрических перчаток следует проверять путем скручивания их в сторону пальцев. Наличие воздуха в скрученной перчатке будет свидетельствовать о ее целостности. Влажные перчатки следует протереть сухой тканью снаружи и изнутри.

Ковры диэлектрические проверяются периодическим осмотром на отсутствие проколов, надрывов, трещин и т. п. При обнаружении дефектов ковер следует заменить.

2.10. Инструмент ручной изолирующий должен иметь исправные изолирующие рукоятки. Если изоляционное покрытие рукояток инструмента состоит из двух слоев изоляции, то при появлении другого цвета изоляции из-под верхнего слоя, инструмент должен быть изъят из эксплуатации. Если покрытие состоит из трех слоев изоляции, то при повреждении или истирании верхнего слоя инструмент может быть оставлен в эксплуатации. При появлении нижнего слоя изоляции инструмент подлежит изъятию.

2.11. При осмотре противогаза необходимо убедиться в отсутствии внешних повреждений маски, исправности клапанов, шланга и коробки.

2.12. В случае нахождения инструмента, сигнальных принадлежностей и СИЗ в специальных опломбированных ящиках локомотивная бригада должна проверить наличие и целостность пломб на ящиках.

2.13. Помощник машиниста, принимающий участие в проверке состояния МВПС, должен докладывать машинисту о всех выявленных недостатках и неисправностях, угрожающих безопасной работе.

2.14. При выявлении неисправности, которая не может быть устранена за время приёмки МВПС, машинист должен поставить в известность дежурного по депо (ПТО, пункта оборота), внести запись о неисправности в журнал формы ТУ-152, после чего действовать по распоряжению дежурного по депо (ПТО, пункта оборота).

2.15. Запрещается эксплуатация МВПС с неисправными или отсутствующими блокировочными устройствами, заземлениями, защитными ограждениями, средствами защиты и пожаротушения.

### **3. Требования охраны труда во время работы**

3.1. Требования охраны труда при производстве маневровых работ

3.1.1. Машинисту (локомотивной бригаде) запрещается приводить в движение МВПС, не зная плана предстоящей маневровой работы и без получения сигнала или указания от руководителя маневров. Подаваемые сигналы и команды маневровой бригады машинист обязан повторять.

Если машинист не уверен в правильности восприятия указания или сигнала, он не должен приводить МВПС в движение, а во время маневровых передвижений – должен остановиться. При этом необходимо выяснить обстановку у руководителя маневров.

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

3.1.3. Машинисту запрещается получать команды от руководителя маневров через третье лицо.

3.1.4. Маневровые машинисты (работники локомотивных бригад) должны быть обеспечены исправными переносными радиостанциями.

3.1.5. Управление МВПС при производстве маневровой работы производится из головной, по ходу движения поезда, кабины управления.

3.1.6. При выполнении маневровых передвижений двух и более МВПС в одном районе депо, последовательность маневровых передвижений определяет дежурный по депо, либо лицо, установленное местной инструкцией по организации маневровой работы.

3.1.7. Скорости следования при маневровых передвижениях на путях депо (ПТО, пункта оборота) должны быть не более установленных ПТЭ и местной инструкцией по организации маневровой работы.

3.1.8. Ввод (вывод) МВПС на смотровые канавы и другие ремонтные позиции депо (ПТО) должен производиться по приказу (распоряжению) дежурного по депо при личном присутствии мастера (бригадира) депо, работающего в смену.

3.1.9. Ввод (вывод) электропоездов в цех депо (ПТО) при отсутствии напряжения в контактной сети на смотровых канавах должен производиться

при опущенных токоприёмниках маневровым тепловозом без захода маневрового тепловоза в цех депо (ПТО).

Ввод (вывод) дизель-поездов в цех депо (ПТО) должны производиться при неработающем дизеле дизель-поезда маневровым тепловозом без захода маневрового тепловоза в цех депо (ПТО).

3.1.10. Ввод (вывод) МВПС в цех депо машинист должен производить по установленному для местных условий огню световой сигнализации пути (смотровой канавы) и по команде одного лица – дежурного по депо или лица, установленного местной инструкцией по организации маневровой работы.

3.1.11. Перед вводом (выводом) МВПС в цех депо локомотивная бригада совместно с мастером (бригадиром) обязаны визуально убедиться в том, что:

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

выдвижные консоли (пиноли) домкратов убраны;

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

на подножках, площадках, лестницах, крыше, на технологических площадках (смотровых эстакадах), в смотровой канаве и рядом с ней отсутствуют люди.

Открытие и закрытие ворот ремонтных цехов производится работниками депо в соответствии с местной инструкцией по организации маневровой работы.

3.1.12. При вводе (выводе) МВПС в цех депо запрещается высовываться за пределы боковых окон, наружных дверей МВПС. Наблюдение за отсутствием препятствий на пути движения МВПС локомотивная бригада должна вести через лобовые стекла кабины управления МВПС.

3.1.13. После ввода МВПС в цех депо (ПТО) необходимо закрепить его от ухода тормозными башмаками установленным порядком. Запрещается закрепление МВПС деревянными клиньями и прочими предметами.

3.1.14. Подача и снятие напряжения с контактного провода железнодорожного пути депо (ПТО) производится оперативным, оперативно-ремонтным персоналом, допущенными к подаче и снятию напряжения приказом (распоряжением) по депо.

После ввода электропоезда в цех депо (ПТО) машинист должен опустить токоприёмники, после чего персонал, допущенный к подаче и снятию напряжения, должен снять напряжение с контактного провода смотровой канавы, на которой установлен МВПС.

Непосредственно перед подачей напряжения в контактную сеть персоналом, допущенным к подаче и снятию напряжения, должен подаваться звуковой сигнал и оповещение по громкоговорящей связи.

3.1.15. Запрещается установка на смотровую канаву цеха депо МВПС, если хотя бы один из вагонов выходит за пределы границы нейтральной

вставки контактного провода, полезной длины смотрового (ремонтного) пути депо. Такие МВПС должны быть разъединены и установлены на два пути.

3.1.16. Перед выводом МВПС из депо (ПТО) машинист должен лично убедиться в том, что вагоны правильно сцеплены, из-под колесных пар убраны тормозные башмаки и на рельсах нет предметов, препятствующих движению.

3.1.17. Перед соединением или разъединением межвагонных электрических соединений машинист обязан обесточить силовые цепи и цепи управления МВПС, на электропоездах опустить токоприёмники.

3.1.18. Перед поднятием токоприёмника на электропоезде, локомотивная бригада (маневровый машинист) обязана осмотреть состав и убедиться в том, что:

двери высоковольтных шкафов закрыты;

крышки подвагонных ящиков, коллекторные люки машин, складные лестницы для выхода на крышу МВПС сложены и закрыты (заблокированы);

с отремонтированных машин и аппаратов сняты временные присоединения и заземления;

машины, аппараты и приборы готовы к пуску и работе;

питание сжатым воздухом от стационарного компрессора депо отключено;

главные разъединители (заземлители трансформатора) на МВПС находятся в положении «Цепь»;

работники ремонтных бригад прекратили работу и отошли от МВПС на безопасное расстояние, предупреждающие таблички отсутствуют.

