Российские железные дороги

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

# РАСПОРЯЖЕНИЕ

«12» декабря 2008 г. Москва № 2671р

**Об утверждении Инструкции по охране труда для монтера пути в ОАО «РЖД»**

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда монтеров пути при выполнении работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2009 г. прилагаемую Инструкцию по охране труда для монтера пути в ОАО «РЖД».

2. Начальникам железных дорог – филиалов ОАО «РЖД»:

довести настоящее распоряжение до сведения причастных работников;

обеспечить в установленном порядке изучение Инструкции по охране труда для монтера пути в ОАО «РЖД», утвержденной настоящим распоряжением.

Старший вице-президент
ОАО «РЖД» В.А.Гапанович




gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением ОАО «РЖД»
«12»12 2008 г. № 2671р

# ИНСТРУКЦИЯ
## по охране труда для монтера пути в ОАО «РЖД»

### 1. Общие требования охраны труда

1.1. Настоящая Инструкция разработана на основе Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений ПОТ Р О-32-ЦП-652-99, утвержденных МПС России 24 февраля 1999 г., Типовой инструкции по охране труда для монтеров пути ТОИ Р-32-ЦП-730-99, утвержденной МПС России 30 декабря 1999 г., других нормативных актов по вопросам охраны труда и устанавливает основные требования охраны труда для монтера пути при выполнении работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути (далее - пути).

В дистанциях пути (далее – ПЧ) и путевых машинных станциях (далее - ПМС) на основе настоящей Инструкции могут разрабатываться инструкции по охране труда, учитывающие местные условия и особенности используемого технологического оборудования.

1.2. К самостоятельной работе по текущему содержанию и ремонту пути допускаются мужчины не моложе 18 лет, прошедшие обязательный предварительный (при поступлении на работу) медицинский осмотр, вводный инструктаж по охране труда, первичный инструктаж по охране труда на рабочем месте, противопожарный инструктаж, обучение, стажировку и проверку знаний требований охраны труда.

Монтеры пути, работающие с электрическим инструментом, должны пройти специальное обучение и проверку знаний и иметь II группу по электробезопасности.

Не позднее одного месяца после приема на работу монтер пути должен пройти обучение по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастных случаях (далее – пострадавшим).

1.3. Монтер пути при приеме на работу в объеме своих обязанностей должен пройти обучение и проверку знаний:

Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;

Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации;

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации;

Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации;

должностных инструкций и других документов, устанавливающих его обязанности, правил и инструкций по охране труда.

1.4. В процессе работы монтер пути должен проходить повторные - не реже одного раза в три месяца, в установленном порядке внеплановые и целевые инструктажи по охране труда, не реже одного раза в год – обучение по оказанию первой помощи пострадавшим и проверку знаний по электробезопасности, в установленные сроки - проверку знаний (в объеме своих обязанностей) нормативных документов, указанных в пункте 1.3 настоящей Инструкции, и периодические медицинские осмотры.

1.5. Монтер пути, выполняющий работы, связанные с управлением грузоподъемными механизмами, строповкой и подвешиванием оборудования, деталей и других грузов на крюк грузоподъемного крана или грузоподъемных механизмов, должен пройти медицинский осмотр без противопоказаний к выполнению работ на высоте, быть обучен смежной профессии стропальщика, аттестован квалификационной комиссией, иметь удостоверение на право выполнения стропальных работ, работ по управлению грузоподъемными механизмами и не реже одного раза в год проходить повторную проверку знаний.

1.6. При следовании на работу, с работы или передвижениях по территории железнодорожной станции (далее – станции), территории дистанции пути монтер пути должен соблюдать следующие требования безопасности:

переходить железнодорожные пути по специально оборудованным пешеходным мостам, тоннелям, дорожкам (настилам), переездам, путепроводам, по специально установленным маршрутам, обозначенным указателями «Служебный проход», а при отсутствии специально оборудованных мест перехода переходить железнодорожные пути, соблюдая требования пункта 1.7 настоящей Инструкции;

соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов;

следить за передвижением локомотивов, вагонов, грузоподъемных кранов, автомобилей и другого транспорта.

1.7. При нахождении на железнодорожных путях монтер пути должен соблюдать следующие требования безопасности:

проходить вдоль путей по обочине или по середине междупутья, обращая внимание на движущиеся по смежным путям локомотивы, вагоны и другой подвижной состав;

переходить пути под прямым углом, перешагивая через рельс, не наступая на концы железобетонных шпал и масляные пятна на шпалах, и предварительно убедившись в том, что к месту перехода не приближается

подвижной состав (локомотив, моторвагонный подвижной состав, вагоны), дрезина или другое транспортное средство;

при переходе пути, занятого стоящим подвижным составом, пользоваться переходными площадками вагонов, предварительно убедившись в исправности поручней, подножек и пола площадки. Прежде чем сойти с переходной площадки вагона на междупутье необходимо осмотреть место схода и убедиться в исправности подножек, поручней, а также отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава, и нет ли на междупутье посторонних предметов, о которые можно споткнуться при сходе. При подъеме на переходную площадку вагона и сходе с нее необходимо держаться за поручни и располагаться лицом к вагону;

проходить между расцепленными вагонами, локомотивами и секциями локомотивов, если расстояние между их автосцепками не менее 10 м;

обходить группу вагонов или локомотивы, стоящие на пути, на расстоянии не менее 5 м от автосцепки;

обращать внимание на показания светофоров, звуковые сигналы и предупреждающие знаки.

1.8. При нахождении на железнодорожных путях запрещается:

становиться или садиться на рельсы, концы шпал, балластную призму, электроприводы, путевые коробки и другие напольные устройства;

наступать на концы железобетонных шпал;

подниматься в вагон, дрезину, мотовоз, автомотрису и других подвижных единиц и сходить с них во время движения;

находиться на подножках, лестницах и других наружных частях вагона, дрезины, мотовоза, автомотрисы и других подвижных единиц при их движении;

переходить стрелки, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков и крестовин, ставить ногу между рамным рельсом и остряком, подвижным сердечником и усовиком, в желоб на стрелочном переводе;

переходить или перебегать через пути перед движущимся поездом, подвижным составом;

пролезать под стоящими вагонами, залезать на автосцепки или под них при переходе через пути, а также протаскивать под вагонами инструмент, приборы и материалы;

находиться в междупутье при безостановочном движении поездов по смежным путям;

находиться на территории железнодорожной станции, дистанции пути и других производственных подразделений в местах, отмеченных знаком «Осторожно! Негабаритное место», а также около этих мест при прохождении железнодорожного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава.

1.9. Выходя на путь из помещения, а также из-за стрелочных постов, платформ, зданий, путевых и других сооружений, затрудняющих видимость

пути, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава.

1.10. После выхода из помещения в ночное время необходимо остановиться и выждать некоторое время пока глаза привыкнут к темноте и установится нормальная видимость окружающих предметов.

1.11. Монтер пути должен знать:

безопасные приемы выполнения работ;

требования производственной санитарии, электробезопасности, пожарной и промышленной безопасности;

видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения, знаки безопасности и порядок ограждения места производства путевых работ;

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

сигналы пожарной тревоги и способы сообщения о пожаре;

правила применения и использования противопожарного оборудования и инвентаря;

место хранения аптечки с необходимыми медикаментами и перевязочными материалами;

требования настоящей Инструкции.

1.12. Монтер пути должен:

соблюдать правила внутреннего трудового распорядка и установленный режим труда и отдыха;

выполнять только входящую в его должностные обязанности или порученную мастером (бригадиром) работу;

применять безопасные приемы выполнения работ;

содержать в исправном состоянии и чистоте механизмы, приспособления, инструмент, инвентарь, материалы, спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты (далее – СИЗ);

выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков безопасности и надписей, звуковых и световых сигналов, подаваемых машинистами локомотивов, моторвагонного подвижного состава, водителями специального самоходного подвижного состава, составителями поездов;

соблюдать требования пожарной безопасности, обладать практическими навыками использования противопожарного оборудования и инвентаря;

уметь оказывать первую помощь пострадавшим;

быть предельно внимательным в местах движения транспорта.

