

АО «Воркутауголь»

СОГЛАСОВАНО:

Председатель Воркутинской
территориальной организации
Росуглепрофа


Д.А. Максимов

«29» июня 2022г.



Председатель Воркутинской
территориальной профсоюзной
организации НПГ


М.А. Полномошнов

«29» июня 2022г.



УТВЕРЖДАЮ:

Директор по ОТ, ПК и Экологии
АО «Воркутауголь»


И.Л. Гатов

«29» июня 2022г.

**Инструкция
по охране труда
для машиниста электровоза (дизелевоза)
подземного**

ИОТ – 01-026-22

ВВЕДЕНИЕ

Настоящая инструкция разработана во исполнение статьи 212 ТК РФ, руководствуясь Положением о разработке, утверждении нормативных актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда, утвержденных Постановлением правительства от 27.12.2010г. №1160, на основании Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности "Правил безопасности в угольных шахтах", утверждены приказом Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору от 8 декабря 2020 года N 507 и 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов».

Настоящая Инструкция является нормативным документом, устанавливающим общие требования по охране труда, правила выполнения работ, безопасной эксплуатации оборудования и поведения на производстве и обязательна для исполнения машинистами электровоза (подземными) и подземными рабочими имеющих право на эксплуатацию и управление транспортной машиной с дизельным приводом (дизелевоза) занятыми в АО «Воркутауголь». Действует совместно с «Инструкцией по охране труда для рабочих, занятых на подземных работах» и «Картами риска для машиниста электровоза подземного (дизелевоза)».

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА

1. Требования безопасности труда, изложенные в настоящей инструкции, распространяются на лиц, выполняющих работу машиниста электровоза (дизелевоза) (далее - машинист электровоза).

2. К работе в качестве машиниста электровоза допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста и прошедшие:

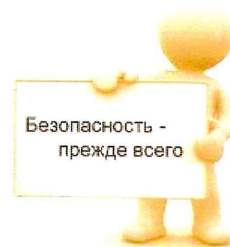
- обучение по профессии, сдавшие экзамены и получившие удостоверение (диплом, аттестат) на право управления электровозом или на право управления и обслуживания подвесных дизельных локомотивов;
- психиатрическое и медицинское освидетельствование и получившие заключение о пригодности к данной профессии;
- вводный инструктаж по охране труда, пожарной безопасности и оказанию первой помощи пострадавшему;
- имеющий группу по электробезопасности не ниже II;
- стажировку на рабочем месте под наблюдением опытного работника, проверку знаний в объеме инструкции по охране трудах и безопасным методам ведения работ по профессии и видам работ в соответствии с Порядком проведения инструктажей АО «Воркутауголь»;

3. Продолжительность стажировки устанавливается индивидуально в зависимости от уровня профессионального образования, опыта работы, навыков обучаемого. Допуск к стажировке оформляется распоряжением по предприятию.

4. Периодическую проверку знаний по вопросам охраны труда машинист электровоза проходит не реже одного раза в 12 месяцев.

5. Внеочередную проверку знаний требований охраны труда машинист электровоза проходит в следующих случаях:

- при перерыве в работе по специальности более одного года;
- при вводе в эксплуатацию нового оборудования и изменениях технологических процессов, требующих дополнительных знаний по охране труда;
- по требованию вышестоящего органа или ответственных лиц предприятия;
- по требованию органов государственного надзора и контроля;



- при введении в действие новых или переработанных нормативных правовых актов (документов) по охране труда;
 - после происшедших аварий и несчастных случаев;
 - при выявлении неоднократных нарушений требований охраны труда.
6. Наряду с требованиями настоящей инструкции машинист электровоза в течение трудовой деятельности обязан знать:
- 6.1. устройство, технические характеристики электровозов, дизелевозов, схему тормозов;
 - 6.2. график движения поездов и правила движения составов с грузами и людьми;
 - 6.3. профиль пути, его состояние и путевые знаки на обслуживаемом участке;
 - 6.4. схемы железнодорожных путей, коммутации и питания энергией;
 - 6.5. правила и способы сцепки и расцепки вагонов;
 - 6.6. способы и приспособления, применяемые для подъема сошедших с рельсов электровозов и вагонов;
 - 6.7. правила и способы заземления и подвески контактной сети;
 - 6.8. установленную сигнализацию, назначение сигналов и средств сигнализации, централизации и блокировки;
 - 6.9. устройство перемычек, заземления рельсовых путей;
 - 6.10. расположение и наименование подземных горных выработок;
 - 6.11. систему проветривания шахты и уметь пользоваться измерительными приборами для контроля содержания в рудничной атмосфере метана и углекислого газа;
 - 6.12. сигналы аварийного оповещения, правила поведения при авариях и план ликвидации аварий, запасные выходы, места расположения средств самоспасения и противоаварийной защиты в соответствии со своим рабочим местом и путями следования к нему.
 - 6.13. порядок применения бирочной системы.
7. Машинист электровоза в течение трудовой деятельности обязан:
- 7.1. выполнять требования, изложенные в тарифно-квалификационных характеристиках, предъявляемых к уровню теоретических и практических знаний работающего соответствующей квалификации;
 - 7.2. выполнять требования, изложенные в «Инструкции по охране труда для рабочих, занятых на подземных работах», Инструкции по охране труда по профессии и выполняемым видам работ и операциям;
 - 7.3. проходить периодические (внеочередные) медицинские осмотры и освидетельствования;
 - 7.4. проходить соответствующие инструктажи по охране труда - по мере необходимости;
 - 7.5. проходить обучение безопасным методам и приемам работ, проверку их знаний в объеме программы, утвержденной руководством предприятия;
 - 7.6. соблюдать Правила внутреннего трудового распорядка, Правила поведения сотрудников Компании; Ключевые правила безопасности АО «Воркутауголь» и Базовые правила спасающие жизнь (БПСЖ), утвержденные в организации;
 - 7.7. осуществлять на постоянной основе проверку функционирования барьеров по смертельным рискам в соответствии с разработанными картами/памятками;
 - 7.8. выполнять режим рабочего времени, соблюдать установленные перерывы в работе, время перерыва для отдыха и приема пищи;
 - 7.9. знать требования охраны труда, электробезопасности, пожарной и промышленной безопасности при эксплуатации обслуживаемого оборудования;
 - 7.10. уметь пользоваться средствами коллективной и индивидуальной защиты, первичными средствами пожаротушения;
 - 7.11. соблюдать правила личной гигиены: контролировать температуру тела, используя контактные и бесконтактные термометры, перед началом работы, по

окончании работ, перед приемом пищи и курением, после посещения туалета тщательно мыть руки с мылом;

7.12. выполнять требования предупредительных сигналов, знаков безопасности и аварийного оповещения для шахты, а также требования лиц, охраняющих опасные зоны и отвечающих за безопасность людей на своем рабочем месте;

7.13. быть внимательным, не отвлекаться и не отвлекать других, не допускать на рабочее место посторонних лиц, содержать в исправном состоянии и чистоте обслуживаемое оборудование;

7.14. бережно обращаться с механизмами, инструментом, средствами связи, противоаварийной, коллективной и индивидуальной защиты;

7.15. принимать меры по устранению опасных производственных ситуаций;

7.16. сообщать обо всех замеченных или выявленных опасностях непосредственному руководителю работ или горному диспетчеру;

7.17. знать места расположения аптек и уметь оказывать первую доврачебную помощь пострадавшему;

7.18. знать принцип действия средств пожаротушения, их место расположения на объекте, правила их хранения, правила пользования первичными средствами пожаротушения, запасные выходы и пути следования к ним, правила поведения во время аварии;

7.19. один раз в два года проходить тренировку в самоспасателях в "дымной камере", а также практическое обучение пользованию средствами пожаротушения;

7.20. не допускать загромождения рабочего места, проходов и проездов посторонними предметами;

7.21. заботиться о личной безопасности и здоровье, применяя инструменты безопасности направленные на улучшение состояния ОТ и ПБ используемых в АО «Воркутауголь»;

7.22. выполнять только ту работу, которая поручена ему непосредственным руководителем и в соответствии с установленными тарифно-квалификационными характеристиками, а также на основании выданного наряда.