После этого машинист должен подать звуковой сигнал (один короткий) свистком электропоезда, громко объявить по внутрисалонной связи: «Поднимаю токоприёмник» и поднять токоприёмник способом, предусмотренным конструкцией электропоезда (при автоматическом подъёме всех токоприёмников), после чего визуально убедиться в поднятии токоприёмников. При этом помощник машиниста должен находиться в кабине управления с машинистом.

При ручном (одиночном) поднятии токоприёмников подъём производится согласно местным инструкциям.

3.1.19. Перед пуском дизеля локомотивная бригада должна произвести осмотр узлов и вспомогательного оборудования дизель-поезда, убрать инструменты и приспособления, проверить укладку половиц машинного помещения, убедиться в том, что машины, аппараты и приборы готовы к пуску и работе, а в машинном помещении дизель-поезда отсутствуют работники ремонтных бригад, после чего машинист должен подать звуковой сигнал (один короткий) свистком дизель-поезда и громко объявить: «Внимание! Произвожу запуск дизеля!». Во время пуска дизеля помощник машиниста должен находиться в кабине дизель-поезда.

3.1.20. При опробовании тормозов машинист должен предупредить об этом помощника машиниста и других работников, занятых техническим обслуживанием тормозного оборудования и экипажной части МВПС и

убедиться в том, что они прекратили работу и отошли от МВПС на безопасное расстояние.

3.1.21. При прицепке маневрового локомотива к МВПС локомотивная бригада обязана:

затормозить МВПС, к которому для соединения подходит локомотив, опустить токоприёмники;

при выходе на путь для контроля прицепки локомотива к электропоезду находиться в безопасном месте, в сигнальном жилете;

руководствоваться требованиями п.п. 1.18-1.19 настоящей Инструкции.

3.1.22. Перед соединением тормозных соединительных рукавов машинист (помощник машиниста) должен их продуть.

При продувке тормозной магистрали, во избежание удара головкой соединительного тормозного рукава, машинист (помощник машиниста) должен, сняв головку рукава с крюка кронштейна, надежно удерживая рукой и прижимая её к ноге (бедру), плавно открыть (на 3-5 сек.) и закрыть концевой кран. При этом струю выпускаемого воздуха направить параллельно поверхности земли, во избежание подъема песка и пыли и засорения глаз. Запрещается направлять поток воздуха на людей. Работу следует выполнять в защитных очках.

После продувки тормозной магистрали и соединения тормозных рукавов между маневровым локомотивом и головным вагоном МВПС машинист (помощник машиниста) должен открыть сначала концевой кран тормозного рукава маневрового локомотива, а затем МВПС.

3.1.23. При разъединении находящихся под давлением тормозных рукавов между маневровым локомотивом и вагоном МВПС необходимо предварительно перекрыть их концевые краны.

3.1.24. После прицепки (отцепки) маневрового локомотива к составу МВПС соединение, разъединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов должны производиться машинистом (помощником машиниста) по команде машиниста локомотива.

3.1.25. Перед передвижением неработающего МВПС с маневровым локомотивом, локомотивная бригада должна убедиться в том, что:

тормозные башмаки изъятые, ручные тормоза отпущены;

все работы в кабине, под кузовом и на крыше прекращены, и работники ремонтных бригад отошли от МВПС на безопасное расстояние;

рукоятка контроллера установлена на нулевую позицию;

токоприемники опущены (на электропоезде);

кнопка выключателя вспомогательных машин отключена;

блокирующий ключ блоков выключателей пульта управления и реверсивная рукоятка находится у машиниста;

разъединители и отключатели тяговых электродвигателей отключены.

3.1.26. При передвижении МВПС с маневровым локомотивом локомотивная бригада должна находиться в головной кабине МВПС.

3.1.27. Во время передвижения с маневровым локомотивом локомотивной бригаде МВПС запрещается:

высовываться из боковых окон кабины управления за пределы зеркала заднего вида и форточек боковых дверей служебного тамбура;  
открывать входные наружные двери и высовываться из них;  
спрыгивать с МВПС.

3.1.28. Ввод (вывод) МВПС на установку наружной обмывки, экипировочные позиции должен производиться только по команде дежурного по депо и по разрешающему показанию световой сигнализации (при наличии).

3.1.29. При вводе (выводе) МВПС на установку наружной обмывки двери, окна и форточки кабин управления и вагонов МВПС должны быть закрыты, зеркала обратного вида сняты или отведены.

3.1.30. После ввода дизель-поезда на экипировочную позицию машинист должен:

убедиться в том, что вагоны не выходят за пределы экипировочной позиции;

закрепить его от ухода тормозными башмаками установленным порядком;

заглушить дизель;

дать заявку на снятие напряжения с контактной сети экипировочной позиции (при её наличии).

## 3.2. Требования охраны труда при экипировке МВПС

3.2.1. Для предупреждения поражения электрическим током от контактной сети, расположенной над экипировочной позицией, локомотивная бригада должна выходить на крышу МВПС только после снятия напряжения с контактной сети. Отсутствие напряжения определяется по отключенному положению секционных разъединителей контактной сети, наличию заземления и по горящим световым сигналам, указывающим об отсутствии напряжения в контактной сети (горящим сигнальным лампам зеленого цвета на экипировочной позиции).

Выход на крышу МВПС при наличии напряжения в контактной сети экипировочной позиции запрещается.

3.2.2. Экипировка МВПС на путях без контактной сети выполняется в порядке текущей эксплуатации с записью в оперативном журнале экипировочного пункта.

3.2.3. Перед заправкой дизель-поезда песком необходимо убедиться в надежности крепления крышки люка и его уплотнении, в наличии сетки, а также в том, что пескозаправочный рукав правильно направлен в песочницу. При наборе песка следует обязательно пользоваться защитными очками и респираторами.

Работать в помещениях экипировочных позиций необходимо при включенной приточно-вытяжной вентиляции.

3.2.4. По окончании загрузки бункера дизель-поезда песком необходимо зафиксировать рукав подачи песка. В случае просыпания песка собрать его и унести в установленное место.

3.2.5. Заправку дизель-поездов дизельным топливом и маслом для дизеля следует производить через раздаточные топливные и масляные колонки с помощью заправочных пистолетов. Наконечник заправочного пистолета должен быть изготовлен из искронеобразующего материала.

Для отвода статического электричества, которое может возникнуть в процессе заправки топливом или маслом, необходимо следить за тем, чтобы запорный клапан заправочного шланга соприкасался с металлической поверхностью топливного бака дизеля.

При заправке дизель-поездов топливом, маслом работник должен вначале присоединить заправочные шланги к горловинам топливных баков или к наполнительным трубам масляной системы, после чего убедиться, что места соединений в топливной и масляной системах надежно закреплены и только после этого включить насосы раздаточных колонок.