1.13. Монтеру пути **запрещается:**

приступать к выполнению новой, не связанной с его прямыми обязанностями работе, без получения от мастера (бригадира) инструктажа о безопасных приемах ее выполнения;

пользоваться индивидуальными средствами защиты с истекшим сроком их испытания;

прикасаться к оборванным и оголенным проводам, контактам и другим токоведущим частям электрооборудования;

находиться под поднятым грузом и на пути его перемещения;

наступать на электрические провода и кабели;

производить самостоятельно ремонт вышедшего из строя электроинструмента и электрооборудования;

работать вблизи вращающихся частей оборудования, не защищенных ограждающими сетками или щитками;

находиться на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

1.14. Во время работы на монтера пути могут воздействовать следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

движущийся подвижной состав, дрезины, путевые машины, подвижные части их оборудования, автомобильный транспорт и другие транспортные средства;

перемещаемые материалы верхнего строения пути, сборные конструкции и другие предметы;

повышенная запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;

недостаточная освещенность рабочей зоны в темное время суток и при работе в тоннелях;

повышенное значение напряжения электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;

пониженная или повышенная температура поверхностей оборудования, инвентаря, инструмента и металлических частей верхнего строения пути;

пониженная или повышенная температура, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны;

повышенные уровни шума и вибрации на рабочем месте и при работе с механизированным инструментом;

расположение рабочего места на значительной высоте относительно поверхности земли;

повышенный уровень ионизирующих излучений при работе в зонах радиационного загрязнения;

химические факторы при работах с новыми деревянными шпалами, пропитанными масляными антисептиками, и в зонах, обработанных пестицидами;

физические перегрузки при перемещении тяжестей вручную;

нервно-психические перегрузки при выполнении работ на железнодорожных путях, мостах и тоннелях во время движения поездов.

К работе на высоте относятся работы, при выполнении которых монтер пути находится на расстоянии менее 2 м от не огражденных перепадов высотой 1,3 м и более от поверхности земли, площадки (воды – при работе на мостах), над которыми производятся работы. При невозможности ограждения таких перепадов работы должны выполняться с применением предохранительного пояса и страховочного каната.

1.15. Монтер пути должен обеспечиваться следующими сертифицированными специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты (далее – СИЗ):

летним костюмом «Путеец-Л»;

ботинками юфтевыми на маслобензостойкой подошве или сапогами юфтевыми на маслобензостойкой подошве;

курткой из плащ-палатки;

комплектом мужским для защиты от воды работников сортировочных станций;

рукавицами комбинированными;

жилетом сигнальным со световозвращающими накладками;

летним головным убором сигнального цвета.

При работе с электроинструментом:

перчатками диэлектрическими (дежурными).

При производстве работ по водоборьбе и очистке подкюветных дренажей, прорезей, галерей, штолен, лотков и ремонте пути на пунктах погрузки соли дополнительно:

сапогами резиновыми.

При работе в тоннелях:

плащом из плащ-палатки вместо куртки из плащ-палатки;

каской защитной (дежурной).

Зимой дополнительно:

в III, IV и особом климатических поясах, а также на Казанском отделении Горьковской железной дороги, Самарском, Ульяновском отделениях Куйбышевской железной дороги:

полушубком или курткой с меховой подстежкой (для бригадиров);

курткой на утепляющей прокладке в III, IV и особом климатическом поясах;

брюками на утепляющей прокладке.

Во II поясе - на Московско-Курском, Московско-Рязанском, Московско-Смоленском отделениях Московской железной дороги; на Санкт-Петербургском, Санкт-Петербург-Витебском, Московском отделениях Октябрьской железной дороги:

полушубком

или курткой с меховой подстежкой (для бригадиров);

курткой на утепляющей прокладке;

брюками на утепляющей прокладке.

Теплозащитным костюм “Путеец” в I поясе.

Все монтеры пути зимой должны обеспечиваться дополнительно:

шапкой-ушанкой со звукопроводными вставками;

рукавицами ватными;

валенками;

галошами на валенки.

Монтер пути, занятый на выгрузке шпал, пропитанных антисептиком, на дистанциях пути и путевых машинных станциях должен обеспечиваться:

костюмом брезентовым;

*ботинками юфтевыми на маслобензостойкой подошве;*

рукавицами брезентовыми;

шлемом;

наплечниками.

Взамен рукавиц комбинированных монтерам пути могут выдаваться перчатки комбинированные тканевые, а также другая спецодежда и спецобувь в установленном порядке.

На Тындинском отделении Дальневосточной железной дороги дополнительно к указанной спецодежде и спецобуви монтеры пути на наружных работах должны обеспечиваться полушубком, меховыми рукавицами и сапогами юфтевыми на нефтеморозостойкой подошве.

В районах распространения гнуса, комаров, мошки монтер пути с целью защиты от них должен обеспечиваться репеллентами, имеющими санитарно-*эпидемиологические заключения, выданные в установленном порядке, а также* противомоскитными сетками и спецодеждой, обеспечивающими защиту от укусов насекомых.

По условиям выполнения отдельных видов работ монтеру пути должны выдаваться дополнительно очки защитные или маска защитная, очки защитные со светофильтрами, респиратор, противогаз, предохранительный пояс, каска защитная, костюм противоэнцефалитный, костюм хлопчатобумажный с огнезащитной пропиткой и другие СИЗ. Дополнительно к каске защитной должен выдаваться один из следующих головных уборов: подшлемник для *защиты от пониженных температур; шлем зимний со звукопроводными* вставками; подшлемник со звукопроводными вставками.

При выполнении работ с пестицидами рекомендуется выдавать монтеру *пути следующие средства индивидуальной защиты:*

специальную одежду, изготовленную из смесовых тканей с пропиткой (типа Грета, Камелия) – при работе с препаратами 1 и 2 классов опасности и растворами пестицидов, а также дополнительно к спецодежде фартуки и *нарукавники из пленочных материалов;*

резиновые перчатки технические КЩС (типа 1 и 2), латексные, промышленные из латекса, бутилкаучука и другие перчатки технического и промышленного назначения - при работе с концентрированными эмульсиями, *пастами, растворами и другими жидкими формами пестицидов. Запрещается* использование медицинских резиновых перчаток;

резиновые перчатки с трикотажной основой;

*резиновые сапоги с повышенной стойкостью к действию пестицидов и* дезинфицирующих средств;

брезентовые бахилы - при работе с пылевидными пестицидами;

кожаную обувь – при работе на складах пестицидов. В южных районах с повышенными температурами допускается выдавать кирзовые сапоги при выполнении опрыскивания, за исключением случаев приготовления рабочих растворов;

противопылевые (противоаэрозольные) респираторы типа Уралец, Астра-2, Лепесток, У2-К, Ф-62Ш - при работе с умеренно опасными малолетучими веществами в виде аэрозолей;

*противогазовый респиратор (РПГ-67), универсальный респиратор (РУ-60М)* с соответствующими патронами или промышленный противогаз со сменной коробкой - для защиты органов дыхания при работе с летучими *соединениями, а также с препаратами 1 и 2 классов опасности, противогазовый* патрон марки "А" и герметичные очки типа ПО-2 - для защиты органов дыхания и зрения от фосфорорганических, хлорорганических и других органических веществ. При отсутствии указанных респираторов и патронов к ним при работе с этими веществами, особенно с концентрированными формами, рекомендуется выдавать промышленный противогаз с коробкой соответствующей марки, снабженной аэрозольным фильтром (на коробке белая *вертикальная полоса*);

1.16. На работах, связанных с загрязнением рук, трудно смываемыми загрязнениями, маслами, смазками, нефтепродуктами, химическими веществами раздражающего действия монтеру пути в установленном порядке *должны выдаваться мыло, защитные, регенерирующие восстановительные* кремы и очищающие пасты для рук.

