

Согласовано  
ЦК профсоюза работников лесных отраслей  
Российской Федерации  
17 декабря 1997 г.

Утверждено  
Департаментом лесного комплекса  
Министерства экономики  
Российской Федерации  
15 декабря 1997 г.

## Типовая инструкция по охране труда для кондуктора

ТОИ Р-15-030-97

*Инструкция вводится в действие с 01.01.1998 г.*

### 1. Общие требования безопасности

1.1. Кондуктором могут быть назначены лица в возрасте не моложе 18 лет, признанные врачебной комиссией годными к работе, связанной с движением поездов, сдавшие экзамены по специальности, прошедшие инструктаж, обучение и проверку знаний по охране труда, пожарной безопасности, оказанию первой доврачебной помощи и имеющие об этом специальное удостоверение.

1.2. Главным кондуктором может быть назначен кондуктор, проработавший в поездной или маневровой бригаде не менее одного года и успешно сдавший экзамены по специальности.

1.3. При перерыве в работе свыше трех месяцев главный кондуктор (кондуктор) сдает комиссии экзамены по специальности, а при перемещении на другой участок дороги или при перерыве в работе свыше одного года дополнительно проходит стажировку в качестве дублера.

1.4. Допуск к работе главного кондуктора (кондуктора) оформляется приказом (распоряжением) по цеху или предприятию.

1.5. Главный кондуктор (кондуктор) обязан знать правила внутреннего трудового распорядка предприятия и их выполнять.

1.6. Главный кондуктор (кондуктор) должен знать Правила технической эксплуатации узкоколейных железных лесовозных дорог колеи 750 мм, инструкции по сигнализации, движению поездов, должностную и по охране труда.

1.7. Необходимо убедиться в том, что по путям, которые предстоит переходить, не приближаются поезда, локомотивы, вагоны. Нельзя переходить или перебегать пути перед движущимся поездом и локомотивом. Переходить путь надо под прямым углом. Ходить вдоль пути можно только по середине междупутья или по обочине земляного полотна. При переходе пути, занятого вагонами, необходимо обойти стоящий состав, наблюдая при этом за движением локомотивов или поездов по соседнему пути. Запрещается подлезать под вагоны (сцепы).

1.13. Маневровая работа на станционных путях производится главным кондуктором по распоряжению дежурного по станции, а на станциях и разъездах, где не предусмотрен штат дежурных по станции, - главным кондуктором по распоряжению диспетчера.

### 2. Требования безопасности до начала работы

2.1. При выходе на работу кондукторская бригада (кондуктор, главный кондуктор) должна иметь: сигнальный фонарь, сигнальные флажки (красный и желтый), звуковой сигнал, красный диск или красный флажок для ограждения "хвоста" поезда, два тормозных башмака.

2.2. До постановки локомотива под поезд, состоящий из порожних или груженых вагонов, кондуктор обязан проверить их техническое состояние.

2.3. Запрещается ставить в поезд вагоны, имеющие следующие неисправности:  
неисправность колесной пары (трещины в оси, бандаже или ободе, диске, ступице; ослабление бандажа на ободе; раковины на поверхности бандажа, прокат по кругу катания более 7 мм; остроконечный накат гребня и др.);

неисправность тележки (излом или трещины в поясе или на боковине тележки; излом поперечного бруса или поперечной связи; обрыв колодочного или буксового болта; излом рессорной державки; излом хомута или листа рессоры; трещина в коренном листе рессоры; просевшие пружины; излом буксы; расплавленный или изломанный подшипник);

неисправность ударно-тягового устройства; излом или трещина в шкворневой хребтовой балке или буферном бруссе;

нарушение соединений стойки у вагона или ее неисправность; неисправные коники и погнутые стойки, неисправные замки стоек вагонов-сцепов;

нарушение герметичности системы автоматических тормозов; недопустимый износ

тормозных колодок.

При обнаружении неисправностей вагоны ремонтируются на месте, а при невозможности их устранения - отцепляются и направляются на ремонтный пункт.

2.4. До проведения маневровых работ на станциях верхних и лесных нижних складов кондуктор (главный кондуктор) должен ознакомиться с характером предстоящей маневровой работы, с порядком ее выполнения, знать расположение путей и сигналов.

### 3. Требования безопасности во время работы

3.1. Главный кондуктор (кондуктор), производящий маневры, должен: проверить состояние состава или отдельных вагонов-цепов, с которыми будут производиться маневры (нет ли подкладок под колесами, вагонов с неисправными сцепными приборами, нет ли под вагонами людей); убедиться в прочности закрепления хлыстов, деревьев, сортиментов на подвижном составе; убедиться, насколько хорошо видны сигналы кондуктора и локомотива, производящего маневры, и особенно на кривых участках пути; осмотреть пути, на которых предстоит проводить маневры. Убедившись в безопасности для производства маневровой работы, кондуктор должен подать машинисту соответствующий сигнал.