Наполнение топливных баков дизель-поездов следует производить не менее чем на 50 мм ниже верхнего его уровня, чтобы не допустить утечки топлива в результате его расширения при высокой температуре наружного воздуха и при включении топливоподогревательных устройств.

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

После окончания набора топлива и масла насосы следует отключить, перекрыть соответствующие вентили масляной системы, а затем отсоединить заправочные шланги и поместить их в специально отведенные емкости, не допуская разлива.

3.2.6. Смазочные материалы, расходуемые в небольших количествах, локомотивная бригада должна переносить на МВПС в специальной таре с плотно закрывающимися крышками и надписями, определяющими вид смазки. Смазка должна храниться отдельно от других материалов. Чистый и загрязненный обтирочный материал должен храниться на МВПС в отдельных закрытых металлических ящиках, ведрах с крышками.

3.2.7. В депо, пунктах экипировки использованный обтирочный материал должен удаляться с МВПС в предназначенную для его сбора емкость для последующей утилизации.

3.2.8. Случайно пролитое на землю дизельное топливо при заправке дизель-поездов необходимо засыпать песком, после чего песок собрать в предназначенную для этого емкость для последующей утилизации.

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

При приготовлении и заправке емкостей охлаждающей водой не допускать ее разбрызгивания. Заполненные емкости должны плотно закрываться крышками.

При доведении до нормы уровня охлаждающей жидкости запрещается применять метод создания разряжения в переливной трубке при помощи всасывания ртом.

3.2.10. Во время работы с реагентами необходимо применять фартук из прорезиненной ткани, очки защитные закрытые и резиновые перчатки.

При работе с охлаждающей водой и ее реагентами не следует касаться лица и особенно глаз руками.

Открытые участки кожи, на которые попала охлаждающая жидкость, необходимо промывать водой.

3.2.11. При экипировке дизель-поездов запрещается:  
 производить заправку топливных баков при работающих дизелях;  
 перелезать через ограждения экипировочных позиций;  
 применять в качестве средств подмащивания ящики, бочки и другие случайные предметы;

по окончании экипировки топливом и смазочными материалами оставлять заправочный шланг, присоединенным к дизель-поезду;

производить экипировку топливом и смазочными материалами во время грозы;

оставлять открытыми люки резервуаров, сливные колодцы и лотки;  
 сливать отработанное масло, топливо, а также воду на путь и в смотровые канавы;

хранить обтирочные материалы вместе с маслом и топливом;

использовать искрообразующий инструмент;

курить и применять открытый огонь в местах подачи нефтепродуктов.

### 3.3. Требования охраны труда при управлении МВПС

3.3.1. При отправлении со станции машинист должен убедиться в отсутствии препятствий к отправлению поезда и нахождении помощника машиниста в кабине МВПС.

3.3.2. До начала движения поезда двери рабочей кабины управления МВПС, из которой ведется управление, должны быть закрыты, а двери из служебного тамбура в тамбур вагона МВПС должны быть закрыты на замок. Также должны быть заперты двери нерабочих кабин управления и шкафов управления всех вагонов МВПС.

3.3.3. Запрещается проезд в рабочей кабине МВПС лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением должностных лиц, имеющих разрешение, выдаваемое в установленном порядке, но не более двух человек одновременно, а при наличии в составе локомотивной бригады дублера (стажера) – не более одного.

3.3.4. Во время движения МВПС локомотивной бригаде запрещается:  
 высовываться из боковых окон кабины управления за пределы зеркала заднего вида и форточек боковых дверей служебного тамбура;

открывать входные наружные двери и высовываться из них;

подниматься на МВПС и спускаться с него при его движении, а также сходить с МВПС при остановке на мостах, не имеющих настила;

отлучаться помощнику машиниста из кабины управления при движении на сигналы, требующие снижения скорости или остановки, белом огне локомотивного светофора (кроме участков, не оборудованных автоблокировкой), следовании по станции, а также в пределах искусственных сооружений и при проследовании постов безопасности, неисправности устройств АЛСН (КЛУБ, КЛУБ-У), следовании по участкам ограничений скорости, указанных в бланке предупреждения формы ДУ-61;

отключать (закорачивать) защитные блокировки.

3.3.5. Локомотивной бригаде запрещается открывать двери шкафа с высоковольтным оборудованием в вагоне электропоезда при поднятом токоприемнике на электропоезде, а также при движении электропоезда при опущенных токоприемниках.

3.3.6. Осмотр машинного помещения дизель-поезда во время движения помощник машиниста может проводить только по указанию машиниста.

При осмотре дизель-генераторной установки в пути следования необходимо обращать внимание на наличие и надёжность укладки половиц пола машинного помещения, наличие защитных ограждений оборудования.

При нахождении в машинном помещении дизель-поезда следует пользоваться шумоизолирующими наушниками.

3.3.7. При приближении встречного поезда по смежному пути локомотивная бригада должна следить за его состоянием, а в случае обнаружения посторонних предметов, груза, выходящего за габарит подвижного состава, искрения буксового подшипника или какого-либо другого замечания по встречному поезду, немедленно сообщить об этом по поездной радиосвязи машинисту встречного поезда, диспетчеру и дежурному ближайшей станции. На время проследования встречного поезда помощник машиниста должен отойти к рабочему месту машиниста.

3.3.8. Искусственные сооружения, станции, переезды локомотивная бригада должна проследовать с особой бдительностью.

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

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

3.3.10. При приближении встречных поездов на перегонах или железнодорожных станциях в темное время суток необходимо переключать прожектор в положение «тусклый свет» на таком расстоянии, чтобы не ослеплять локомотивную бригаду встречного поезда. После проследования головной части встречного поезда прожектор должен быть переключен в положение «яркий свет».

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

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

3.3.11. При подходе МВПС к тоннелю локомотивная бригада должна закрыть окна кабины управления.

3.3.12. При необходимости осмотра МВПС при остановках поезда на станции или на перегоне машинист должен закрепить МВПС от самопроизвольного ухода и только после этого машинист или помощник машиниста могут сходить с МВПС. При этом работник, производящий осмотр, должен быть в сигнальном жилете.

Локомотивной бригаде запрещается спускаться с МВПС, осматривать и производить техническое обслуживание экипажной части, если по смежному пути приближается или движется подвижной состав;

При осмотре МВПС в темное время суток необходимо пользоваться переносными аккумуляторными фонарями.

При необходимости выхода на междупутье железнодорожного пути машинист (помощник машиниста) должны передвигаться вдоль состава поезда с особым вниманием, при этом следить за приближением встречных поездов по смежному пути.

До приближения поезда по смежному пути на расстояние не менее 400 м, машинист (помощник машиниста) должен отойти в безопасное место (на обочину смежного пути или на середину широкого междупутья).