1.17. При получении таких средств индивидуальной защиты, как респиратор, противогаз и другие монтер пути должен пройти инструктаж по правилам пользования и простейшим способам проверки исправности этих *средств, а также тренировку по их применению.*

1.18. Личную одежду и спецодежду необходимо хранить отдельно в шкафах гардеробной. Уносить спецодежду за пределы дистанции пути (путевого околотка) **запрещается.**

*Зимняя спецодежда в летний период должна быть сдана на хранение в* кладовую.

1.19. Монтер пути должен следить за исправностью спецодежды, своевременно сдавать ее в стирку и ремонт, а также содержать шкафы для хранения личной одежды и спецодежды в чистоте и порядке.

1.20. *Монтер пути должен выполнять следующие требования пожарной* безопасности:

курить только в установленных и приспособленных для этого местах;

не подходить с открытым огнем к подвижному составу, путевым машинам, легковоспламеняющимся материалам и емкостям с легковоспламеняющимися жидкостями;

не применять электронагревательные приборы в неустановленных местах.

1.21. Принимать пищу следует в столовых или специально отведенных для этого помещениях, имеющих соответствующее оборудование. При работах *на перегоне и других случаях выполнения работ на значительной удалении от* дистанции пути, ПМС и их производственных подразделений принимать пищу следует в вагоне хозяйственного поезда, приспособленного под пункт приема пищи.

Перед едой необходимо тщательно вымыть руки водой с мылом или очищающими пастами, разрешенными к применению в установленном порядке.

1.22. При получении травмы или заболевании монтер пути должен прекратить работу, поставить в известность старшего дорожного мастера (дорожного, тоннельного, мостового мастера, бригадира пути) и обратиться за помощью в медпункт или ближайшее медицинское учреждение.

В случае получения травмы другим работником монтер пути должен прекратить работу, принять меры по оказанию первой помощи пострадавшему и немедленно сообщить о несчастном случае руководителю работ или вышестоящему руководителю.

1.23. Монтер пути, не выполняющий требования настоящей Инструкции несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## 2. Требования охраны труда перед началом работы и при следовании к месту проведения работ и обратно

2.1. До начала работы монтер пути должен явиться в установленное время к месту сбора.

Перед началом работы монтер пути должен:

надеть спецодежду, спецобувь и привести их в порядок (застегнуть на пуговицы обшлага рукавов, заправить одежду так, чтобы не было свисающих концов). При предстоящем выполнении работ в зоне движения поездов монтер пути должен надеть сигнальный жилет со световозвращающими накладками;

получить целевой инструктаж руководителя работ о маршруте следования к месту работ и обратно, правилах безопасного производства работ, сходе с пути в установленные места на время проследования поездов, погодных условиях (туман, метель, дождь, повышенные или пониженные температуры воздуха) и требованиях безопасности при данных погодных условиях;

проверить исправность инструмента, сигнальных принадлежностей, приспособлений и состояние средств индивидуальной защиты.

Спецодежду и спецобувь монтер пути не должен снимать в течение всего рабочего времени.

Не допускается носить спецодежду расстегнутой и с подвернутыми рукавами.

2 2. Подготовленный к работе инструмент должен удовлетворять следующим требованиям.

Бойки (ударная часть) костыльного молотка, наддергивателя костылей и другого инструмента ударного действия должны иметь гладкую, слегка выпуклую поверхность без косины, сколов, выбоин, трещин, заусенцев и наплывов металла. Не допускается использование в работе наддергивателя костылей без планки, предназначенной для удержания головки костыля в случае ее отрыва при выдергивании костыля.

Рукоятки костыльного молотка и декселя (топора для затески шпал) должны быть изготовлены из сухой древесины твердых лиственных пород

(березы, дуба, клена, ясеня, рябины, кизила) без сучков и косослоя, иметь по всей длине в сечении овальную форму, быть гладкими и не иметь трещин и заусенцев.

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

Рукоятки (черенки) лопат должны прочно закрепляться в держателях, причем выступающая часть рукоятки должна быть срезана наклонно к плоскости лопаты. Рукоятки лопат должны изготовляться из древесины без сучков и косослоя или из синтетических материалов.

Путевой гаечный ключ не должен иметь отогнутых губок, лом костыльный – деформированных рожков.

Воздушные резиновые шланги пневматического инструмента не должны иметь повреждений, должны быть надежно закреплены на штуцерах для присоединения к пневматическому инструменту и воздушной магистрали. Не допускается применение проволоки вместо стяжных хомутиков для закрепления шлангов на штуцерах. Штуцеры должны иметь исправные грани и резьбы, обеспечивающие прочное и плотное присоединение шланга к пневматическому инструменту и воздушной магистрали. Рабочая часть вставного сменного инструмента (сверл, отверток, ключей и т.п.) не должна иметь трещин, выбоин, заусенцев и прочих дефектов, а хвостовики - должны быть плотно пригнаны, правильно центрированы и плотно входить в буксу пневматического инструмента.

Защитные кожуха абразивного круга шлифовальной машины и абразивного диска рельсорезного станка должны быть исправны и надежно закреплены.

Электрифицированный инструмент не должен иметь повреждений кабеля, штепсельной вилки, изоляционных деталей корпуса, рукоятки, крышек щеткодержателей и защитных кожухов.

2.3. При применении средств индивидуальной защиты работники должны внешним осмотром убедиться в их целости. Очки защитные, каска защитная, рукавицы, респираторы, предохранительный пояс не должны иметь механических повреждений. Перчатки диэлектрические не должны иметь загрязнения, увлажнения и механических повреждений (в том числе проколов, выявляемых путем скручивания перчаток в сторону пальцев). Кроме этого на перчатках диэлектрических и предохранительном поясе необходимо проверить дату следующих их испытаний.

2.4. **Запрещается** использование диэлектрических перчаток и других средств индивидуальной защиты с механическими повреждениями, а также предохранительного пояса со следующими неисправностями и нарушениями:

истекшим сроком испытания;

неисправными карабинами (с трещинами, ослабшей или сломанной запирающей пружиной или замком, забитой прорезью замка, неисправным замком, имеющим заедание);

карабином, прикрепленным к стропу проволокой;

местными повреждениями полотна (надрезы, прожоги и другие), нарушенной прошивкой или с уменьшенной путем прошивки поперечных складок длиной;

звеньями цепей, связанными проволокой или имеющими трещины;

неисправными пряжками и поврежденным материалом ремня.

2.5. О выявленных неисправностях инструмента, приспособлений и средств индивидуальной защиты монтер пути должен сообщить мастеру (бригадиру). Работа неисправным инструментом запрещается.

2.6. Проход к месту работ и обратно должен осуществляться в стороне от пути или по обочине земляного полотна под наблюдением руководителя работ или специально выделенного работника.

Проход к месту работ и обратно в пределах железнодорожной станции (далее - станции) должен осуществляться в соответствии с требованиями пункта 1.6 настоящей Инструкции.

2.7. При невозможности прохода в стороне от пути или по обочине (в тоннелях, на мостах, при разливе рек, отсутствии обочин, во время снежных заносов и других случаях) допускается проход по пути с соблюдением следующих мер предосторожности.

Идти следует по одному друг за другом или по двое в ряд, не допуская отставания.

На двухпутном участке, ориентируясь по показаниям светофоров, необходимо идти навстречу поездам правильного направления движения, помня о возможности следования поездов и по неправильному направлению.

На многопутных участках и перегонах, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, для определения направления движения поездов следует ориентироваться по показаниям светофоров.

Одновременно необходимо следить за движением поездов и выполнять указания руководителя, идущего сзади, и специально выделенного и проинструктированного монтера пути (сигналиста), идущего впереди группы. Руководитель работ и сигналист ограждают группу сигналами остановки (днем - развернутым красным флагом, ночью - фонарем с красным огнем). В условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках, в лесной или застроенной местностях, а также в темное время, в туман, метель и других случаях), кроме того, группу ограждают два выделенных сигналиста, один из которых должен следовать впереди, а другой сзади группы на расстоянии зрительной связи, но так, чтобы приближающийся поезд был виден им на расстоянии не ближе 500 м от идущей группы, и своевременно оповещать ее звуком духового рожка о приближении поезда.