7.23. иметь четкое представление об опасных и вредных производственных факторах, связанных с выполнением работ и знать основные способы защиты от их воздействия.

8. Во время выполнения работы на машиниста электровоза возможны воздействия следующих опасных и вредных производственных факторов:

- движущиеся машины и механизмы, подвижные части производственного оборудования;

- падающие куски породы;

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

- повышенная физическая нагрузка;

- недостаточная освещенность рабочей зоны (места);

- повышенная концентрация в воздухе угольной и породной пыли;

- повышенный уровень вибрации;

- повышенная или пониженная температура воздуха рабочей зоны;

- повышенная влажность и загазованность рабочей зоны;

- сменный режим работы (ночные смены);

- появление в зоне работы взрывоопасных и пожароопасных сред.

9. Машинист электровоза обязан соблюдать требования безопасности труда для обеспечения защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов, связанных с характером работы.

10. При выполнении работы в соответствии с видом опасных и вредных производственных факторов, а также для защиты от общих производственных загрязнений и механических воздействий машинисты обязаны своевременно получать и использовать предоставляемые работодателем бесплатно спецодежду, спецобувь, выдаваемые, согласно норм, действующих на территории предприятия.

11. Запрещается работа в условиях вредных производственных факторах без применения средств индивидуальной защиты.

12. Спецодежда должна содержаться в исправном состоянии, при выполнении работ должна быть застегнута. В карманах не должно быть колющих и режущих предметов. Машинист должен своевременно сдавать СИЗ в стирку и ремонт.

13. Машинист электровоза не должен подвергать себя опасности и находится в местах производства работ, которые не относятся к непосредственно выполняемой им работе, указанной в книге нарядов.

14. Работа с неисправным, а также не имеющим соответствующих сертификатов, оборудованием и инструментом запрещена.

15. При передвижении по промплощадке машинист электровоза двигается по установленным предприятием маршрутам. Обязан быть внимательным и осторожным при переходе проезжей части дороги на перекрестке как на обозначенных переходах, так и в местах их отсутствия.

16. Машинист, у которого установлен факт употребления алкогольных напитков, наркотических или токсических средств; повышение артериального давления; повышенная температуры тела, к работе не допускается.

17. Работники обязаны немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя работ о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о появлении острого профессионального заболевания (отравления).

ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

18. Перед началом работы машинист электровоза обязан:

18.1. пройти предсменный медицинский осмотр в здравпункте структурного предприятия, предоставить путевой лист с отметкой фельдшера о состоянии здоровья руководителю, выдающему наряд;

18.2 получить путевой лист (наряд-путевку), подписанный лицами, ответственными, за выдачу наряда после проведения инструктажа по безопасному ведению работ;

18.3 проверить исправность СИЗ на предмет внешних повреждений, надеть исправные СИЗ соответствующие выполняемой работе. Спецодежда должна быть чистой, застегнутой и не стеснять движений;

18.4 узнать у инженерно-технического работника обо всех изменениях состояния выработок и путевого хозяйства на участке работы, о местах ведения ремонтных работ и, после получения инструктажа по безопасному ведению работ расписаться об этом в путевом листе (наряд-путевке) осмотреть состояние выработки, рельсовых путей и стрелочных переводов на рабочем месте.

19. Перед началом работы машинист электровоза обязан лично проверить, в каком состоянии находится электровоз (дизелевоз) с подписью в путевом листе (наряд-путевке) выданном при получении наряда.

20. При осмотре электровоза машинист электровоза обязан проверить:

- исправность сцепных, сигнальных, блокировочных и амортизирующих устройств;
- исправность фар, тормозов, песочниц;
- исправность токоприемника, электрооборудования;
- исправность средств защиты;
- наличие средств пожаротушения;
- наличие светильника с красным светом, самоставов или домкрата, крышек батарейного ящика аккумуляторного электровоза;
- автоматически действующие газоанализаторы метана (при работе на исходящей струе воздуха в шахтах, опасных по газу).



21. Перед началом работы на дизелевозе машинист электровоза обязан проверить:

- наличие топлива в топливном баке, при необходимости - долить топливо;
- уровень моторного масла измерительным стержнем в картере двигателя;
- уровень охлаждающей жидкости в радиаторе двигателя, если требуется доливать охлаждающую жидкость;
- произвести внешнюю очистку радиатора, при необходимости продуть радиатор сжатым воздухом;
- натяжение клиновых ремней приводов компрессора, насоса охлаждающей жидкости, вентилятора;
- давление подпора гидроаккумулятора;
- состояние тормозных колодок, при обнаружении повышенного износа произвести их замену;
- производит контроль центробежного размыкающего механизма;
- состояние фрикционных бандажей приводных колёс, в случае необходимости, заменяет их;
- противопожарное устройство;
- герметичность пневматической системы и гидроприводов;
- систему освещения;
- уровень гидравлической жидкости в гидрорезервуаре и, в случае необходимости, доливает гидравлическую жидкость;
- положение рычагов гидравлической системы;
- места соединений элементов подвижного состава (муфтовые, резьбовые, шарнирные, шлангопроводные и кабельные соединения);
- при необходимости, опорожняет систему охлаждения выхлопных газов и наполняет её свежей водой;
- производит пробный пробег и торможение.

22. Ежедневно перед началом перевозки людей электровозом машинист электровоза обязан произвести осмотр вагонеток, при этом он должен проверить сцепные и сигнальные устройства, полускаты и тормоза. Результаты осмотра докладываются инженерно-техническому работнику или горному диспетчеру.

23. Разрешение на перевозку людей записывается горным диспетчером или инженерно-техническим работником организации заказчика в путевой лист машиниста электровоза локомотива (оперативный журнал).

24. Машинист электровоза имеет право выезжать из гаража на линию только по разрешению диспетчера по движению или лица, его заменяющего. При выезде на линию машинист электровоза обязан иметь при себе оформленный путевой лист (наряд). При смене машиниста электровоза на линии в путевом листе делается отметка о сдаче-приеме электровоза.

25. Запрещается начало работ до устранения нарушений требований охраны труда, промышленной безопасности и безопасности ведения горных работ, кроме работ по устранению выявленных нарушений.

26. Не допускается самовольное проведение работ, а также расширение объема задания.

ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

27. Машинист электровоза должен работать на технически исправном электровозе. Исправность электровоза подтверждается записью ответственного лица в путевом листе.