### 3.4. Требования охраны труда при техническом обслуживании МВПС

3.4.1. При поднятых и находящихся под напряжением токоприемниках электропоезда, а также при запущенном дизеле разрешается:

заменять перегоревшие лампы в кабине управления, буферных фонарей при обесточенных цепях освещения;

протирать стекла кабины внутри и снаружи, лобовую часть кабины управления, соблюдая меры личной безопасности, используя СИЗ, не приближаясь к находящимся под напряжением токоведущим частям

контактной сети на расстояние менее 2 м и не касаясь их через какие-либо предметы;

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

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

осматривать тормозное оборудование и проверять выходы штоков тормозных цилиндров, плотность пневматических сетей;

продувать магистрали, резервуары, маслоотделители и влагоборники; проверять на ощупь нагрев букс;

осматривать аппаратуру под напряжением 50В постоянного тока, которая находится вне высоковольтных шкафов;

проверять показания электроизмерительных приборов, расположенных в шкафах с электрооборудованием;

проверять показания манометров;

контролировать по приборам, а также визуально и на слух работу машин и аппаратов, не снимая их ограждений;

включать автоматы защиты;

проверять состояние автоматических раздвижных, тамбурных и переходных дверей, дверей туалетов и служебных помещений, шкафов, потолочных люков, упругих переходных площадок, стекол окон и дверей, форточек, деталей внутривагонного оборудования;

проверять работу вентиляции, отопления, освещения, системы оповещения, аппаратов и приборов в шкафах (кроме высоковольтных) и служебных помещениях, напряжение генератора, аккумуляторной батареи и зарядный ток, наличие и исправность кожухов электрических печей, плафонов, наличие пломб на стоп-кранах;

производить сухую уборку кабины управления, служебного тамбура.

Кроме того, на электропоездах разрешается внешним осмотром с земли или платформы определять скорость подъема и опускания токоприемников и состояние оборудования на крыше вагонов электропоезда, на дизель-поездах – проверять подачу песка под колесные пары.

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

Запрещается открывать и закрывать вентили и краны воздушной магистрали, аппаратов и резервуаров МВПС ударами молотка или других предметов.

3.4.3. Монтаж и демонтаж тормозных приборов следует проводить при отсутствии сжатого воздуха в тормозной системе.

3.4.4. При смене тормозных колодок или регулировании тяг тормозной рычажной передачи МВПС должен быть закреплен от самопроизвольного движения тормозными башмаками, воздух из тормозных цилиндров выпущен, а разобщительный кран на подводящем воздухопроводе от тормозной магистрали к воздухораспределителю перекрыт, токоприемники опущены.

3.4.5. Запрещается при поднятом токоприемнике электропоезда открывать двери шкафов с высоковольтным оборудованием, снимать щиты подвагонных ящиков, кожухи и другие защитные ограждения электрооборудования, приводить в рабочее состояние лестницы подъема на крышу МВПС.

3.4.6. Перед техническим обслуживанием вспомогательных машин и электрических аппаратов, расположенных в высоковольтных шкафах, ящиках, за панелями пульта управления и легкоъемными (без применения инструмента) ограждениями, при нахождении электропоезда в депо, или на путях под контактным проводом локомотивной бригаде следует закрепить электропоезд установленным порядком и выполнить следующие действия:

опустить все токоприемники и визуально убедиться в этом;

перевести из положения «Автомат» в положение «Ручное» воздушные краны токоприемника моторного вагона той секции, которая подлежит осмотру;

главный разъединитель (заземлитель трансформатора) установить в положение «Заземлено».

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

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

3.4.7. При обрыве заземляющих шунтов, кожухов электропечей, заземляющих проводников пульта управления, а также корпусов вспомогательных машин восстанавливать заземление оборудования следует только при опущенных токоприемниках и включенном главном разъединителе (заземлителе трансформатора) в положение «Заземлено».

3.4.8. Запрещается подниматься и производить какие-либо работы на крыше электропоезда на электрифицированных железнодорожных путях и под воздушной линией электропередачи, если контактная сеть, воздушная линия электропередачи находятся под напряжением.

3.4.9. Осмотр дизель-генераторной установки, вспомогательного оборудования и электрооборудования, снимать их люки и защитные ограждения локомотивная бригада должна производить при заглушенном дизеле, обесточенных электрических цепях и выключенном рубильнике аккумуляторной батареи.

Люки картера дизеля следует открывать через 10-15 минут после его останова.

3.4.10. Запрещается при работающем дизеле выполнять какие-либо работы на дизель-поезде у вращающихся, не закрытых защитными кожухами или ограждениями деталей.

3.4.11. Запрещается вскрывать и устранять неисправности электрических приборов и аппаратов, находящихся под напряжением.

Для смены предохранителей, в электрических цепях которых нет автоматических выключателей, необходимо использовать предназначенные для этих целей специальные рукоятки.

Установку и присоединение проводников к зажимам автоматических выключателей, электрических аппаратов и машин, их осмотр, а также замену вышедших из строя предохранителей следует производить при обесточенных электрических цепях. Необходимо использовать предохранители только с калиброванными вставками и патронами, окрашенными в установленные цвета.

3.4.12. Запрещается производить устранение неисправностей топливной, масляной систем, гидросистемы при работающем дизеле. Указанные работы необходимо производить с использованием перчаток и защитных очков.

3.4.13. При выполнении каких-либо работ с фрикционной муфтой локомотивная бригада должна перекрыть воздухопровод ее привода.

3.4.14. При наружном осмотре секций холодильника локомотивная бригада должна убедиться, что привод жалюзи секций холодильника поставлен на защелку.

Запрещается открывать монтажные люки шахты холодильника при работающем вентиляторе.

3.4.15. Локомотивная бригада не должна допускать попадания смазочных материалов, топлива и воды на пол машинного помещения.

### 3.5. Требования охраны труда при осмотре крышевого оборудования МВПС

3.5.1. Осмотр крышевого оборудования дизель-поездов на станции, в депо (ПТО) следует производить на неэлектрифицированном пути, а при отсутствии такого пути – на специализированных путях, предназначенных для осмотра и технического обслуживания крышевого оборудования электропоездов, оборудованных секционными разъединителями для отключения и заземления контактного провода (далее – секционный разъединитель).

Запрещается локомотивной бригаде подниматься на крышу дизель-поезда на электрифицированных участках пути, не предназначенных для осмотра и технического обслуживания крышевого оборудования МВПС.

Осмотр и техническое обслуживание крышевого оборудования электропоездов локомотивная бригада должна производить на специализированных путях станции, депо (ПТО) после снятия напряжения с контактного провода железнодорожного пути и его заземления.

3.5.2. Подача и снятие напряжения с контактной сети железнодорожного пути депо (ПТО) производится персоналом, допущенным к подаче и снятию напряжения, по заявке старшего мастера, мастера депо, ПТО или работников, их замещающих.