При приближении поезда сигналист обязан подавать сигналы группе до тех пор, пока она не сойдет с пути. Если группа своевременно не сошла с пути, сигналист не менее чем за 400 м от приближающегося поезда должен сойти с пути и подавать поезду сигнал остановки.

В случаях, если сигналист не виден руководителю работ на расстоянии более 500 м, должны выделяться промежуточные сигналисты.

Сигналистами назначаются монтеры пути по квалификации не ниже третьего разряда, выдержавшие установленные испытания и имеющие удостоверения сигналиста.

2.8. При приближении поезда монтеры пути должны заблаговременно сойти с пути на расстояние не менее чем указано в пункте 3.2.4 настоящей Инструкции.

В местах, где расчистка снега произведена траншеями, монтеры пути к моменту подхода поезда должны укрыться в нишах, сделанных в откосах траншей в соответствии с требованиями пункта 3.8.11 настоящей Инструкции.

2.9. **Запрещается** использование мобильных телефонов во время следования к месту работ и обратно, а также во время работы.

2.10. При доставке к месту работ пассажирскими поездами, дрезинами, автомашинами, специально оборудованными для перевозки людей, монтеры пути обязаны выполнять требования старшего группы и водителя транспортного средства. Посадку в вагоны и высадку из вагонов на двухпутных участках следует производить только с полевой стороны.

## Ш. Требования охраны труда во время работы

### 3.1. Общие требования

3.1.1. Работы по содержанию и ремонту железнодорожных путей и стрелочных переводов на станциях должны производиться с разрешения дежурного по станции (маневровому району, парку, сортировочной горке) и с обязательной записью руководителя работ (мастера, бригадира) или работника, имеющего право на самостоятельное выполнение работ, в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46 (далее - журнал формы ДУ-46) о месте, времени выполнения работ и средствах оповещения о предстоящем пропуске поездов и маневровых передвижениях (роспуске вагонов с сортировочной горки) по ремонтируемому пути и соседним путям.

3.1.2. Монтер пути должен ознакомиться под роспись со схемами ограждения места работ в особо сложных условиях, местах с плохой видимостью, особо опасных местах, утвержденными руководителями дистанции пути, а также с перечнем мест с особо сложными условиями, где необходимо ограничение скорости движения поездов, утвержденным руководителями отделения железной дороги или железной дороги.

3.1.3. Монтеры пути, назначаемые для осмотра пути, обходы и осмотры пути, как правило, выполняют в одно лицо.

На особо сложных участках по плану и профилю пути, в условиях плохой видимости и слышимости, на многопутных участках пути обход и осмотр должны осуществляться в два лица. С перечнем и схемами таких участков пути с указанием маршрутов их осмотра, утвержденными начальником дистанции пути, монтер пути должен ознакомиться под роспись.

3.1.4. При производстве путевых работ в условиях плохой видимости (в крутых кривых, в глубоких выемках, лесистой местности, при наличии строений и других условиях ухудшающих видимость), при работах с электрическим, пневматическим и другим инструментом, ухудшающим слышимость, если работа не требует ограждения места работ сигналами остановки, руководитель работ для

предупреждения работников о приближении поездов обязан установить автоматические средства оповещения, а в случае их отсутствия – поставить со стороны плохой видимости или слышимости сигналиста со звуковым сигналом так, чтобы приближающийся поезд был виден сигналисту на расстоянии не менее 500 м от места работ при установленной скорости движения поезда до 120 км/ч и не менее 800 м от места работ при установленной скорости движения до 140 км/ч включительно.

В тех случаях, когда расстояние от места работ до сигналиста и расстояние видимости от сигналиста до приближающегося поезда в сумме составляют менее 800 м, основной сигналист ставится дальше и выставляется промежуточный сигналист также со звуковым сигналом для повторения сигналов, подаваемых основным сигналистом. В этих случаях на поезда в установленном порядке должны выдаваться предупреждения об особой бдительности и более частой подаче оповестительных сигналов, а при работе в местах с особо сложными условиями, скорость движения поездов должна быть ограничена или место работ должно быть ограждено сигналами остановки независимо от вида работ. В этих местах плановые работы, как правило, должны выполняться в технологические «окна».

При производстве работ, требующих остановки поезда, сигналисты как и руководитель работ, должны быть обеспечены носимыми радиостанциями.

3.1.5. При производстве работ в темное время суток, во время тумана, метелей и в других случаях, когда видимость менее 800 м, для предупреждения работников о приближении поезда с обеих сторон от места работ должны быть выставлены сигналисты и использоваться автоматические средства оповещения (при их наличии).

3.1.6. Приступать к работе разрешается по указанию руководителя работ после ограждения в установленном порядке места их производства.

3.1.7. При работе в составе бригады, обслуживающей путеукладочный кран, машины для укладки стрелочных переводов, рельсоукладчик, щебнеочистительную машину, монтер пути должен надеть защитную каску.

3.1.8. При работе ударным ручным инструментом (забивании костылей, срубании гаек, болтов, рельсовых соединителей и других), очистке деталей и оборудования от ржавчины, краски, грязи и при работах, связанных с выделением искр, монтер пути должен пользоваться защитными очками или защитной маской, при выполнении работ, связанных с выделение пыли – защитными очками и респиратором, а при оказании помощи электросварщику при приварке рельсовых стыковых соединителей и других работах – защитными очками со светофильтрами.

3.1.9. Допустимая масса поднимаемого и перемещаемого груза вручную постоянно в течение рабочей смены не должна превышать для монтера пути 15 кг. Масса поднимаемого и перемещаемого груза вручную при чередовании с другой работой (до 2-х раз в час) не должна превышать 30 кг.

Допускается поднимать и перемещать грузы большей массы двум и более работникам, но с учетом того, чтобы нагрузка на каждого работника не превышала величин, указанных выше.

3.1.10. При оповещении по громкоговорящей связи или подаче специального звукового сигнала о предстоящем пропуске поезда или маневровых передвижениях по ремонтируемому пути (очищаемому от снега стрелочному переводу), или получении от сигналиста предупреждения о предстоящем проследовании поезда (маневровых передвижениях) через зону работ монтер пути обязан:

немедленно прекратить работу;

убрать с пути инструмент, материалы и запасные части за пределы габарита подвижного состава;

отойти от пути на расстояние, указанное в п.3.2.4 настоящей Инструкции, или в заранее указанное руководителем работ место.

3.1.11. С приближением грозы путь в месте проведения работ следует привести в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поездов, после чего все работники должны уйти с пути. Во избежание поражения молнией нельзя прятаться под деревьями, прислоняться к ним, а также подходить к молниеотводам или высоким одиночным предметам (столбам) на расстояние менее 10 м. Опасно находиться во время грозы на возвышенных местах, открытых равнинах. Рекомендуется укрываться в закрытых помещениях, а при удаленности от них - в небольших углублениях на склонах холмов или склонах (откосах) насыпей или выемок. При грозе нельзя держать при себе или нести инструмент и другие металлические предметы.

3.1.12. В холодный период года при сильных морозах до выхода на открытый воздух следует смазать открытые части тела кремом на безводной основе от обморожения. Спецобувь не должна стеснять стопы ног.

Во избежание обморожения при сильных морозах нельзя прикасаться голыми руками к металлическим предметам и деталям (рельсам, скреплениям, инструменту).

Для предотвращения переохлаждения и обморожения при работе на открытом воздухе в зимнее время при низких температурах монтер пути должен пользоваться регламентированными перерывами на обогрев, длительность которых определена внутренним трудовым распорядком предприятия.

При работе на открытом воздухе в зимнее время при низких температурах следует предусматривать защиту лица и верхних дыхательных путей.

## 3.2. Требования охраны труда при производстве путевых работ

3.2.1 Путевые работы (далее – работы) на горочных, сортировочных путях, путях подгорочных парков, а также на стрелочных переводах этих путей должны производиться только во время перерывов в маневровой работе и роспуске вагонов или с закрытием пути после согласования с дежурным по сортировочной горке (станции) и выполнения требований, изложенных в пунктах 3.1.1 и 3.1.4 настоящей Инструкции.