28. Запрещается работа на неисправных электровозах, в том числе при:

- неисправности сцепных устройств;
- неисправности буферов;
- неисправных или не отрегулированных тормозах;

- неисправности песочниц или отсутствия песка в них (это требование не распространяется на электровозы с цепным весом до 2 т);
- несветящихся или неисправных фарах;
- неисправности сигнальных устройств;
- нарушениях взрывобезопасности электрооборудования на снятой крышке батарейного ящика аккумуляторного электровоза или неисправном ее блокировочном устройстве;
- неисправности электрооборудования, блокировочных устройств, средств защиты;
- отсутствии светильника с красным светом;
- ослаблении крепления контроллера или отдельных узлов электровоза;
- отсутствии переносных автоматически действующих газоанализаторов метана (при работе на исходящих струях в шахтах, опасных по газу);
- неисправности рессор;
- нагреве двигателей, букс и моторно-осевых подшипников, и других трущихся частей;
- отсутствии масла в редукторе и смазки во всех узлах;
- наличии механических повреждений батарейного ящика и его крышки;
- загрязненных поверхностях аккумуляторов в батарейном ящике, с неисправными
 - клапанами, нестандартными межэлементными перемычками и др.;
 - изношенных более чем на 2/3 толщины колодок и прокате бандажей более 10 мм.

29. Произвести осмотр вагонеток и получить разрешение на перевозку людей с отметкой в путевом листе.

30. После подготовки состава шахтных транспортных сосудов (вагоны, козы, площадки и т.д.) машинист электровоза обязан убедиться в том, что рабочий (помощник), производящий сцепку, не находится между вагонетками. Прицепку и расцепку вагонеток и платформ от электровоза должен производить сам машинист электровоза только специальными приспособлениями.

31. Согласовывать свои действия с работниками, причастными к формированию состава. Прицепку и расцепку вагонеток и платформ от электровоза производит только машинист электровоза.

32. Запрещается машинисту электровоза прицепку и расцепку вагонеток производить руками; находиться между вагонетками; формировать состав из вагонеток, платформ со сцепками разных типов.

33. Управление локомотивом должно производиться только из кабины локомотива, машинист не должен выходить из нее на ходу, а также самовольно передавать управление локомотивом другому лицу и выполнять ручные операции по сцепке и расцепке локомотива с составом из кабины.

34. Любые передвижения на участках погрузочных или разгрузочных пунктов машинист электровоза должен выполнять только в соответствии с технологией маневровых работ и с разрешения оператора.

35. Сцепку и расцепку вагонеток необходимо производить только специальными приспособлениями (крюками), исключая попадание рук между буферами, при этом свои действия машинист электровоза обязан согласовывать с операторами погрузочно-разгрузочных пунктов и другими лицами, причастными к формированию состава.

36. Перед отправлением поезда машинист электровоза обязан проверить правильность сцепки вагонеток и исправность сцепок, на последней вагонетке состава установить светильник с красным светом, проверить количество вагонеток в составе, которое не должно превышать количество, предусмотренное технологией откатки для данного участка пути и типа электровоза.

37. Во время движения электровоз должен находиться в голове состава. Нахождение электровоза в хвосте состава допускается только при выполнении маневровых операций, осуществление которых может быть на участке протяжением не более 300 м при скорости движения не более 2 м/с. **При этом на первой по ходу**

движения вагонетке должен быть установлен светильник с белым светом, направленным в сторону движения.

38. Разрешается заталкивание состава вагонеток к забою при проведении однопутевых подготовительных выработок на расстояние не более 400 м.

39. Машинисту электровоза запрещается проталкивать состав локомотивом с помощью стоек, распилов и т. п., а также проталкивать состав локомотивом, движущимся по параллельному пути.

40. Для светового обозначения поезда на последней вагонетке должен быть установлен светильник с красным светом. В случае передвижения локомотива без вагонеток светильник с красным светом должен устанавливаться на задней (по ходу) части локомотива при отсутствии фары с красным светом.

41. При движении электровоза резервом (без состава), а также при расположении его в хвосте, светильник с красным светом устанавливают на задней (по ходу) части локомотива при отсутствии на ней фары с красным светом.

42. При нахождении локомотива в хвосте состава на передней стенке первой по ходу движения вагонетки подвешивают включенный светильник с белым светом.

43. Машинист электровоза обязан:

43.1. перед началом движения подать звуковой предупредительный сигнал;

43.2. выбирать скорость движения с учетом состояния выработки и рельсового пути, при этом скорость электровоза не должна превышать величины, предусмотренной схемой (режимом) электровозной откатки;

43.3. снизить скорость при проезде мимо людей, ВМП, а при необходимости подать звуковой сигнал.

44. Во время движения машинист электровоза обязан следить за показаниями светофора, правильным положением стрелок по маршруту движения, встречным движением и за тем, нет ли на пути людей и свободен ли путь.

45. **Запрещается проезжать светофор, когда горит красный свет.**

46. Электровозы в исполнении РВ оснащаются автоматической газовой защитой.

47. В зарядных камерах с обособленным проветриванием в шахтах, опасных по газу или пыли, в том числе опасных по внезапным выбросам, применяют электрооборудование в исполнении не ниже РП. При этом воздушная струя, проветривающая заряжаемые батареи, не должна омыwać электрооборудование зарядной камеры.

48. Движение поездов в выработках с завышенным (до 0,005) уклонами пути должно осуществляться в соответствии с типовыми решениями по безопасной перевозке людей и грузов в выработках с уклонами более 0,005, а также дополнительными мероприятиями, разработанными на шахте, и утвержденными в соответствующем порядке.

49. Машинист электровоза обязан:

49.1. при вынужденных отлучках отключать электродвигатель, затормозить электровоз, взять с собой ключ с контроллера, оставив фары светящимися. Фары должны оставаться светящимися и при всех остановках в пути;

49.2. уметь пользоваться всеми типами аппаратов разговорной связи, применяемой на шахте (телефонная, громкоговорящая, радио и др.), соблюдая при этом требования «Инструкции по эксплуатации аппаратуры связи»;

49.3. соблюдать очередность передачи информации при помощи громкоговорящей и радиосвязи, не создавая помех уже передающим информацию;

49.4. требовать внеочередности передачи экстренной информации (авария, пожар, несчастный случай и т. д.), если в данный момент канал связи занят.

50. Машинист электровоза должен выбирать скорость движения с учетом состояния выработки и рельсового пути. Однако скорость электровоза при этом не должна превышать величины, предусмотренной схемой (режимом) электровозной откатки (при наличии скоростемера на электровозе).

51. Машинист должен снизить скорость при проезде мимо людей, а при возникновении опасности - остановить электровоз. Сигнал необходимо также подавать перед началом или изменением движения электровоза.