3.5.3. После получения от работника, производившего отключение секционного разъединителя, разрешения на осмотр крышевого оборудования и ключа от замка секционного разъединителя машинист, прежде чем подняться на крышу вагона МВПС должен:

убедиться в наличии и исправности (визуально) двойного заземления привода секционного разъединителя на тяговый рельс;

убедиться в исправности (визуально) и исходном включенном положении секционного разъединителя;

путем осмотра с земли убедиться в том, что ножи и дугогасительные контакты секционного разъединителя разошлись полностью и создали видимый разрыв электрической цепи, а одна из колонок секционного разъединителя вошла в соприкосновение с заземляющим ножом, заземлив тем самым контактный провод над МВПС на тяговый рельс;

убедиться в наличии на приводе секционного разъединителя запрещающего плаката «Не включать! Работают люди!»;

убедиться в наличии между рельсами занимаемого пути напротив привода секционного разъединителя с заземляющим ножом переносного сигнала «Стой! Запрещается проезжать сигнал!» – прямоугольного щита красного цвета (или красного флага на шесте) днем и фонаря (с красным огнем) на шесте ночью.

Во время осмотра крышевого оборудования МВПС ключ от отключенного секционного разъединителя с заземляющим ножом должен находиться у поднявшегося на крышу машиниста.

Запрещается производить работы на крыше МВПС в случае неисправности замка привода секционного разъединителя.

3.5.4. При осмотре крышевого оборудования МВПС следует двигаться по средней части крыши вагона и внимательно следить за отсутствием препятствий и острых предметов под ногами.

Запрещается перепрыгивать с вагона на вагон. Следует, дойдя до конца моторного вагона, вернуться назад, спуститься по той же лестнице, по которой поднялся, по земле дойти до следующего моторного вагона и подняться по лестнице на крышу.

Работник локомотивной бригады, находящийся на земле, должен вести надзор за действиями работника, поднявшегося на крышу вагона, проходя вслед за ним вдоль вагона.

3.5.5. После завершения осмотра крышевого оборудования МВПС или устранения его неисправности машинист должен передать с крыши инструмент и материалы помощнику машиниста, спуститься на землю, доложить старшему мастеру, мастеру депо (ПТО) или работникам, их замещающим, о завершении работы на крыше МВПС и сдать ключ от секционного разъединителя работнику, производившему отключение разъединителя.

Запрещается сбрасывать с крыши инструмент.

3.5.6. При необходимости подъема на крышу электропоезда для устранения повреждения или внепланового осмотра оборудования на электрифицированных путях, не предназначенных для осмотра крышевого оборудования, машинист должен:

закрепить электропоезд от ухода;

дать по рации заявку энергодиспетчеру на снятие напряжения с контактной сети железнодорожного пути и прибытие работников района контактной сети (дистанции электроснабжения) для заземления контактной сети;

по прибытии работников района контактной сети (дистанции электроснабжения) опустить токоприемники;

перевести реверсивную рукоятку в нейтральное положение и вынуть ключи блокировки пульта управления, которые должны находиться у машиниста в течение всего времени осмотра и ремонта крышевого оборудования.

Заземление отключенной контактной сети по приказу энергодиспетчера производится двумя работниками дистанции электроснабжения.

Допускается заземлять отключенную контактную сеть для осмотра крышевого оборудования электропоезда одному работнику района контактной сети (дистанции электроснабжения), имеющему группу по электробезопасности не ниже IV, в присутствии машиниста или помощника машиниста электропоезда.

3.5.7. Отключенная контактная сеть постоянного или переменного тока по приказу энергодиспетчера должна быть заземлена работниками района контактной сети (дистанции электроснабжения) путем установки на контактную сеть с двух сторон от электропоезда двух заземляющих штанг, предварительно подсоединенных к тяговому рельсу или к заземляющему спуску опоры контактной подвески при зашунтированном искровом промежутке.

При осмотре крышевого оборудования электропоездов каждая заземляющая штанга должна быть установлена не ближе одного мачтового пролета от электропоезда. На электрифицированных участках железных дорог переменного тока расстояние между этими двумя заземляющими

штангами должно быть не более 200 м. На электрифицированных участках железных дорог постоянного тока каждая заземляющая штанга должна быть установлена в пределах ее видимости, но не далее 300 м от электропоезда и не ближе одного мачтового пролета от него.

3.5.8. Подъем машиниста или помощника машиниста на крышу электропоезда разрешается только после отключения и заземления контактной сети и получения разрешения работника района контактной сети (дистанции электроснабжения).

При этом должен соблюдаться следующий порядок:

Работник района контактной сети (дистанции электроснабжения), убедившись в том, что контактная сеть заземлена и все токоприемники электропоезда опущены, дает команду машинисту открыть замок лестницы для подъема на крышу электропоезда.

Осмотр токоприемников электропоезда машинист производит вместе с работником района контактной сети (дистанции электроснабжения).

Запрещается подъем на крышу электропоезда, если контактная сеть находится под рабочим напряжением или если рабочее напряжение снято, но контактная сеть не заземлена на тяговый рельс.

3.5.9. По окончании осмотра крышевого оборудования электропоезда и спуска на землю работников, производивших осмотр, работник района контактной сети (дистанции электроснабжения) в присутствии машиниста или помощника машиниста должен снять с контактной сети заземляющие штанги, отсоединить их от тяговых рельсов и дать энергодиспетчеру (устно) уведомление следующего содержания:

Работы на крышевом оборудовании электропоезда на пути №... по приказу №... окончены в ... час ... мин, люди выведены, заземления сняты.

3.5.10. После подачи работником района контактной сети (дистанции электроснабжения) уведомления об окончании работ на крышевом оборудовании контактная сеть над электропоездом считается находящейся под рабочим напряжением.

3.5.11. Все выходы локомотивной бригады на крышу электропоезда машинист должен регистрировать в журнале формы ТУ-152 с указанием причин выхода на крышу и результатов проведенных работ.

Запись должна быть заверена подписью машиниста и представителя дистанции электроснабжения.

#### **4. Требования охраны труда в аварийных ситуациях**

4.1. Требования охраны труда при возникновении аварийных ситуаций

4.1.1. При эксплуатации МВПС могут возникнуть следующие аварийные ситуации:

возгорание, приводящее к пожару или взрыву;

сход МВПС с рельс;

обрыв контактного провода;

повреждение оборудования при коротких замыканиях в электрических цепях.

4.1.2. Каждый работник должен знать свои обязанности при ликвидации аварии, способы оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях, места хранения первичных средств пожаротушения и аптечки первой помощи, уметь пользоваться первичными средствами пожаротушения и СИЗ.

4.1.3. При возникновении в пути следования аварийной ситуации, угрожающей безопасности движения поездов или безопасности людей, работающих на путях и подвижном составе, машинист должен принять меры к экстренной остановке МВПС, сообщить о случившемся дежурному ближайшей станции, поезвному диспетчеру и определить с ними порядок дальнейших действий.

4.1.4. Если произошел несчастный случай, необходимо немедленно принять меры по устранению воздействия на пострадавшего травмирующего фактора с соблюдением мер личной безопасности, сообщить о случившемся своему руководителю и приступить к оказанию первой помощи.

4.1.5. В случае неминуемого столкновения МВПС, с внезапно возникшим на пути препятствием (выезд трактора, большегрузного автомобиля на путь, переезд и т.п.) машинист должен применить экстренное торможение, а помощник машиниста уйти в салон вагона, оставив двери открытыми для ухода машиниста из кабины управления.