На время роспуска составов или маневровой работы монтеры пути должны выполнить требования, изложенные в пункте 3.1.7 настоящей Инструкции, и отойти в заранее определенные руководителем работ места.

3.2.2. При работе в стесненных местах, где по обеим сторонам пути расположены высокие платформы, здания, заборы, крутые откосы выемок, а также на мостах, в тоннелях и снежных траншеях, монтеры пути должны быть внимательны к сигналам, подаваемым сигналистами, и знать, куда нужно уходить с пути при приближении поезда. Если соседние пути на многопутных участках, высокие платформы, здания, заборы, крутые откосы выемок, стенки снежных траншей протяженностью более 50 м не позволяют разместиться сбоку от пути, то к работам можно приступать только после ограждения в установленном порядке места работ сигналами остановки.

3.2.3. При производстве работ в технологическое «окно» в графике движения поездов или при ограждении места работ сигналами остановки на одном из путей двухпутного (многопутного) участка работы во время прохода поезда по соседнему пути должны быть прекращены. Монтеры пути должны уйти с междупутья. Сходить с пути, на котором производятся работы, не требуется.

3.2.4. При приближении поезда на участке, где разрешено движение со скоростью не более 140 км/ч, монтеры пути должны убрать инструмент, материалы и сойти с пути на ближайшую обочину земляного полотна на расстояние не менее 2 м от крайнего рельса, когда поезд находится на расстоянии не менее 400 м.

На скоростных участках железной дороги, все работы на пути, сооружениях и устройствах должны быть прекращены не менее чем за 10 минут до прохода скоростного пассажирского поезда. Путь, сооружения и устройства должны быть приведены в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поезда, материалы и инструмент убраны на обочину и не позднее чем за 5 минут до прохода скоростного поезда монтеры пути должны отойти на расстояние не менее 4 м от крайнего рельса при пропуске поезда со скоростью 141-160 км/ч, и не менее 5 м - при скорости 161-200 км/ч. Монтер пути, назначенный старшим группы, должен иметь при себе выписку из расписания движения поездов.

Запрещается начинать выполнение плановых работ, требующих ограждения места их проведения сигналами остановки, если до прохода скоростного пассажирского поезда остается менее 1 часа.

При проходе скоростного пассажирского поезда по соседнему пути монтеры пути также должны заблаговременно сойти на ближайшую обочину земляного полотна на расстояния, указанные в настоящем пункте.

3.2.5. В случае, когда скоростной пассажирской поезд по расписанию не проследовал, необходимо проявлять особую бдительность и до прохода поезда или получения соответствующей команды руководителя работ, уточнившего через дежурного по станции или поездного диспетчера предстоящее время проследования скоростного пассажирского поезда, возобновлять работы **запрещается.**.

3.2.6. После прохода поезда перед выходом на путь необходимо убедиться в том, что ни с одной, ни с другой стороны не идет поезд, локомотив или другая подвижная единица.

3.2.7. Если работа связана с переходами через соседний путь (уборка или подноска материалов верхнего строения пути), то перед проходом поезда она

должна быть заранее прекращена, чтобы иметь достаточное время для ухода с пути.

В условиях плохой видимости и если выполняемая работа не требует ограждения места производства работ сигналами остановки, монтеры пути должны следить за сигналами автоматической оповестительной сигнализации и сигналистов.

3.2.8. При подходе работающих путевых машин необходимо отойти в сторону от пути на следующие расстояния от крайнего рельса:

путеукладчика (кроме обслуживающей его бригады), электробалластера, снегоуборочной машины, рельсошлифовального поезда и других машин тяжелого типа - на 5 м;

путевого струга - на 10 м;

машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, двухпутных и роторных снегоочистителей - на 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей;

однопутных снегоочистителей - на 25 м.

3.2.9. Во время производства работ необходимо постоянно следить за тем, чтобы инструмент не мешал передвижению и не находился под ногами, а новые и старые материалы (рельсы, шпалы, скрепления) были аккуратно сложены вне габарита подвижного состава и не мешали сходить с пути при приближении поезда.

3.2.10. Вытаскивание старых, затаскивание новых шпал и переводных брусьев следует производить только шпальными клещами.

Переносить шпалы и переводные брусья необходимо с помощью специальных приспособлений для их переноски.

Одиночная смена железобетонных шпал, как правило, должна производиться с применением машин, механизмов или специальных приспособлений.

Одиночная смена железобетонных шпал вручную должна производиться группой в составе не менее 6 человек под руководством бригадира пути. Шпалы по местам смены необходимо развозить, раскладывать, а после смены убирать рельсовым или автомобильным транспортом, оборудованным кранами или подъемными приспособлениями. Вытаскивание железобетонной шпалы следует производить при помощи троса или веревок по металлическому листу, предварительно подведенному под шпалу. Затаскивание новой шпалы производить по тому же листу.

3.2.11. При укладке и снятии регулировочных прокладок для отвертывания и завертывания клеммных и закладных болтов следует использовать только типовые торцевые гаечные ключи, а для подъемки рельса - исправные гидравлические домкраты. После разболчивания клеммных болтов и подъемки рельса домкратом снимать прилипшие к подошве рельса монтажные прокладки следует заточенной с одного торца металлической пластиной длиной 40-50 см. Укладку монтажной и регулировочной прокладок следует производить специальными приспособлениями типа клещей, исключающим нахождение рук между подошвой рельса и подкладкой. Укладывать и поправлять прокладки руками **запрещается.**

3.2.12. При смене рельсовой плети бесстыкового пути необходимо предварительно обеспечить зазоры (при их отсутствии) между уравнительными рельсами и концами рельсовой плети.

3.2.13. Обеспечение зазоров между уравнительными рельсами и концами рельсовой плети необходимо производить путем сдвижки уравнительных рельсов, примыкающих к концам рельсовой плети, или вырезки куска уравнительного рельса газокислородной резкой и снятия этого рельса.

3.2.14. В соответствии с Техническими указаниями по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути, утвержденными МПС России 31 марта 2000 года, освобождать рельсовую плеть от закрепления на шпалах следует только после замены уравнительных рельсов или обеспечения зазоров между уравнительными рельсами и концами рельсовой плети. До замены уравнительных рельсов не допускается ослабление нажатия клемм промежуточных скреплений на подошву рельсовой плети и уравнительных рельсов.

Во избежание выброса рельсовой плети и травмирования монтеров пути ослабление нажатия клемм необходимо производить от ее концов к середине. При этом бригады монтеров пути должны находиться со стороны, противоположной возможному выбросу рельсовой плети.

3.2.15. Укладку под подошву рельсовой плети роликовых опор или скользящих пар пластин следует производить с помощью специальных держателей, исключающих травмирование рук.

3.2.16. На время перерыва в работе необходимо сойти с пути на обочину в сторону от крайнего рельса на расстояния, указанные в п.3.2.4 настоящей Инструкции.

3.2.17. При переноске петард следует использовать специальные коробки.

**Запрещается:**

производить припайку к петардам оторвавшихся пружин и лапок петард;

подвергать петарды ударам и нагреву, вскрывать;

стоять ближе 20 м от петард, положенных на рельсы, в момент наезда на них подвижного состава;

хранить петарды возле огня или отопительных приборов;

пользоваться петардами, если срок их годности (10 лет) истек.

### 3.3. Требования охраны труда при производстве работ на мостах, в тоннелях и других искусственных сооружениях

3.3.1. Перед началом работы на мосту или в тоннеле монтеры пути должны получить указание руководителя работ о местах складирования инструмента, материалов, местах схода с моста и местах расположения площадок-убежищ на мосту, ниши или камеры в тоннеле, куда они должны уйти при подходе поезда.

3.3.2. При отсутствии в тоннеле автоматической светозвуковой сигнализации или ее неисправности перед началом работ с обеих сторон от места работ (за порталами тоннеля не ближе чем за 1 км от места работ) должны

быть выставлены сигналисты, связанные с руководителем работ телефонной связью. Телефонная связь с руководителем работ может быть заменена таким числом промежуточных сигналистов, снабженных сигнальными духовыми рожками, при котором должно надежно обеспечиваться оповещение работников о приближении поезда.