3.2. Перед проведением маневров главный кондуктор должен предупредить машиниста локомотива о наличии в вагонах опасных грузов. Маневры с опасными грузами можно проводить только под личным наблюдением дежурного по станции (диспетчера или вагонного мастера).

3.3. Вагоны, с которыми не проводят маневры, должны быть сцеплены и закреплены от угона тормозными башмаками или шпальными подкладками (с вырезами).

3.4. Сцеплять и расцеплять вагоны необходимо при полной остановке состава.

3.5. Сцепку подвижного состава необходимо проводить на обе цепи или стяжки. Не разрешается сцеплять вагоны или локомотивы с вагонами на одну цепь или стяжку.

При сцеплении и расцеплении вагонов необходимо встать у сцепного прибора вагона, к которому приближается локомотив, и держать наготове стяжку, после остановки локомотива (состава) накинуть на крюк вначале ближнюю, затем дальнюю стяжку.

При расцепке сцепных приборов автотормозных вагонов надо перекрыть концевые краны, разъединить соединительные рукава и только после этого проводить расцепку.

3.6. Маневры допускаются при скорости не более 5 км/ч. При производстве маневров останавливать вагоны необходимо тормозными башмаками. Не разрешается подталкивать одни вагоны другими, останавливать вагоны, удерживая их за буферы, подкладывать под колеса для торможения движущихся вагонов шпалы, подкладки, ломы и вставлять в спицы колья и другие предметы.

3.7. Маневровые работы на путях должны быть прекращены после получения распоряжения от дежурного по станции о приготовлении маршрута приема или отправления поезда.

3.8. Руководя маневрами, главный кондуктор должен находиться в таком месте, откуда виден маневрирующий состав, а машинисту и кондуктору - подаваемые им сигналы. В случае производства маневров с большим составом на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т.д.) привлекается дополнительно рабочий для передачи сигналов.

3.9. При маневрах запрещается:

сцеплять и расцеплять вагоны на стрелках, на переездах, у высоких платформ, у грузовых складов и в местах, где груз находится на расстоянии менее 2 м от наружного рельса;

оставлять, сцеплять и расцеплять отдельные вагоны или группу вагонов с подшипниками скольжения на уклонах свыше 4% и с подшипниками качения на уклонах свыше 2% без закрепления от угона;

перед сцеплением вагонов проходить между буферами соседних вагонов, стоящих ближе, чем на 3 м,

переводить стрелки впереди идущего локомотива; оставлять подвижной состав незаторможенным; оставлять вагоны на "стрелочной улице" и вне границ предельных столбиков.

3.10. При формировании поезда из вагонов-цепов и платформ, груженных хлыстами (деревьями), сцепы, не имеющие жесткого буферного сцепления между полусцепами, должны ставиться в хвостовую часть поезда.

3.11. При формировании поезда из груженных и порожних вагонов груженные вагоны необходимо ставить в головной части поезда.

3.12. Не разрешается ставить в поезд вагоны с разницей по высоте центров соприкосновения буферов более 65 мм.

3.13. Тормозные вагоны размещать равномерно по всему составу. Последним в поезде должен быть тормозной вагон с площадкой или будкой для кондуктора, обращенной в сторону,

обратную направлению движения, а при автотормозах оборудованной стоп-краном.

3.14. Запрещается ставить в поезд вагоны, технически неисправные; платформы и сцепы с лесоматериалами, нагруженными с нарушением технических условий погрузки;

вагоны, груженные горюче-смазочными материалами и кислотами в неисправной таре; не очищенные от мусора и снега платформы и сцепы.

3.15. При организации движения поездов по системе приказов дежурного поездного диспетчера главный кондуктор до вручения машинисту поезда путевого разрешения должен проверить правильность положения стрелок, входящих в маршрут отправления поезда, после чего вручить разрешение машинисту и подать сигнал отправления поезда.

При отправлении поезда с бокового пути после прохода хвоста поезда выходной необслуживаемой стрелки главный кондуктор останавливает поезд, разделяет маршрут отправления и запирает стрелки в нормальном положении, после чего дает сигнал отправления.

3.16. При наличии разрешения на право занятия перегона отправление поезда со станции (раздельного пункта) может дать только главный кондуктор.

3.17. Главный кондуктор (кондуктор) обязан: принимая поезд, убедиться в том, что состав правильно сформирован и сцеплен, снабжен сигналами и поездным инвентарем, а также в правильности погрузки и закрепления груза;

следить за состоянием сигналов поезда и сигналами на путях, а также за выполнением их машинистом локомотива;

следить в пути за подаваемыми сигналами с поезда и с пути и принимать меры к безопасному следованию поезда по дороге;

обращать внимание на правильность погрузки лесоматериалов и других грузов, прочность их крепления и соблюдения габаритов поезда;

получать на погрузочном пункте документы о количестве древесины и других грузов в каждом вагоне отправляемого поезда.