4.1.6. В случае, если оборванные провода или другие элементы контактной сети и ВЛ выходят из габарита приближения строений к пути и могут быть задеты при проходе поезда, необходимо сообщить о случившемся поезвному диспетчеру, энергодиспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон.

4.1.7. В случае вынужденной остановки в результате аварийной ситуации с обрывом и падением контактного провода, провода воздушной линии электропередачи на электропоезд или рядом с ним локомотивная бригада должна сообщить о случившемся поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, энергодиспетчеру и оставаться в кабине управления.

При падении провода рядом с МВПС выходить из 8-метровой зоны от места касания провода земли следует с соблюдением требований, изложенных в п. 1.21 настоящей Инструкции.

4.1.8. В пути следования запрещается соединять межвагонные высоковольтные соединения в случае их разрыва.

4.1.9. Запрещается соединять части МВПС при расцепке на перегоне во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы, а также если отцепившаяся часть находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

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

4.1.11. О ситуациях, связанных с возникновением угрозы террористического акта, нарушением общественного порядка, а также при обнаружении подозрительных предметов локомотивная бригада должна немедленно сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, начальнику моторвагонного депо и в правоохранительные органы.

Запрещается осуществлять какие-либо действия с обнаруженными подозрительными предметами. При этом необходимо изолировать доступ к ним людей.

4.1.12. В случае срабатывания взрывного устройства необходимо сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, начальнику моторвагонного депо и принять меры к спасению пострадавших и оказанию первой помощи.

4.1.13. Во всех случаях поражения электрическим током, получения механических травм, ожогов, отравлений, обморожений, солнечных и тепловых ударов пострадавшего необходимо срочно доставить в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение.

4.1.14. При обнаружении очага возгорания на МВПС машинист обязан оценить сложившуюся ситуацию, принять меры к остановке и закреплению поезда на участке по возможности горизонтальном и благоприятном для подъезда пожарного транспорта, предварительно опустив токоприемники и далее действовать в соответствии с требованиями отраслевых нормативных документов в области пожарной безопасности на подвижном составе.

Запрещается останавливать поезд на искусственных сооружениях и под ними, а также в других местах, препятствующих эвакуации пассажиров и организации тушения пожара.

4.1.15. При возникновении пожара на МВПС локомотивная бригада должна немедленно сообщить о сложившейся ситуации поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, энергодиспетчеру, дежурному по депо для вызова пожарных подразделений.

После остановки поезда машинист, исходя из сложившейся обстановки, может потребовать через поездного диспетчера снятие

напряжения и заземление контактной сети и проводов воздушных линий (если провод касается поезда и имеется вероятность пережога проводов при тушении пожара, а также если необходимо приближаться к находящимся под напряжением проводам ближе 2 м).

До получения приказа энергодиспетчера о снятии напряжения в контактной сети и её заземлении работниками ЭЧ запрещается приближаться к проводам и другим частям контактной сети и ВЛ на расстояние менее 2 м, а к оборванным проводам контактной сети на расстояние менее 8 м.

4.1.16. Если при возгорании МВПС произошло падение на него контактного провода перед сходом с МВПС следует надеть диэлектрические перчатки, скинуть на земляное полотно диэлектрический коврик и осторожно спуститься на диэлектрический коврик. Во время и после приземления нельзя касаться не защищенными частями тела корпуса МВПС, земли или рельс. Выходить из опасной зоны необходимо в соответствии требованиями, изложенными в п. 1.21 настоящей Инструкции.

4.1.17. При возникновении пожара вблизи контактной сети, ВЛ и связанных с ними устройств, до снятия напряжения с контактной сети или ВЛ тушение горящих предметов, находящихся на расстоянии менее 2 м от контактной сети и проводов ВЛ, разрешается производить только углекислотными, аэрозольными и порошковыми огнетушителями, не приближаясь к проводам контактной сети ближе 2 м.

При тушении углекислотными огнетушителями необходимо пользоваться средствами защиты рук (рукавицами, перчатками хлопчатобумажными).

Тушение горящих объектов предметом водой, химическими пенными или воздушно пенными огнетушителями можно производить только после снятия напряжения и заземления контактной сети. При попадании пены на незащищенные участки тела необходимо стереть ее платком или другим материалом и обильно промыть слабой струей проточной воды.

4.1.18. Тушение горящих объектов, расположенных на расстоянии свыше 7 м от контактной сети и проводов ВЛ, находящихся под напряжением, допускается любыми огнетушителями без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя воды или пенного раствора не приближалась к контактной сети и другим частям, находящимся под напряжением на расстояние менее 2 м.

4.1.19. Если на человеке загорелась одежда нужно как можно скорее погасить огонь. При этом нельзя сбивать пламя незащищенными руками.

Воспламенившуюся одежду нужно быстро сбросить, сорвать, либо погасить, заливая водой, а зимой присыпая снегом. Можно сбить пламя,

катаясь в горячей одежде по полу, земле. На человека в горячей одежде можно также накинуть плотную ткань, одеяло, брезент, которые после ликвидации пламени необходимо убрать, чтобы уменьшить термическое воздействие на кожу человека. Человека в горячей одежде нельзя укутывать с головой, так как это может привести к поражению дыхательных путей и отравлению токсичными продуктами горения.

4.1.20. При поражении электрическим током необходимо как можно быстрее освободить пострадавшего от действия электрического тока.

При отделении пострадавшего от токоведущих частей, к которым он прикасается, оказывающий помощь не должен прикасаться к пострадавшему без применения надлежащих мер предосторожности, так как это опасно для жизни. Он должен следить за тем, чтобы самому не оказаться в контакте с токоведущей частью или под напряжением шага, находясь в зоне растекания тока замыкания на землю.

4.1.21. При напряжении до 1000В, в случае, если невозможно быстро отключить электрический ток, для отделения пострадавшего от токоведущих частей или провода следует воспользоваться палкой, доской или каким-либо другим сухим предметом, не проводящим электрический ток.

Можно оттащить пострадавшего от токоведущих частей за одежду (если она сухая и отстает от тела), например за полы пиджака или пальто, за воротник, избегая при этом прикосновения к окружающим металлическим предметам и частям тела пострадавшего, не прикрытым одеждой.

Для изоляции рук оказывающий помощь, особенно если ему необходимо коснуться тела пострадавшего, не прикрытого одеждой, должен надеть диэлектрические перчатки или обмотать руку шарфом, натянуть на руку рукав пиджака или пальто, накинуть на пострадавшего резиновый ковер, прорезиненную материю (плащ) или просто сухую материю. Можно также изолировать себя, встав на резиновый ковер, сухую доску или какую-либо не проводящую электрический ток подстилку, сверток сухой одежды и т.п.

При отделении пострадавшего от токоведущих частей следует действовать одной рукой.

4.1.22. При напряжении выше 1000В для отделения пострадавшего от токоведущих частей необходимо использовать средства защиты (диэлектрические перчатки и диэлектрические боты) и действовать изолирующей штангой или изолирующими клещами, рассчитанными на соответствующее напряжение. При отсутствии средств защиты отделять пострадавшего от токоведущих частей выше 1000 В можно только после снятия напряжения.