3.3.3. На предпортальных участках, где крутые откосы выемок, подпорные стены и другие устройства не позволяют разместиться монтерам пути сбоку от рельсовой колеи, место работ должно быть ограждено сигналами остановки.

3.3.4. Во время производства работ в тоннеле материалы и инструмент должны размещаться с соблюдением габарита подвижного состава и находиться в устойчивом положении.

Ниши, предназначенные для укрытия работников, и проходы к ним должны быть свободными. Складирование материалов и инструмента в тоннеле около стен допускается только на время производства работ.

3.3.5. Перед проходом поезда по тоннелю монтеры пути должны убрать инструмент за пределы габарита подвижного состава и укрыться в нишах, заранее указанных каждому из них руководителем работ.

В случае закрытия одного из путей двухпутного тоннеля монтеры пути, находящиеся на действующем пути, перед проходом поезда должны стать в один ряд у стены со стороны недействующего пути или укрыться в нишах.

3.3.6. На время пропуска путевых машин, поездов на тепловозной и паровозной тяге и проветривания тоннеля после их прохода, а также при визуально определяемой стойкой его задымленности, из-за выхода из строя вентиляционных установок, монтеры пути, работающие в тоннеле, должны надеть противогазы.

Все вспомогательные и заключительные работы должны проводиться не ранее, чем через 30 минут после выхода последней машины с двигателем внутреннего сгорания из тоннеля.

3.3.7. В тоннеле разрешается находиться только во время работы.

При перерывах на обед и по окончании работ оставаться в тоннеле запрещается.

3.3.8. При производстве работ на мостах настилы и подмости должны быть очищены от мусора, а в зимнее время - от снега и льда и посыпаны песком.

3.3.9. При работе на мостах длиной до 50 м монтеры пути заблаговременно, до подхода поезда, должны уйти за пределы моста, а при длине моста 50 м и более - укрыться на специальных площадках-убежищах с перилами. Стоять на тротуаре моста вне площадки-убежища во время прохода поезда запрещается.

3.3.10. На скоростных участках железной дороги, все работы на мосту должны быть прекращены не менее чем за 10 минут до прохода скоростного пассажирского поезда и выполнены требования, изложенные в пунктах 3.2.4 – 3.2.6 настоящей Инструкции.

3.3.11. При работах на высоте инструмент, материалы и детали следует располагать так, чтобы исключалась возможность их падения.

3.3.12. Производство работ на мостах, в тоннелях и на предпортальных участках тоннелей в темное время суток без достаточного освещения запрещается.

3.3.13. Перед началом выполнения работ в дренажных колодцах, в которых возможно появление вредного газа, необходимо провести анализ воздушной среды газоанализаторами.

В случае выявления наличия вредного газа должна быть проведена естественная или принудительная вентиляция колодца.

Естественная вентиляция создается открыванием люков не менее двух колодцев с установкой около них специальных козырьков, направляющих воздушные потоки. Перед началом работы продолжительность естественной вентиляции должна составлять не менее 20 минут.

Принудительная вентиляция должна обеспечиваться вентилятором или компрессором в течение 10-15 минут для полного обмена воздуха в колодце посредством рукава, опускаемого вниз и не достигающего дна колодца на 0,25 м.

Не разрешается применять для вентиляции баллоны со сжатыми газами. Если естественная или принудительная вентиляция не обеспечивают полное удаление вредных газов, спуск в колодец допускается только с применением изолирующих органы дыхания средств, в том числе с использованием шлангового противогаза.

3.3.14. Проверку, очистку и ремонт закрытых дренажей в колодцах должны выполнять не менее трех человек, один из которых выполняет работу в колодце, а двое других, в том числе руководитель работ, находясь у люка колодца, контролируют его действия.

3.3.15. Перед спуском в дренажный колодец монтер пути должен надеть защитную каску, предохранительный лямочный пояс и прикрепить к поясу конец страховочного каната.

Второй конец страховочного каната должен находиться в руках одного из наблюдающих или прикреплен к его предохранительному поясу.

3.3.16. С момента спуска в дренажный колодец монтера пути и до выхода из него наблюдающие, находящиеся у люка колодца, должны следить за состоянием спустившегося в колодец монтера пути, а также за тем, чтобы конец страховочного каната не упал в колодец.

3.3.17. Для освещения в дренажный колодцах должны применяться светильники напряжением 12 В или аккумуляторные фонари во взрывозащищенном исполнении.

3.3.18. При появлении запаха газа в дренажном колодце монтер пути должен немедленно прекратить работу и выйти на поверхность, а при ухудшении самочувствия подать условный сигнал наблюдающим, которые обязаны помочь ему подняться из колодца или вытащить его с помощью страховочного каната.

Сигналом о необходимости оказания помощи в подъеме может быть требование голосом или частое подергивание страховочного каната, либо другой условный сигнал.

3.3.19. При спуске в колодец для оказания помощи монтеру пути, находящемуся в колодце, наблюдающий должен соблюдать требования пункта 3.3.15 настоящей Инструкции.

## 3.4. Требования охраны труда при работе с ручным путевым инструментом.

3.4.1. Монтеры пути должны пользоваться исправным ручным инструментом и регулярно проверять надежность насадки ударных инструментов.

3.4.2. При завинчивании (отвинчивании) гаек вручную надо пользоваться типовым ключом. Запрещается бить чем-либо по ключу, увеличивать его длину, наращивая вторым ключом или трубой, а также применять неисправный ключ, вставлять прокладки между гайкой и губками ключа. При необходимости следует применять ключи с длинными рукоятками.

При срубании гайки зубилом необходимо надевать защитные очки.

3.4.3. Проверку совпадения отверстий в накладках и рельсах следует производить только бородком или болтом.

3.4.4. При смене рельсов снимать накладки после разболчивания, а также раздвигать накладки и удерживать конец другого рельса при постановке накладок следует при помощи лома. Делать это руками не разрешается. Кантовать рельс длиной 12,5 м следует остроконечным ломом, вставив его в крайнее болтовое отверстие и находясь лицом к торцу рельса. При кантовании рельса запрещается находиться в направлении возможного выброса лома.

Кантование рельсов длиной 25 м следует производить только специальным устройством (лом со скобой).

3.4.5. При сдвижке сменяемой или укладываемой рельсовой плети стоять можно только с одной стороны рельса, противоположной направлению сдвижки.

3.4.6. При разгонке рельсовых зазоров должны применяться гидравлические разгоночные приборы. Разгонка зазоров ударами рельса в накладку запрещается.

Переноска гидравлического разгоночного прибора с одной рельсовой нити на другую должна производиться двумя монтерами пути, а перемещение от одного рельсового стыка к другому – при помощи путевого вагончика, двухколесной однорельсовой или одноосной тележек с соблюдением требований пункта 3.9.16 настоящей Инструкции.

3.4.7. При подъемке пути домкратами запрещается подсовывать руки и ноги под поднятый рельс или рельсошпальную решетку.

3.4.8. При зачистке заусенцев на шпалах ноги следует ставить так, чтобы исключалась возможность их травмирования топором (декселем).

Убирать мусор и щепу из-под подошвы рельса следует только метлой или веником. Руками убирать запрещается.

3.4.9. Перед выдергиванием костыля необходимо его осмотреть. При значительном износе шейки во избежание травмирования при отрыве головки

костыля для извлечения его следует использовать наддергиватель, снабженный планкой, удерживающей оторвавшуюся головку костыля.

3.4.10. Выдергивание костылей лапчатым ломом следует производить нажимом рук на конец лома.

Запрещается для создания дополнительных усилий становиться ногами или ложиться туловищем на лом, а также подкладывать под его головку костыли, болты или другие предметы.

Для вытаскивания костылей в стесненных местах на стрелочных переводах следует применять специальный костыледер.

3.4.11. При перешивке пути рельсовую нить следует отжимать (сдвигать) стяжным прибором или остроконечным ломом, заведенным в балластную призму шпального ящика под подошву рельса под углом не менее $45^0$ и на необходимую для устойчивости глубину. Пользоваться в качестве упора забитыми в шпалу костылями запрещается.