52. Машинисту электровоза **запрещается:**

- управлять электровозом, стоя в кабине, на буфере или возле электровоза;
- подсыпать песок на рельсы рукой;
- производить сцепку и расцепку вагонеток на ходу;
- передавать управление электровозом другому лицу;
- оставлять состав или отдельные вагонетки на стрелочных переводах и ближе 4 м от рамного рельса стрелочного перевода. Места остановки подвижного состава должны обозначаться соответствующими знаками;
- перевозить людей на электровозах и вагонетках, не приспособленных для перевозки людей. В случае самовольной посадки людей машинист электровоза обязан остановить поезд и сообщить об этом надзору;
- в людских поездах перевозить взрывчатые, легковоспламеняющиеся и едкие материалы, а также прицеплять к этим поездам грузовые вагонетки, исключая одну-две вагонетки в конце состава для перевозки инструмента;
- использование неисправных сцепок при составлении поездов;
- производить прицепку непосредственно к электровозу груженых "коз", платформ или вагонеток с рельсами, лесными материалами или оборудованием;
- производить откатку составов с несцепленными вагонетками, а также не прицепленными к электровозу;
- проталкивать не сцепленные составы, прицеплять непосредственно к локомотиву платформы и вагонетки, груженные лесом или оборудованием, выступающих за верхний габарит транспортных средств
- сцеплять и расцеплять крюковые сцепки без применения специальных приспособлений;
- сцеплять и расцеплять вагонетки в наклонных выработках, в выработках с самокатным уклоном и на закруглениях;
- оставлять подвижной состав на участках выработок, имеющих самокатный уклон;
- формировать состав из вагонеток со сцепками разных типов;
- применять для затормаживания или и удержания подвижного состава подручные средства;
- находиться на рельсовых путях околоствольного двора во время работ по спуску-подъёму груза по стволу;
- сцеплять и расцеплять грузовые вагонетки и иные единицы подвижного состава с грузовой стороны околоствольного двора во время работ по спуску-подъёму груза по стволу;
- находиться на расстоянии ближе двух метров по обе стороны от подвижного состава, находящегося на рельсовых путях с грузовой стороны околоствольного двора, при спуске-подъеме груза по стволу, между единицами подвижного состава и на расстоянии ближе 5 метров перед грузовыми вагонетками и иными единицами подвижного состава.

53. Приближаясь к предупреждающим знакам **"Пересечение пути"**, **"Стрелочный перевод"**, **"Осторожно, Прочие опасности"**, **"Опасный поворот"**, **"Погрузочный пункт"**, **"Ограждение места ремонтных работ"**, **"Вентиляционная дверь"**, а также проезжая зону действия этих знаков, необходимо проявлять особую осторожность, снизить скорость и при необходимости подать звуковой предупредительный сигнал. Сигнал необходимо также подавать, увидев идущего по выработке работника.

54. При проезде вентиляционных сооружений машинисту электровоза **запрещается:**

- Открывать вентиляционные двери локомотивом;

- При проезде дверного проема высовываться из кабины и управлять электровозом, находясь вне кабины;
- Оставлять дверь открытыми;
- Провозить через шлюз поезда, длина которых превышает длину шлюза (расстояние между дверями).

55. В случае прекращения подачи напряжения к электродвигателю электровоза необходимо немедленно отключить контроллер и надежно затормозить электровоз.

56. При выходе из строя передней фары необходимо укрепить спереди электровоза (по ходу движения) аккумуляторный светильник и двигаться с уменьшенной скоростью до пункта, где можно ликвидировать неисправность (гараж и пр.). При этом необходимо чаще подавать сигналы, особенно на поворотах и пересечениях выработок.

57. Замена ламп в фарах должна производиться механиком, электрослесарем или другими ответственными лицами; присоединение батареи к электровозу (после замены лампы) может быть произведено лишь после того, как ответственным лицом будет установлено, что крышка фары закрыта, и плотность прилегания проверена щупом.

58. При поломке фары или стекла фары электровоз должен быть возвращен в гараж для ремонта, т.к. в этом случае будет нарушена взрывобезопасность фары.

59. При применении гибкой длинной сцепки (3-6 м) машинист электровоза обязан:

59.1. сцепку прицеплять на первую по ходу вагонетку при движении на однопутном пути, за вторую - при двухпутном пути (параллельное движение состава и локомотива);

59.2. остановить состав перед стрелкой при переходе движения с однопутного пути на двухпутный в случае параллельного движения локомотива и состава.

60. Сцепку и расцепку вагонов необходимо производить только специальными приспособлениями (крюками), исключая попадание рук между буферами, при этом во избежание внезапного движения вагонеток свои действия машинист электровоза обязан согласовать с операторами погрузочно-разгрузочных пунктов и другими машинистами локомотивов.

61. Перед отправлением поезда машинист электровоза обязан проверить правильность сцепления вагонеток и исправность сцепок.

62. При проезде вентиляционных дверей запрещается:

62.1. открывать двери толчком локомотива;

62.2. при проезде дверного проема высовываться из кабины электровоза, находиться вне кабины;

62.3. оставлять двери открытыми;

62.4. проводить через шлюз поезда, длина которых превышает (расстояние между дверями, перемычками).

Требования охраны труда при перевозке людей электровозом

63. При перевозке людей в пассажирских вагонетках (поездах) по горизонтальным выработкам скорость движения не должна превышать 20 км/ч, а при перевозке людей в оборудованных грузовых вагонетках - 12 км/ч.

64. Перед началом движения машинист электровоза обязан подать звуковой предупредительный сигнал.

65. Во время движения электровоз должен находиться в голове состава.

66. Машинист электровоза обязан снижать скорость при проезде мимо людей, ВМП.

67. Для перевозки людей должны применяться пассажирские вагонетки, оборудованные устройствами для подачи сигналов машинисту электровоза. В случае допуска (по разрешению технического директора производственного объединения) перевозки людей поездами, состоящими из обычных грузовых

вагонеток со съемными сиденьями, последние должны устанавливаться таким образом, чтобы голова сидящего рабочего не выступала за габариты электровоза по высоте.

68. Для перевозки людей, сопровождающих составы с материалами и оборудованием, а также для перевозки отдельных лиц на протяжении смены в горизонтальных выработках допускается включение в грузовой состав одной пассажирской вагонетки для внутрисменной перевозки. Эта вагонетка должна располагаться в голове состава за локомотивом. Скорость перевозки людей в такие вагонетки не должна превышать 12 км/ч.

69. **Запрещается:**

69.1. перевозка людей по горным выработкам в грузовых вагонетках, а также перевозка в поездах с людьми инструментов и запасных частей, выступающих за борт вагонеток, взрывчатых, легковоспламеняющихся и едких материалов;

69.2. прицепка грузовых вагонеток к людским составам (разрешается прицеплять в конце состава не более двух вагонеток для перевозки инструментов в горизонтальных выработках);

69.3. переноска громоздких и длинных предметов по путям во время перевозки людей;

69.4. езда людей на локомотивах, в необорудованных вагонетках, на платформах (площадках) и т.п. Допускается, с разрешения машиниста электровоза, проезд на локомотиве инженерно-техническим работникам и стажерам машиниста электровоза при наличии второй кабины (сиденья);

69.5. переход между вагонетками во время движения состава.

70. При перевозке людей тормозной путь на преобладающем уклоне не должен превышать 20 м.

71. Тормозная система электровоза должна обслуживаться в соответствии с инструкцией заводом - изготовителем. При этом необходимо обращать внимание на одновременность прилегания тормозных колодок и затормаживания всех колес электровоза, величину зазора между колодкой и колесом, частоту вращения маховика до полного заторможения электровоза и величину "мертвого" хода маховика.

Требования охраны труда при доставке грузов электровозом

72. При перевозке грузов тормозной путь на преобладающем уклоне не должен превышать 40 м.

73. **Запрещается допускать к работе грузовые вагонетки, а также транспортные единицы секционных поездов, монорельсовых и напочвенных дорог:**

73.1. с неисправными полускатками (расшатанными колесами, недостающими крепежными болтами и валиками, изогнутыми осями колесных пар и трещинами на осях, глубокими выбоинами и пр.);

73.2. с неисправными сцепками, серьгами и другими тяговыми частями, а также со сцепками, изношенными сверх допустимых норм;

73.3. с неисправными буферами и тормозами;

73.4. с неисправными запорными механизмами и неплотно прилегающими днищами вагонеток (секционных поездов) с разгрузкой через дно;

73.5. с деформированными или разрушенными подвагонными упорами;

73.6. с разрушенными или выгнутыми наружу более чем на 50 мм стенками кузовов вагонеток;

73.7. с неисправными межсекционными перекрытиями секционных поездов;

73.8. сцеплять длинномерные материалы гибкой сцепкой;

73.9. с изношенными ребордами колесных пар.