3.18. Кондуктор должен входить на тормозную площадку до того, как поезд тронется с места. Нельзя садиться на подножки и край тормозной площадки. Находясь у края тормозной площадки, надо держаться за стойку.

3.19. Запрещается переходить во время движения поезда с одной платформы на другую, влезать и переходить по крышам вагонов, стоять на платформе, сидеть на борту платформы или полувагона.

3.20. При проезде на паровозе кондуктор не должен становиться на настил контрбудки около фартука, которым может быть защемлена нога или одежда.

3.21. Нельзя прыгивать на ходу поезда. Сходить с тормозной площадки можно только после полной остановки поезда.

3.22. При стоянке поезда в ожидании скрещения или обгона кондуктор должен находиться около своего состава, в безопасном месте. Запрещается садиться на рельсы или шпалы, а также на край платформы со стороны соседнего пути.

3.23. Главный кондуктор перед заездом поезда на пути, не обслуживаемые стрелочниками, должен:

проверить положение стрелок в районе подачи или вывода вагонов;

убедиться в наличии установленного габарита для передвижения локомотива и вагонов;

осмотреть предназначенные для подачи или вывода вагоны и предупредить находящихся около вагонов рабочих о предстоящих маневрах.

3.24. При встрече подходящего поезда на стрелочном посту кондуктор обязан находиться на расстоянии не менее 2 м от ближайшего рельса пути.

3.25. Не разрешается производить на ходу поезда заправку буск и ремонт вагонов.

3.26. Кондуктору запрещается:

подлезать под вагоны до отпуска тормозов, для этого надо пользоваться поводком выпускного клапана;

находиться на неисправных тормозных площадках (без стоек, подножек, поручней, с поломанными досками пола);

производить сцепление и расцепление вагонов в стесняющей движения одежде (тулупе);

зажигать погашенные буферные и боковые фонари на ходу поезда.

3.27. Кондуктор должен останавливать поезд независимо от расписания:

при всякой неточности, обнаруженной в разрешении на дальнейшее следование при безостановочном проходе раздельных пунктов;

на раздельном пункте, если на перегоне была непредвиденная обстановка (неисправность пути и т.д.);

при обстоятельствах, когда кондуктор считает необходимым остановить поезд в целях безопасности движения или предупреждения несчастных случаев.

#### **4. Требования безопасности в аварийных ситуациях**

4.1. При внезапном заболевании машиниста во время движения поезда по перегону главный кондуктор или помощник машиниста должны дать сигнал общей тревоги, остановить поезд и оказать доврачебную помощь машинисту, после сообщить дежурному диспетчеру о случившемся и получить от него необходимые указания.

4.2. Во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, кондуктор обязан подать сигналы остановки поезда и маневрирующему составу.

4.3. В случае пожара на поезде или в полосе отвода, при сходе с рельсов вагонов или сцепов, повреждении пути, порче подвижного состава или локомотива, угрожающей безопасному движению, кондуктор должен остановить поезд.

4.4. При обнаружении у встречного поезда нарушения габаритов погрузки или других неисправностей, кондуктор должен подать сигналы тревоги и принять меры к остановке своего и встречного поездов для устранения неисправности.

4.5. При вынужденной остановке поезда на перегоне главный кондуктор должен принять меры к ограждению поезда. Одновременно с ограждением поезда сигналами главный кондуктор лично и через поездную бригаду обязан: установить под хвостовой вагон башмаки, а оставшиеся - равномерно по составу, если поезд остановился на уклоне; привести в действие все ручные тормоза, имеющиеся в поезде; если требуется помощь, немедленно связаться с соседними станциями или диспетчером.

4.6. О каждом несчастном случае пострадавший или очевидец должен известить соответствующего руководителя работ.

4.7. Главный кондуктор (кондуктор) должен уметь оказывать доврачебную помощь.

Такая помощь оказывается немедленно, непосредственно на месте происшествия и в следующей последовательности: сначала нужно устранить энергоисточник травмирования (выключить двигатель, остановить поезд, извлечь пострадавшего из-под хлыста и др.). Оказание помощи надо начинать с самого существенного, что угрожает здоровью или жизни человека (при сильном кровотечении наложить жгут, а затем перевязать рану; при подозрении закрытого перелома наложить шину; при открытых переломах сначала следует перевязать рану, а затем наложить шину; при ожогах наложить сухую повязку; при обморожении пораженный участок осторожно растереть, используя мягкие или пушистые ткани).

После оказания доврачебной помощи пострадавший должен быть направлен в ближайшее лечебное учреждение.

При подозрении повреждения позвоночника транспортировать пострадавшего только в положении лежа на жестком основании.

#### **5. Требования безопасности по окончании работы**

5.1. Главный кондуктор (кондуктор) обязан:  
передать смену другой поездной бригаде;  
сдать на хранение сигналы (фонарь, флажки, диск) и тормозные башмаки.