3.4.12. При работе костыльным молотком необходимо соблюдать требования, изложенные в пункте 3.1.6 настоящей Инструкции. При забивке костыля необходимо первоначально наживить (закрепить) его легкими ударами, а затем добивать. При этом следует стоять над рельсом вдоль пути.

Нахождение работников в зоне движения костыльного молотка запрещается.

3.4.13. Снятие и установку пружинных противоугонов следует производить при помощи специального прибора, предназначенного для этих работ. При его отсутствии допускается их установка (снятие) с помощью костыльного молотка. При постановке и снятии противоугонов ноги следует ставить так, чтобы исключить возможность попадания в них отскочившего противоугона.

### 3.5. Требования охраны труда при работе с путевыми машинами,

3.5.1. Перед работой с путевыми машинами монтеры пути должны получить целевой инструктаж руководителя работ о местах их нахождения при подготовке машин к работе, приведении их в действие и работе, правилах безопасного производства работ и порядке схода с пути в установленные места на время пропуска поездов по соседнему пути.

При выполнении работ с путевыми машинами монтеры пути должны быть в защитных касках.

3.5.2. Во время работы с путевыми машинами запрещается:

находиться в пределах зоны действия рабочих органов машины после подачи машинистом звукового сигнала о начале работ;

подлезать под машины для перехода на другую сторону пути;

садиться или становиться на рабочие органы машины;

находиться на междупутье при пропуске поездов по соседнему пути;

курить и пользоваться открытым огнем в непосредственной близости от силовой установки или баков с горючим и маслом;

3.5.3. При переводе рабочих органов щебнеочистительной машины из транспортного положения в рабочее и обратно нельзя находиться:

у ротора при его подъеме и опускании;

у транспортера на расстоянии менее 3 м.

3.5.4. При выполнении работ с применением щебнеочистительных машин (очистке и вырезке балласта) не допускается нахождение монтеров пути и других работников на расстоянии менее 5 м впереди или сзади щебнеочистительного устройства с центробежным способом очистки и менее 3 м - с выгребным рабочим органом. При этом запрещается нахождение со стороны выброса засорителей и ближе 3 м от планировщиков и выбросных транспортеров.

3.5.5. При выполнении работ с применением выправочно-подбивочно-рихтовочных, выправочно-подбивочно-отделочных, балластоуплотнительных машин, динамических стабилизаторов и путевых моторных гайковертов следует пользоваться шумозащитными наушниками и находиться на расстоянии более 1 м от опущенных рабочих органов машин (виброплит, уплотнителей откосов, крыльев планировщиков, подбивочных блоков, уплотнителей балласта).

3.5.6. При выполнении работ с применением рельсоочистительных машин следует находиться на расстоянии более 3 м от тележки с гидромониторами.

3.5.7. При работе с путеукладочными кранами и машинами для укладки стрелочных переводов запрещается:

производить путевые работы впереди путеразборочного поезда на расстоянии ближе 25 м от передней подвижной единицы и сзади путеукладочного поезда на расстоянии ближе 25 м от последней подвижной единицы;

находиться на поднимаемом, перемещаемом или опускаемом рельсовом звене или блоке стрелочного перевода;

переходить и находиться под поднятым рельсовым звеном или блоком стрелочного перевода;

находиться на платформах, груженых пакетами рельсовых звеньев при их транспортировании и передвижении;

находиться на расстоянии менее 10 м от тягового стального каната лебедки при передвижении пакетов рельсовых звеньев;

направлять руками стальной канат лебедки передвижения пакетов рельсовых звеньев при намотке его на барабан.

При укладке новых рельсовых звеньев и снятии старых монтеры пути должны находиться впереди или сзади поднятого звена на расстоянии не менее 2 м.

При стыковании рельсового звена необходимо удерживать его направляющей штангой за головки рельсов на расстоянии не ближе 0,4 м от стыка. При этом монтеры пути должны располагаться так, чтобы ноги находились за пределами места укладки звена.

3.5.8. При выполнении работ с применением рельсоукладчика путевые работы впереди и сзади него должны производиться на расстоянии не

менее 25 м. Монтеры пути, работающие с рельсоукладчиком, при подъеме, перемещении и опускании рельсов должны находиться от них на расстоянии не менее 2 м.

3.5.9. При укладке длинномерных рельсовых плетей бесстыкового пути с помощью крана и приспособлений для сдвижки плетей монтерам пути находиться в зоне натяжения тросов запрещается. Удержание рельсовых плетей от раскачивания и самопроизвольного разворота следует производить в соответствии с требованием 3.9.10 настоящей Инструкции.

### 3.6. Требования охраны труда при работе с передвижными электростанциями и механизированным инструментом

3.6.1. Для обеспечения возможности быстрого снятия передвижной электростанции на обочину земляного полотна и ухода работников с пути при приближении поезда перемещение ее по фронту работ на двухпутном участке следует производить по наружной рельсовой нити, а на однопутном - по наиболее удобной рельсовой нити с ограждением сигналами остановки.

Распределительные коробки магистрального кабеля электростанции должны размещаться на легких тележках, перемещаемых по рельсам.

3.6.2. Передвижная электростанция должна устанавливаться на обочине земляного полотна на расстоянии не менее 2 м от крайнего рельса.

3.6.3. Корпус передвижной электростанции необходимо заземлять специальным заземлителем, забиваемым в грунт на глубину не менее 1 м на расстоянии не ближе 2 м от крайнего рельса. В качестве заземлителя допускается использовать металлические трубы диаметром 40 – 50 мм или металлические стержни диаметром не менее 16 мм и длиной не менее 1,5 м.

В качестве соединителя между корпусом переносной электростанции и заземлителем должен использоваться гибкий медный неизолированный провод сечением не менее 4 мм$^2$

3.6.4. По мере перемещения электростанции магистральный кабель необходимо переносить и укладывать в сухих местах без скручивания.

При необходимости пересечения железнодорожного пути магистральный кабель следует прокладывать в шпальных ящиках железнодорожного пути под подошвами рельсов.

3.6.5. Во время работы электростанции запрещается заправлять ее горючим, касаться токоведущих частей, разводить вблизи огонь и курить.

3.6.6. До начала работ с электрическим инструментом необходимо осмотреть и привести в порядок спецодежду. Во время работы части спецодежды не должны касаться инструмента.

3.6.7. Корпус электрического инструмента при работе должен быть соединен с нулевым выходом передвижной электростанции через четвертую жилу подводящего и магистрального кабелей. Работа электрическим инструментом допускается только с четырехжильным кабелем.

3.6.8. Регулировку электрического инструмента разрешается производить после полной остановки и отключения инструмента от питающей сети.

3.6.9. При переходе с электроинструментом с одного места работ на другое и при каждом, даже кратковременном перерыве в работе, напряжение в магистральном кабеле должно быть снято, электрический инструмент выключен и, кроме этого, при перерыве в работе убран за пределы габарита подвижного состава.

Перед пропуском поезда, локомотива, дрезины и другого подвижного состава по пути, на котором производятся работы, или по соседнему пути напряжение в магистральном кабеле также должно быть снято.

3.6.10. Монтер пути должен немедленно отключить электрический инструмент, если почувствует хотя бы слабое воздействие тока, и сообщить об этом руководителю работ.

3.6.11. При переносе электрического инструмента запрещается держать его за рабочие части.

3.6.12. При распиливании рельса или сверлении отверстий в нем рельсорезный (электрический или с двигателем внутреннего сгорания) и электрический рельсосверлильный станки должны надежно закрепляться на рельсе при помощи скобы.

Во время работы электросверлильного и рельсорезного станков запрещается очищать сверло и ножовочное полотно до полной их остановки, а также удалять руками металлические опилки с распиливаемого рельса.

3.6.13. При работе рельсорезным станком с абразивным диском и электрическим рельсошлифовальным станком монтер пути во избежание попадания абразивной пыли и частиц расплавленного металла в глаза должен пользоваться защитными очками.

3.6.14. Запрещается использовать электрический рельсошлифовальный станок для заточки топоров, декселей и другого инструмента, а также работать с ним без спецодежды, защитных очков и при неисправном шлифовальном круге.