74. **Запрещается:**

74.1. проталкивать несцепленные составы, прицеплять непосредственно к локомотиву платформы или вагонетки с длинномерными материалами, а также

платформы и вагонетки, груженные лесом или оборудованием, выступающим за верхний габарит транспортных средств;

74.2. сцеплять и расцеплять вагонетки вручную во время движения состава, а также сцеплять и расцеплять крюковые сцепки без применения специальных приспособлений;

74.3. сцеплять и расцеплять вагонетки в наклонных горных выработках, в горных выработках с самокатным уклоном и на закруглениях;

74.4. оставлять подвижной состав на участках горных выработок, имеющих самокатный уклон;

74.5. формировать состав из вагонеток со сцепками разных типов;

74.6. проталкивать состав локомотивами с помощью стоек, распилов, досок, а также локомотивом, движущимся по параллельному пути;

74.7. сцеплять и расцеплять вагонетки на расстоянии ближе 5 м от опрокидывателей, вентиляционных дверей или других препятствий;

74.8. применять для затормаживания и удержания подвижного состава подручные средства;

74.9. оставлять вагоны, составы или локомотивы на разминовках ближе 4 м от рамного рельса стрелочного перевода.

Места остановки подвижного состава обозначают соответствующими знаками.

75. При доставке длинномерных материалов и оборудования в составах необходимо применять предназначенные для этих целей вагонетки или платформы, сцепленные между собой жесткими сцепками. Длину жесткой сцепки выбирают с таким расчетом, чтобы между находящимся на смежных платформах длинномерным материалом или оборудованием выдерживалось расстояние не менее 300 мм.

76. При ручной подкатке на передней наружной стенке вагонетки должен быть подвешен включенный специальный светильник. Расстояние между вагонетками при ручной подкатке должно быть не менее 10 м на путях с уклоном до 0,005 и не менее 30 м на путях с большим уклоном. При уклоне более 0,01 ручная подкатка запрещается.

Требования охраны труда при доставке взрывчатых материалов электровозом

77. Транспортирование ВМ по подземным выработкам должно осуществляться со скоростью не более 5 м/с. машинист электровоза должен включать в работу и останавливать электровоз плавно, без толчков.

78. Доставка ВМ электровозами должна производиться при соблюдении следующих условий:

78.1. погрузку ВМ в вагонетки допускается производить на подводящих выработках и непосредственно в выработках расходного склада;

78.2. доставку ВМ по горизонтальным выработкам производить аккумуляторными и контактными электровозами;

78.3. перевозку средств взрывания контактными электровозами необходимо производить в вагонетке, закрытой сплошной деревянной крышкой;

78.4. доставка ВМ в подземных условиях разрешается всеми видами и средствами шахтного транспорта, специально оборудованными для этих целей и отвечающих требованиям безопасности;

78.5. при перевозке в одном составе взрывчатые вещества (ВВ) и средства инициирования (СИ) должны находиться в различных вагонах, разделенных таким числом порожних вагонов, при котором расстояния между вагонами с ВВ и СИ, а также между этими вагонами и электровозом, было бы не менее 3 м. В составе не должно быть вагонов, загруженных, кроме взрывчатых материалов (ВМ), другими грузами;

78.6. ВМ I и IV групп должны перевозиться в обычных вагонетках, футерованных изнутри деревом, или в закрытых вагонетках с деревянным кузовом, ящики с этими ВМ должны быть переложены войлоком или мешковиной при высоте

в один ряд. Остальные ВМ разрешается перевозить в обычных вагонетках, нагружая их до бортов;

78.7. при перевозке ВМ в сумках или кассетах они должны устанавливаться в один ряд;

78.8. на передней части электровоза и сзади состава с ВМ должны быть специальные световые опознавательные знаки, со значением которых должны быть ознакомлены все работающие в шахте;

78.9. во время перевозки ВМ по горным выработкам машинисты электровозов встречных поездов и люди, проходящие по этим выработкам, должны остановиться и пропустить поезд с ВМ;

78.10. машинисты электровозов и все лица, связанные с перевозкой ВМ, должны быть проинструктированы о правилах перевозки ВМ;

78.11. ВМ при перевозке должны обязательно сопровождаться взрывником или раздатчиком;

78.12. кроме машиниста электровоза, взрывника или раздатчика, а также рабочих, связанных с перевозкой ВМ, в поезде никого не должно быть, при этом все перечисленные лица, кроме машиниста электровоза, должны размещаться в вагонетке, прицепленной в конце поезда и оборудованной для перевозки (сидения) людей.

Требования охраны труда при постановке на рельсы сошедших вагонеток или электровоза

79. Работы по постановке на рельсы сошедших вагонеток или электровоза должны производиться в присутствии инженерно-технического работника.

80. Для постановки на рельсы сошедших с них вагонеток или электровоза на каждом электровозе должны находиться домкрат или самостав.

81. При сходе с рельсов подвижного состава необходимо:

81.1. затормозить электровоз, в случае необходимости установить башмаки и закрепить состав с помощью якорей;

81.2. сообщить диспетчеру о характере, месте, времени и обстоятельствах аварии, связанной со сходом с рельсов подвижного состава, об объемах работ, которые необходимо выполнять при постановке на рельсы подвижного состава, а также об объемах работ по восстановлению поврежденных элементов крепи, перемычек, кабельного хозяйства и необходимых для ликвидации аварии подъемно-транспортных средствах. До прибытия помощи необходимо произвести подготовку имеющихся средств для постановки на рельсы подвижного состава.

82. Перед постановкой на рельсы подвижного состава вагонетки, расположенные впереди и сзади сошедших с рельсов (или весь состав при сходе с рельсов локомотива), необходимо откатить на расстояние, обеспечивающее удобство работ и возможности выполнения маневров.

83. Участки пути, на которых производится ликвидация аварии, должны ограждаться переносными сигнальными знаками, запрещающими движение поездов, выставляемыми по обе стороны от места аварии на расстоянии, равном тормозному пути, но не менее 80м.

84. Постановка на рельсы подвижного состава должна производиться в присутствии инженерно-технического работника и в соответствии с "Инструкцией по постановке на рельсы подвижного состава".

85. До начала работы по ликвидации аварии необходимо привести выработку в безопасное состояние (убрать упавшую породу, произвести затяжку кровли и т. п.).

86. Для предупреждения о начале маневров, а также для координации совместных действий должны подаваться четкие и ясные сигналы. Непонятный сигнал должен восприниматься как команда на прекращение работ.

87. Приступая к постановке на рельсы подвижного состава, необходимо убедиться в том, что сошедшие с рельсов вагонетки или локомотивы находятся в положении устойчивого равновесия.

88. Постановка на рельсы подвижного состава должна производиться домкратами, самостовами и тягальными приспособлениями соответствующей грузоподъемности.

89. При постановке самоставов на рельсы или поднятии подвижного состава домкратами все другие работы, связанные с постановкой подвижного состава на рельсы, должны быть прекращены.

90. Все лица, за исключением работающих с самостовами или домкратами, должны находиться не ближе к 4 м сзади сошедшего с рельсов подвижного состава со стороны большого зазора.