4.1.23. Если пострадавший от действия электрического тока находится на высоте, то до прекращения действия электрического тока следует принять меры по предотвращению падения пострадавшего и получения дополнительной травмы.

#### 4.2. Оказание первой помощи пострадавшим

4.2.1. В соответствии с требованиями приказа Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 04.05.2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи» первая помощь оказывается пострадавшему при наличии у него следующих состояний:

- отсутствие сознания;
- остановка дыхания и кровообращения;
- наружные кровотечения;
- инородные тела верхних дыхательных путей;
- травмы различных областей тела;
- ожоги, эффекты воздействия высоких температур, теплового излучения;
- обморожение и другие эффекты воздействия низких температур;
- отравления.

4.2.2. Мероприятия по оценке обстановки и обеспечению безопасных условий для оказания первой помощи:

определение угрожающих факторов для собственной жизни и здоровья и для жизни и здоровья пострадавшего (есть ли загазованность, угроза взрыва, возгорания, обрушения здания, поражения электрическим током, движущимися механизмами и пр.);

устранение угрожающих факторов для жизни и здоровья (при условии обеспечения собственной безопасности);

прекращение действия повреждающих факторов на пострадавшего;

оценка количества пострадавших;

извлечение пострадавшего из транспортного средства или других труднодоступных мест;

перемещение пострадавшего (осуществляется только в тех случаях, если оказание помощи на месте происшествия невозможно).

После осуществления вышеуказанных мероприятий необходимо немедленно вызвать скорую медицинскую помощь или другую специальную службу, сотрудники которой обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом.

4.2.3. Мероприятия по определению признаков жизни и восстановлению проходимости дыхательных путей у пострадавшего:

определить наличие сознания у пострадавшего (отвечает на вопросы или нет);

запрокинуть голову пострадавшего с подъемом подбородка;

выдвинуть нижнюю челюсть (открыть пострадавшему рот);

определить наличие дыхания с помощью слуха, зрения и осязания;

определить наличие кровообращения путем проверки пульса на магистральных артериях.

При оценке состояния пострадавшего необходимо также обращать внимание на состояние видимых кожных покровов и слизистых (покраснение, бледность, синюшность, желтушность, наличие ран, ожоговых пузырей и др.), а также на позу (естественная или неестественная).

4.2.4. Если пострадавший не отвечает на вопросы и неподвижен, зрачки не реагируют на свет (нормальная реакция зрачка на свет: при затемнении – расширяется, при освещении – сужается) и у него отсутствует пульс на сонной или другой доступной артерии, необходимо немедленно приступить к проведению реанимационных мероприятий.

4.2.5. Правила проведения сердечно-легочной реанимации:

Пострадавшего необходимо уложить на ровную жесткую поверхность, освободить грудную клетку от одежды и приступить к проведению наружного массажа сердца и искусственного дыхания.

Наружный массаж сердца выполняется выпрямленными в локтевых суставах руками со сложенными одна на другую ладонями путем надавливания резкими толчками на область нижней трети грудины. Глубина продавливания грудной клетки – не менее 3-4 см, частота надавливания – 60-70 раз в минуту.

Перед проведением искусственного дыхания необходимо, обмотав палец марлей или платком, очистить полость рта пострадавшего от инородных тел (сгустков крови, слизи, рвотных масс, выбитых зубов и др.)

При проведении искусственного дыхания способом «рот ко рту» необходимо зажать нос пострадавшего, захватить подбородок и выдвинуть нижнюю челюсть (открыть пострадавшему рот), запрокинуть его голову и сделать быстрый полный выдох в рот. Губы производящего искусственное дыхание (через марлю или платок) должны быть плотно прижаты ко рту пострадавшего.

После того, как грудная клетка пострадавшего достаточно расширилась, вдувание прекращают – грудная клетка спадает, что соответствует выдоху.

В случае, когда челюсти пострадавшего плотно сжаты, лучше применить способ «рот к носу». Для этого голову пострадавшего необходимо запрокинуть назад и удерживать одной рукой, положенной на темя, а другой – приподнять нижнюю челюсть и закрыть рот. Сделав глубокий вдох, производящий искусственное дыхание должен плотно, через марлю или платок, обхватить губами нос пострадавшего и сделать быстрый полный выдох.

Гигиеничнее и удобнее производить искусственное дыхание при помощи специальных устройств, входящих в комплектацию упаковок первой помощи, в соответствии с требованиями прилагаемым к ним инструкций.

На каждое дыхательное движение должно приходиться 3-5 массажных движений сердца.

Реанимационные мероприятия необходимо проводить до прибытия медицинского персонала или до появления у пострадавшего пульса и самостоятельного дыхания.

4.2.6. Мероприятия по поддержанию проходимости дыхательных путей:

- придание пострадавшему устойчивого бокового положения;
- запрокидывание головы с подъемом подбородка;
- выдвижение нижней челюсти (открыть пострадавшему рот).

4.2.7. Мероприятия по обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения:

- обзорный осмотр пострадавшего на наличие кровотечений;
- пальцевое прижатие артерии;
- наложение жгута;
- максимальное сгибание конечности в суставе;
- прямое давление на рану;
- наложение давящей повязки.

При венозном кровотечении кровь темная, вытекает сплошной струей. Способ остановки кровотечения – наложение давящей повязки в области ранения, приподняв пострадавшую часть тела.

При сильном артериальном кровотечении – кровь алая, вытекает быстро пульсирующей или фонтанирующей струей. Способ остановки кровотечения – сдавливание артерии пальцами с последующим наложением жгута, закрутки или резкое сгибание конечности в суставе с фиксацией ее в таком положении.

Жгут на конечности накладывают выше места ранения, обводя его вокруг поднятой кверху конечности, предварительно обернутой какой-либо мягкой тканью (бинтом, марлей), и связывают узлом на наружной стороне конечности. После первого витка жгута необходимо прижать пальцами сосуд ниже места наложения жгута и убедиться в отсутствии пульса. Следующие витки жгута накладывают с меньшим усилием.

При наложении жгута на шею требуется положить на рану тампон (упаковку бинта), поднять вверх руку пострадавшего с противоположной стороны раны и наложить жгут так, чтобы виток жгута одновременно охватил руку и шею, прижимая на ней тампон. После этого необходимо срочно вызвать врача.

При наложении жгута (закрутки) под него обязательно следует положить записку с указанием времени его наложения. Жгут можно наложить не более чем на один час.

4.2.8. Мероприятия по подробному осмотру пострадавшего в целях выявления признаков травм и оказанию первой помощи при них:

- проведение осмотра головы;
- проведение осмотра шеи;
- проведение осмотра груди;
- проведение осмотра спины;
- проведение осмотра живота и таза;
- проведение осмотра конечностей;

наложение повязок при травмах различных областей тела, в том числе герметизирующей при ранении грудной клетки;

проведение иммобилизации (с помощью подручных средств или с использованием изделий медицинского назначения);

фиксация шейного отдела позвоночника (вручную, подручными средствами или с использованием изделий медицинского назначения).