91. Необходимо следить за тем, чтобы опорные поверхности домкрата не скользили в процессе подъема и удержания груза.

92. Для поднятия подвижного состава домкрат необходимо устанавливать без перекосов. При этом неровности почвы зачищают, а на слабых породах под пяту домкрата подкладывают прочную деревянную подкладку.

93. До установки самоставов или домкратов колеса локомотива или вагонетки, стоящие на рельсах, должны быть заторможены подкладками или башмаками.

94. Под раму поднятого локомотива (вагонетки) необходимо подкладывать деревянные шпалы или брусья, имеющие ровные опорные поверхности.

95. В тех случаях, когда сошедшие с рельсов вагонетки опрокинулись или стали поперек пути, перед постановкой их на рельсы необходимо поднять и установить параллельно рельсовому пути. При обнаружении на подвижном составе нарушений узлов и деталей, затрудняющих постановку и последующее его транспортирование (разрушение сцепок, поломки или деформации осей и т. п.), необходимо произвести замену вышедших из строя узлов, деталей.

96. Поднятый на рельсы подвижной состав тщательно осматривается и при обнаружении неисправностей отправляется в ремонт.

97. В процессе выполнения работ по постановке на рельсы подвижного состава запрещается:

97.1. ставить на рельсы вагонетки или локомотивы с помощью толкателей;

97.2. растягивать канат лебедки транспортными средствами;

97.3. находиться людям в зоне действия каната лебедки;

97.4. находиться людям около движущихся забуренных вагонеток и локомотивов, не осуществляющих их передвижение;

97.5. применять неисправные домкраты, самостоавы, тягальные приспособления;

97.6. при накатывании на рельсы подвижного состава с помощью самостоава направлять его руками, стойками или распилами;

97.7. привлекать к работе не проинструктированных лиц.

98. После окончания работ по постановке подвижного состава на рельсы необходимо устранить неисправности пути на участке движения сошедших с рельсов вагонеток или электровоза, снять ограждающие знаки и сообщить диспетчеру о возможности открытия движения транспорта.

99. Возобновлять движение разрешается после устранения причин, вызвавших сход подвижного состава с рельсов.

100. В случае невозможности продолжения движения состав убирается на ближайшую свободную "стрелку" до устранения причин схода состава".

101. Эксплуатация средств, применяемых при постановке подвижного состава на рельсы, должна производиться в соответствии с заводской инструкцией.

ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

102. Работник, имеющий право управления и обслуживания подвесных дизельных локомотивов должен работать на технически исправном дизелевозе. Исправность дизелевоза подтверждается записью ответственного лица в путевом листе (механик гаража).

103. Запрещается работа на неисправных дизелевозах, в том числе при:
- 103.1. неисправных дизельном двигателе, трансмиссии и устройствах тепловой защиты и аварийной остановки двигателя;
 - 103.2. неисправной системе пуска дизельного двигателя;
 - 103.3. неисправных или не заправленных устройствах для очистки выхлопных газов и охлаждения двигателя, превышении содержания вредных компонентов в выхлопных газах;
 - 103.4. неисправных и засоренных пламегасителях (по журналу проверяется дата очистки пламегасителей);
 - 103.5. отсутствию или неисправности стационарных средств пожаротушения и переносных огнетушителей;
 - 103.6. обнаружении утечек и неплотностей в топливной, гидравлической, водяной, масляной, воздушной и других системах;
 - 103.7. повышенном дымлении двигателя, нарушенных пломбах или маркировках на устройствах подачи и регулировки угла опережения впрыска топлива;
 - 103.8. нарушениях взрывобезопасности и взрывозащиты всасывающей и выхлопной систем двигателя;
 - 103.9. нарушениях взрывозащиты, блокировок и защит электрического и другого оборудования;
 - 103.10. неисправных блокировках, средствах защиты, скоростемерах;
 - 103.11. неисправных или неотрегулированных тормозах;
 - 103.12. несветящихся или неисправных фарах;
 - 103.13. неисправных автоматических приборах контроля содержания метана;
 - 103.14. неисправных звуковых и световых сигнальных устройствах;
 - 103.15. других неисправностях, отраженных в требованиях на соответствующие виды транспортных машин с дизельным приводом.
104. Сведения о ремонтах и результатах осмотров каждой машины заносится в **"Книгу осмотра и ремонта дизельных локомотивов"**.
105. Во время движения запрещено высовываться из кабины локомотива и сходить с него. При управлении локомотивом машинист электровоза должен находиться в кабине.
106. Стоянка локомотива на уклоне допускается только в случае аварии или неисправности, которая может вызвать аварию.
107. Запрещается эксплуатация локомотива без боковых и фронтальных кожухов, облицовок. Боковые кожухи разрешается снимать только при неработающем локомотиве.
108. При сцепке грузовых тележек с локомотивом должны соблюдаться соответствующие требования эксплуатационной документации. Запрещается буксирование состава без соединительных тяг, только кабинами.
109. Не разрешается нагружать локомотив сверх допускаемой нагрузки.
110. Проводить какой-либо ремонт на локомотиве разрешается только при неработающем дизеле.
111. Перед тем, как покинуть локомотив, машинист электровоза обязан запереть главный распределитель гидравлической системы и панели в обеих кабинах.
112. При движении локомотива по горизонтальному пути или на уклоне машинист электровоза должен проконтролировать взаимодействие тяговых колес с монорельсом в случае наезда на препятствие или на мокром, или замасленном монорельсе. При пробуксовке тяговых колёс нужно вернуться назад и вновь на пониженной скорости с использованием всех четырёх приводных блоков преодолеть указанный участок. Если и после повторной попытки не удастся преодолеть этот участок монорельса, то эту секцию подвешного пути нужно очистить досуха и лишь после этого продолжать движение.
113. При износе тяговых колес до диаметра 330 мм их нужно заменить. При обнаружении плоскости шире 10 мм на цилиндрической части ролика тягового

колеса его нужно также заменить. Все колеса должны иметь одинаковый диаметр, а их футеровка изготовлена из одного материала.

114. Дизельные двигатели при стоянках транспортных машин продолжительностью более 5 минут должны выключаться, за исключением случаев опробования работы двигателей.

115. Движение локомотивов по маршрутам должно подчиняться транспортному режиму данного структурного предприятия АО «Воркутауголь», согласно путевых листов, выдаваемых машинистам электровоза на каждую смену.

116. Состав монорельсовой дороги должен быть загружен таким образом, чтобы между находящимися на смежных тележках грузами выдерживалось расстояние, обеспечивающее прохождение состава на закруглениях и перегибах пути, но не менее 0,3 м. При этом на всем протяжении трассы дороги зазор между верхней кромкой перевозимого груза и нижней кромкой монорельсового пути должен быть не менее 50 мм.

117. Машинист электровоза должен подавать предупредительные сигналы при подъезде к пересекающимся выработкам. Запрещается начинать движения в условиях ограниченной видимости, без видимых, четких сигналов сопровождающего, а также если сопровождающий находится в «слепой зоне» (не в прямой видимости, при отсутствии радиосвязи). Сопровождающий открывает двери и переходит на безопасное расстояние. Подаёт команду машинисту по средствам двусторонней связи или при помощи головного светильника. Непонятный сигнал считать сигналом «стоп». Для проезда транспортного состава (людского, грузового) дизельного локомотива через вентиляционные сооружения, разрешается открывать двери не более чем одной перемычки вентиляционного шлюза во избежание закорачивания вентиляционной струи. После проезда дизельным транспортом немедленно закрыть открытые вентиляционные двери. Запрещается останавливать дизельный транспорт в вентиляционных сооружениях.