В случае проникающего ранения грудной клетки при каждом вдохе пострадавшего воздух со свистом всасывается в рану, а при выдохе с шумом выходит из нее.

Необходимо как можно быстрее наложить герметизирующую повязку – закрыть рану салфеткой (по возможности стерильной) с толстым слоем марли, а поверх нее закрепить кусок клеенки или любого другого материала, не пропускающего воздух.

При переломах, вывихах необходимо провести иммобилизацию (обездвиживание) поврежденной части тела при помощи шины (стандартной или изготовленной из подручных средств – доски, рейки, палки, фанера), обернутой мягким материалом, и с помощью бинта зафиксировать ее так, чтобы обеспечить неподвижность поврежденного участка тела.

При закрытом переломе шину необходимо накладывать поверх одежды. При открытых переломах необходимо до наложения шины перевязать рану.

Шину необходимо располагать так, чтобы она не лежала поверх раны и не давила на выступающую кость. При отсутствии шины необходимо прибинтовать поврежденную ногу к здоровой, проложив между ними мягкий материал (свернутую одежду, вату, поролон).

При падении с высоты, если есть подозрение, что у пострадавшего сломан позвоночник (резкая боль в позвоночнике при малейшем движении) уложить на ровный твердый щит или широкую доску (дверь, снятую с петель).

Необходимо помнить, что пострадавшего с переломом позвоночника следует перекладывать с земли на щит осторожно, уложив пострадавшего набок, положить рядом с ним щит и перекатить на него пострадавшего.

Пострадавшего с травмой позвоночника запрещается сажать или ставить на ноги.

При болях в шейном отделе позвоночника необходимо зафиксировать голову и шею (вручную, подручными средствами, с использованием изделий медицинского назначения).

При повреждении головы пострадавшего следует уложить на спину, на голову наложить тугую повязку (при наличии открытой раны – стерильную), положить холодный предмет и обеспечить полный покой до прибытия врачей.

При растяжении связок необходимо наложить на место растяжения тугую повязку и холодный компресс.

Не допускается самим предпринимать каких-либо попыток вправления травмированной конечности.

При ранениях не допускается промывать рану водой, вливать в рану спиртовые и любые другие растворы, удалять из раны песок, землю, камни и другие инородные тела.

Не допускается накладывать вату непосредственно на рану.

#### 4.2.9. Ожоги:

##### 4.2.9.1. Термические ожоги

При ожогах первой (наблюдается покраснение и небольшой отек кожи) и второй степени (образуются пузыри, наполненные жидкостью) на обожженное место необходимо наложить стерильную повязку.

Не следует смазывать обожженное место жиром и мазями, вскрывать или прокалывать пузыри.

При ожогах третьей степени следует на обожженное место наложить стерильную повязку и немедленно отправить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение.

Запрещается смазывать обожженное место жиром, маслами или мазями, отрывать пригоревшие к коже части одежды. Пострадавшему необходимо дать обильное питье.

##### 4.2.9.2. Ожоги кислотами, ядами, щелочами

При ожогах кислотами, щелочами, ядами обожженный участок тела следует обмыть чистой водой. На обожженный участок тела наложить стерильную повязку и направить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.2.10. Отравления

При отравлении газами, аэрозолями, парами вредных веществ пострадавшего необходимо вывести на свежий воздух или обеспечить приток свежего воздуха в помещение, открыв окна и двери, освободить от одежды, стесняющей дыхание, вызвать медицинский персонал.

При отравлении концентрированными растворами кислот и щелочей через желудочно-кишечный тракт пострадавшему до прибытия скорой помощи рекомендуется дать охлажденную воду.

В случае сильной боли в животе, кровавой рвоты пострадавшего следует уложить и на подложечную область приложить лед или холодный предмет.

При отравлении этиловым спиртом, если пострадавший в сознании, дать ему выпить до трех литров холодной воды для вызова рвоты, чтобы очистить желудок. При нарушении сознания – положить пострадавшего горизонтально, голову положить набок.

#### 4.2.11. Травмы глаз

При ранениях глаза острыми или колющими предметами, а также повреждениях глаза при сильных ушибах пострадавшего следует срочно направить в ближайшее медицинское учреждение.

Попавшие в глаза предметы не следует вынимать из глаза, чтобы еще больше не повредить его. На глаз (оба глаза) наложить стерильную повязку.

При попадании пыли или порошкообразного вещества в глаза промыть их слабой струей проточной воды.

При ожогах глаз химическими веществами, необходимо открыть веки и обильно промыть глаза в течение 5-7 минут слабой струей проточной воды, после чего пострадавшего отправить в ближайшее медицинское учреждение.

При ожогах глаз горячей водой, паром промывание глаз не проводится. На глаз (оба глаза) пострадавшего накладывают стерильную повязку и направляют его в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.2.12. Переохлаждения и обморожения

При переохлаждении пострадавшего необходимо как можно быстрее доставить в теплое помещение, укрыть или надеть на него теплую сухую одежду, дать теплое сладкое питье.

При обморожении пострадавшего следует доставить в помещение с невысокой температурой. С обмороженных конечностей одежду и обувь не снимать. Укрыть поврежденные конечности от внешнего тепла охлажденной теплоизолирующей повязкой, дать обильное теплое питье. Нельзя ускорять внешнее согревание обмороженных частей (растирать или смазывать обмороженную кожу чем-либо, помещать обмороженные конечности в теплую воду или обкладывать их грелками). Тепло должно возникнуть внутри с восстановлением кровообращения.

Если при обморожении появились пузыри, необходимо перевязать обмороженное место сухим стерильным материалом. Не допускается вскрывать и прокалывать пузыри.

#### 4.2.13. Электротравмы

При поражении электрическим током у пострадавшего возможны остановка дыхания и прекращение сердечной деятельности.

В случае отсутствия дыхания необходимо приступить к искусственной вентиляции легких, при отсутствии дыхания и прекращении сердечной деятельности следует применить искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

Искусственное дыхание и непрямой массаж сердца делают до тех пор, пока не восстановится естественное дыхание пострадавшего или до прибытия скорой медицинской помощи.

При наличии у пострадавшего термического ожога, на пораженный участок кожи следует наложить стерильную повязку.

Пострадавшего от поражения электрическим током, независимо от его самочувствия и отсутствия жалоб, необходимо направить в ближайшее медицинское учреждение.

## **5. Требования охраны труда по окончании работы.**

5.1. По окончании работы локомотивная бригада обязана:  
закрепить МВПС от самопроизвольного ухода тормозными башмаками установленным порядком;

опустить токоприёмники;

отметить в журнале формы ТУ-152 о замеченных в процессе работы неисправностях электрооборудования, устройств безопасности и другие замечания;

сдать установленным порядком ключи и реверсивную рукоятку, соответствующие данному МВПС.

5.2. Загрязненные участки кожных покровов необходимо вымыть теплой водой с применением смывающих средств.

---