118. При обнаружении нарушения пломб или маркировок дизельный двигатель должен быть остановлен. Без проведения контрольной проверки эксплуатация машины запрещается.

119. По окончании проверки или планового ремонта пломбы и маркировки должны быть восстановлены лицом, допускающим машину к эксплуатации.

120. В целях исключения образования паровоздушных пробок запрещается доливать воду в систему охлаждения неостывшего двигателя.

121. Запрещается применять в системе охлаждения двигателя агрессивные жидкости.

122. Горизонтальные выработки, по которым производится откатка дизелевозами, должны иметь уклон не более 0,005‰.

123. Тормозной путь состава на максимальном уклоне при перевозке грузов не должен превышать (для дизелевозов сцепной массой более 10 т - 80 м), а при перевозке людей - 20м.

124. Тормозной путь определяется расстоянием, которое проходит дизелевоз с момента воздействия машиниста электровоза на орган управления тормозной системой до полной остановки состава.

125. Дизелевоз во время движения должен находиться в голове состава. Нахождение дизелевоза в хвосте состава разрешается только при маневровых операциях, выполняемых на участке протяженностью не более 300 м при скорости движения не более 2 м/с.

Требования охраны труда при пуске дизельного двигателя

126. Перед тем, как приступить к пуску двигателя, необходимо осуществить регламентируемое эксплуатационной документацией ежедневное техническое обслуживание. Условием запуска и движения локомотива является комплектность и заполнение всех емкостей: топлива, охлаждающей жидкости в системе охлаждения двигателя и воды в кондиционере, смазочных материалов.

127. Перед пуском двигателя локомотив должен быть заторможен. С помощью ручной помпы, расположенной под впрыскивающим насосом двигателя, подкачать жидкость в гидравлический аккумулятор до давления 12-18 МПа.

128. Накачивать топливо ручным топливным насосом до тех пор, пока не послышится характерный стук шарика в нагнетательном клапане насоса, и топливо начнёт течь обратно перепадом в топливный бак.

129. Повернуть рычаг пускового клапана. Рычаг держать, пока двигатель не заведется. Если дизель не заводится, следует повторить действия до запуска двигателя.

130. Для накачки масла в гидроаккумулятор можно использовать только ручной гидрогенератор или внешний источник максимального давления 20 МПа и производительностью 60 л/мин.

131. После пуска дизельного двигателя необходимо проверить:

- герметичность шланговых соединений и трубопроводы гидравлической и охлаждающей систем;
- показания приборов для измерения давления;
- контроль на непривычные и ненормальные шумы;
- открытие и закрытие всех тормозных суппортов;
- тормозную и ходовую системы;
- осветительное устройство (свет фар, стояночный свет);
- акустическое сигнальное устройство.

Требования охраны труда при доставке людей дизелевозом

132. Перевозка людей допускается только в специально предусмотренных для этих целей кабинах заводского изготовления.

133. Посадка людей в подвесные людские кабины разрешается только после того, как они положат в грузовой поддон, имеющиеся при них инструменты.

134. Убедившись, что посадка закончена, машинист электровоза даёт предупредительный звуковой сигнал и начинает движение состава. Доставка людей к рабочим местам должна производиться согласно утверждённого маршрута движения.

135. На всех поворотах и при подходе за 10м до площадок схода (посадки) машинист электровоза обязан снижать скорость движения состава до 1,0м/с. При необходимости производится остановка состава и посадка - высадка людей на промежуточных площадках, оборудованных по трассе монорельсовой дороги.

136. При подходе подвижного состава к посадочным площадкам машинистом электровоза подается предупредительный сигнал. При отправлении подвижного состава, также подается предупредительный сигнал.

137. Скорость движения подвижного состава на отдельных участках трассы не должна превышать значений, указанных в специальном графике, утверждённом в надлежащем порядке и находящемся у машиниста электровоза.

138. Во время доставки людей находящиеся в выработках конвейеры должны быть выключены.

139. Машинист электровоза во время движения, при посадке и высадке людей должен находиться в кабине управления дизелевозом, расположенной в голове поезда, осуществлять контроль за окружающей обстановкой и соблюдать порядок движения, в соответствии с регламентируемыми знаками.

Требования охраны труда при доставке грузов дизелевозом

140. Доставка грузов монорельсовой дорогой осуществляется специальным составом, оснащённым гидравлическими подъёмными устройствами.

141. При выдаче наряда лицо надзора участка ВШТ по телефону получает информацию о наличии груженых транспортных средств, месте их нахождения, местонахождении дизелевозного состава, и, исходя из полученной информации, выдаёт наряд на выполнение работ.

142. Поднятые с помощью грузовых балок грузы должны быть зафиксированы в транспортном положении цепями. Перед доставкой грузов монорельсовой дорогой машинист электровоза контролирует наличие плаката **«Внимание. Работает монорельсовая дорога»**.

143. При погрузке подвижного состава машинист электровоза и его помощник производят контроль за качеством увязки груза и его количеством, на заднюю транспортную тележку устанавливается фонарь красного цвета.

144. Подвижной состав должен быть нагружен таким образом, чтобы при движении исключалось выпадение транспортируемых материалов оборудования, а также смещение перевозимых материалов и оборудования при торможении состава, не нарушалась устойчивость состава, и не затруднялось управление им.

145. Разгрузка грузов осуществляется на установленных пунктах разгрузки. По окончании работ по доставке грузов машинист электровоза доставляет дизелевозный состав в гараж.

146. При работе дороги в режиме перевозки грузов количество, находящихся в составе людей, не должно превышать 3-х человек. В это число входят машинист электровоза, его помощник и лицо, сопровождающее груз.

147. Запрещается маневрирование платформ и вагонеток рельсового транспорта во время погрузочно-разгрузочных работ с использованием монорельсовой дороги.

148. При перевозках крупногабаритного оборудования допускается с письменного разрешения главного инженера шахты уменьшение зазора между нижней кромкой перевозимого груза и почвой выработки или расположенным на почве оборудованием до 0,2м при выполнении следующих условий:

- сопровождение груза лицом технического надзора;
- отключения конвейера и механической блокировке его пускателя при доставке по конвейерным выработкам.

Требования охраны труда при движении подвижного состава (дизелевоза)

149. Движение локомотива с подвижным составом и без него вне маршрута, указанного в путевом листе запрещено.

150. Перед началом движения локомотива с составом машинист обязан подать предупредительный сигнал, пропустить движущихся по выработке людей, после чего начинается движение с постепенным нарастанием скорости.

151. Скорость движения определяется исходя из массы состава, угла наклона выработок и регламентируется специальными знаками, устанавливаемыми по маршруту движения.

152. Остановка и стоянка подвижного состава разрешается только в отведенных для этого местах, обозначенных соответствующими знаками.

153. При вынужденной остановке машинист электровоза должен выставить впереди и позади машины на расстоянии 20-25 м знаки аварийной остановки и исключить произвольное движение подвижного состава, после чего сообщить диспетчеру о его местонахождении, характере неисправности.

154. Разъезд встречных машин должен производиться на разминовках или в заездах выработок, имеющих стрелочные переводы.

155. **Запрещается:**

- управление машиной вне кабины;
- выезд с разминовки в выработку при наличии в ней встречной машины;
- заезд в выработки с углом наклона большим максимально расчетного;
- остановка и стоянка машин на проходе, предназначенном для передвижения людей;
- производить открытие вентиляционных дверей с помощью кузова дизелевоза
- методом проталкивания, а также оставлять открытыми створки дверей вентиляционных сооружений;

- загрузка и разгрузка подвижного состава при отсутствии машиниста электровоза.

156. Буксировка неисправного локомотива другим локомотивом должна производиться с использованием жесткой сцепки. В буксированном локомотиве должен находиться машинист электровоза.

ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

157. При обнаружении неполадок, а также выходе из строя оборудования, сигнализации или блокировок, необходимо сообщить об этом лицу технического надзора или диспетчеру.

158. При срабатывании электрозащиты не производить повторного включения электрооборудования до выяснения и устранения причины.

159. При обнаружении признаков опасности рабочий обязан немедленно принять меры по устранению нарушений правил безопасности, замеченных до начала или во время работы. Если устранение нарушений невозможно, и они угрожают жизни и здоровью людей, работы должны быть прекращены; люди должны быть выведены в безопасное место, о чем должно быть сообщено непосредственному руководителю или диспетчеру.

160. При возгорании электроприбора его следует отключить от электросети, и локализовать возгорание в порядке, установленном на предприятии.

161. При возникновении неисправности в работе электроаппаратуры, ее следует отключить и обратиться к специалисту. Производить ремонт собственными силами запрещается.

162. Машинисту электровоза, во избежание создания аварийной ситуации, запрещается:

162.1. Выводить из строя машины, оборудование, приборы защиты и контроля, кабели, канаты, средства сигнализации и связи;

162.2. Заходить и находиться в огражденных запрещающими знаками (закрепленных) выработках и опасных зонах, а также в выработанном незакрепленном пространстве;

162.3. Создавать обстановку, способствующую загазированию и запылению рабочего места и горных выработок;

162.4. Пребывать в шахте более двух рабочих смен в сутки;

162.5. Курить и пользоваться открытым огнем в подземных выработках, надшахтных зданиях, помещениях ламповых и сортировок, на поверхности шахт ближе 30 м от диффузора вентилятора и зданий дегазационных установок, около устьев выработок, выходящих на земную поверхность;

162.6. Спать, распивать алкогольные напитки, употреблять наркотики или токсические вещества, а также появляться и находиться под действием указанных веществ на территории предприятия и в подземных выработках.

163. При несчастном случае, который произошел или очевидцем которого он стал, машинист электровоза обязан:

- при получении травмы на производстве оказать потерпевшему первую помощь, при необходимости принять необходимые меры по освобождению пострадавшего от воздействия травмирующего фактора (электротоков, механизмов), немедленно сообщить о случившемся ИТР, находящемуся на смене;

- обеспечить до начала расследования сохранность обстановки на месте происшествия, а если это невозможно (существует угроза жизни и здоровью окружающих, остановки непрерывного производства) - фиксирование обстановки путем составления схемы, протокола или иным методом.

- В случае собственного травмирования сообщить непосредственному руководителю (горному мастеру) или коллеге по работе. Обратиться за помощью в



ближайший здравпункт своего подразделения. При необходимости обращения в травматологическое отделение больницы получить направление от фельдшера здравпункта.

164. Действия работников при возникновении аварий и ситуаций, которые могут привести к нежелательным последствиям (пожар, угроза внезапных выбросов и горных ударов, прорыва воды, загазирования, обрушения и т.д.) указаны в «Инструкции по охране труда для рабочих, занятых на подземных работах».

Действия по оказанию первой доврачебной помощи пострадавшим.

165. На месте несчастного случая машинист после оценки ситуации должен принять меры к устранению воздействия на пострадавшего опасных и вредных факторов (при возможности), вызвать скорую медицинскую помощь.

166. После оказания первой доврачебной помощи принять меры для организации транспортировки пострадавшего в медицинское учреждение.

167. При отсутствии у пострадавшего сознания и пульса требуется немедленно приступить к восстановлению дыхания (реанимации) и кровообращения - остановить кровотечение, обработать рану, наложить повязку. При признаках переломов костей конечностей пострадавшему наложить шины, создать покой.

168. При отсутствии у пострадавшего сознания, но при наличии пульса требуется ослабить одежду, уложить пострадавшего на живот, очистить ротовую полость, остановить кровотечение, обработать рану, наложить повязку и при признаках переломов костей конечностей наложить шины, создать покой пострадавшему. После оказания первой доврачебной помощи принять меры для организации транспортировки пострадавшего в медицинское учреждение.

ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТ

169. Если предусмотрен перерыв между сменами, то машинист электровоза должен перегнать локомотив в гараж или специально предусмотренное место для стоянки и сдать его инженерно-техническому работнику или электрослесарю гаража.

170. По окончании работы (если нет перерыва между сменами), машинист электровоза обязан сдать электровоз (дизелевоз) машинисту электровоза следующей смены в исправном состоянии с подписью в путевом листе. При сдаче смены должно обращать внимание на техническое состояние электровоза (дизелевоза), на состояние путевого хозяйства, на состояние крепи выработок, на наличие транспортных площадок, вагонов и их местонахождение.

171. Предупредить сменщика и сообщить инженерно-техническому работнику обо всех неполадках и неисправностях, выявленных в течение смены.

172. Применяемый механизированный инструмент и оборудование отключить, а при необходимости заблокировать.

173. Ручной инструмент и приспособления очистить и убрать в предназначенное для их хранения место, или в специальных чехлах вывезти на поверхность.

174. После выезда из шахты машинист электровоза обязан сдать путевой лист инженерно-техническому работнику на смене.

175. Снять спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты и убрать их в установленное место хранения, при необходимости – сдать в стирку, чистку.

176. Тщательно вымыть руки теплой водой с мылом, при необходимости принять душ.

177. Обо всех обнаруженных в процессе работы машины неисправности предупредить ИТР.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

178. Нарушение настоящей инструкции рассматривается как неисполнение работником обязанностей, возложенных на него трудовым договором (контрактом).

179. За неисполнение настоящей инструкции рабочие несут ответственность в соответствии с действующим законодательством и нормативно-правовым актам в зависимости от характера допущенных нарушений и наступивших последствий: дисциплинарную, материальную, уголовную.



180. Лица, допустившие самовольное возобновление работ, остановленных органами надзора, несут ответственность в дисциплинарном, административном и уголовном порядке в соответствии с действующим законодательством и нормативно правовым актам.

181. Лица, виновные в хищении, незаконном хранении и использовании взрывчатых материалов, несут уголовную ответственность.

182. Виновные в создании взрывопожарной ситуации, нарушениях взрывобезопасности электрооборудования, в порче приборов аэрогазового контроля и других средств защиты, появляющиеся или пребывающие на рабочем месте в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, доставившие в шахту курительные, алкогольные, наркотические, токсические вещества, что является грубым нарушением правил безопасного ведения работ, приводит к возникновению аварийных ситуаций, создает реальную угрозу здоровью и жизни работающих, привлекаются к ответственности согласно действующему законодательству.

183. Трудовой договор может быть расторгнут работодателем в случае однократного грубого нарушения работником трудовых обязанностей: установленного комиссией по охране труда или уполномоченным по охране труда нарушения работником требований охраны труда, если это нарушение повлекло за собой тяжкие последствия (несчастный случай на производстве, авария, катастрофа) либо заведомо создавало реальную угрозу наступления таких последствий.

Зам. директора – руководитель
службы ОТ и ПБ АО «Воркутауголь»

А.А. Салтыков