3.6.15. Суммарное время работы с механизированным электроинструментом, вибрация которого удовлетворяет требованиям санитарных норм, не должно превышать 2/3 продолжительности рабочей смены. В остальное время следует проводить работы, не связанные с вибрацией.

При работе с электрошпалоподбойками необходимо обеспечивать чередование монтеров пути, работающих ими.

3.6.16. При работе механизированным инструментом с индивидуальным приводом от двигателя внутреннего сгорания должны соблюдаться следующие требования:

крышки бензобака инструмента должны быть плотно закрыты;

заправка бензинового бака должна производиться с применением воронки;

перед запуском двигателя на бензобаке и корпусе инструмента необходимо ветошью удалить бензиновые подтеки.

Запрещается перемещение инструмента на другое место работы при работающем двигателе.

3.6.17. Запрещается курение при заправке бензинового бака передвижной электростанции и механизированного инструмента с двигателем внутреннего сгорания, а также разведение огня вблизи них и емкостей для хранения бензина.

3.6.18. Крышки емкостей для хранения бензина должны быть плотно закрыты, а сами емкости удалены на расстояние не менее 5 м от источника открытого огня, мест проведения работ с использованием механизированного инструмента с двигателем внутреннего сгорания и электрических рельсошлифовальных (рельсорезных) станков, и не менее 10 м - от места проведения огневых (электро-, газосварочных) работ.

## 3.7. Требования охраны труда при работе на электрифицированных участках железных дорог

3.7.1. При работе на электрифицированном участке железной дороги монтеры пути должны соблюдать особую осторожность, не приближаться самим и применяемыми в работе инструментами к находящимся под напряжением или отключенным, но не заземленным проводам и частям контактной сети и воздушных линий электропередачи (далее – ВЛ) на расстояние менее 2 м.

3.7.2. Во избежание попадания в опасную зону токоведущих частей контактной сети и ВЛ, т.е. ближе 2 м, при наличии на них напряжения, запрещается подниматься:

на котлы цистерн, верхние площадки и крыши другого подвижного состава;

на фермы и стрелы путевых машин, дрезин, мотовозов, автомотрис, стрелы и крыши кабин кранов, экскаваторов и других машин;

на элементы мостов и других сооружений, с которых возможно приближение к токоведущим частям ближе 2 м.

Опасная зона на мостах электрифицированных участков железных дорог (2 м от токоведущих частей контактной сети) обозначена красной полосой на элементах пролетных строений и конструкциях подвески ВЛ.

3.7.3. Выполнение работ (покраска, ремонт искусственных сооружений и других), связанных с необходимостью приближения к находящимся под напряжением и не огражденным частям контактной сети, волноводов и ВЛ на расстояние менее 2 м, необходимо производить после снятия напряжения и заземления контактной сети, ВЛ и связанных с ними устройств на все время работ.

3.7.4. Запрещается прикасаться к оборванным проводам контактной сети, волноводов, ВЛ и находящимся на них посторонним предметам независимо от того, касаются или не касаются они земли или заземленных конструкций и подходить к ним на расстояние менее 8 м. При обнаружении оборванного провода контактной подвески, волноводов, ВЛ, а также свисающих с него посторонних предметов, необходимо принять меры к ограждению этого опасного места и сообщить об этом руководителю работ, дежурному по

станции или на ближайший дежурный пункт района контактной сети, или района электроснабжения.

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

3.7.5. При перешивке, выправке пути и других работах на электрифицированных участках и участках, оборудованных автоблокировкой, необходимо применять изолированные шаблоны.

3.7.6. Перед разгонкой рельсовых зазоров и другими работами с разрывом рельсовой колеи в местах предстоящих разрывов необходимо поставить и надежно закрепить струбцинами или двумя крюковыми болтами к подошвам рельсов временные перемычки из медного провода сечением не менее 50 мм$^2$ при переменном токе и не менее 120 мм$^2$ при постоянном токе, позволяющие раздвинуть рельсы в стыке на величину до 200 мм.

3.7.7. Смена рельсов, к которым присоединены устройства СЦБ (дроссель-трансформаторы, путевые коробки, кабельные вставки, рельсовые педали) должна производиться в присутствии представителя (электромеханика) Дистанции сигнализации, централизации и блокировки железной дороги.

Перед сменой рельса в изолирующем стыке должна быть уложена и закреплена временная поперечная перемычка на остающихся в пути рельсах с той стороны изолирующего стыка, с которой расположен заменяемый рельс и с той же стороны средний вывод путевого дросселя должен быть соединен временной перемычкой с рельсом, не подлежащим замене.

3.7.8. При одиночной смене рельсов на электрифицированных участках одновременная смена рельсов на обеих рельсовых нитях рельсового звена запрещается.

Перед сменой рельса на рельсовых звеньях, соседних заменяемому рельсу, должны укладываться и плотно закрепляться к подошве рельсов с помощью струбцин или двух крюковых болтов две временные поперечные перемычки из медного провода сечением не менее 50 мм$^2$ при переменном токе и не менее 120 мм$^2$ при постоянном токе.

3.7.9. Запрещается дотрагиваться до кабеля, обнаруженного при производстве работ под балластным слоем или в грунте. Работа в этом случае должна быть прекращена, и монтер пути обязан известить об этом руководителя работ.

## 3.8. Требования охраны труда при очистке железнодорожных путей и стрелочных переводов от снега.

3.8.1. Работы по очистке централизованных стрелочных переводов от снега должны производиться только в перерывах между движением поездов и маневровых составов. Работа на стрелочных переводах, расположенных на горочных и сортировочных путях должны производиться только во время

перерывов в маневровой работе и роспуске составов или с закрытием пути и с обязательным соблюдением требований пункта 3.1.1 настоящей Инструкции.

Работы по очистке и уборке горочных и подгорочных путей от снега должны производиться в периоды, когда эти пути закрыты.

3.8.2. Работа по очистке стрелочных переводов должна производиться группой, состоящей не менее, чем из двух и не более, чем из шести монтеров пути, один из которых должен вести наблюдение за движением поездов и не участвовать в работе.

На раздельных пунктах, где нет постоянной маневровой работы, разрешается производить очистку стрелочных переводов от снега вручную одному монтеру пути по квалификации не ниже 3 разряда. Перечень таких раздельных пунктов, порядок оповещения монтеров пути о приближении поездов и дополнительные меры безопасности устанавливаются начальником отделения железной дороги (главным инженером железной дороги) или начальником станции, за которым закреплены эти раздельные пункты, по согласованию с техническим инспектором труда профсоюза.

3.8.3. Монтеры пути, работающие первую зиму, к самостоятельной работе по очистке централизованных стрелочных переводов не допускаются. Они должны быть обучены особенностям работы в зимних условиях, работать только в составе бригады, закреплены приказом предприятия за опытными работниками бригады. Монтер пути и работник бригады, за которым он закреплен, должны быть ознакомлены с вышеупомянутым приказом под роспись.

3.8.4. Перед началом очистки снега на централизованных стрелочных переводах монтер пути, являющийся старшим группы, или монтер пути, работающий в одно лицо, должен оградить место работы:

днем - красным сигналом;

ночью и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость - ручным фонарем с красными огнями.

3.8.5. До начала работ по очистке снега на централизованной стрелке против тяг электропривода должен быть заложен деревянный вкладыш между отведенным остряком и рамным рельсом, а на крестовинах с подвижным сердечником - между сердечником и усовиком.

3.8.6. При работе в одно лицо монтер пути должен:

следить за оповещением о приеме, отправлении, проследовании поездов и предстоящих маневровых передвижениях;

располагаться лицом в сторону ожидаемого маневрирующего состава или поезда правильного направления движения, не ослабляя внимания к движению поездов противоположного направления.

3.8.7. Очистка от снега стрелочных переводов сжатым воздухом должна производиться двумя монтерами пути не ниже 3 разряда, один из которых непосредственно производит очистку стрелочного перевода от снега, а другой (наблюдающий, он же сигналист) должен находиться у места присоединения воздушного шланга к запорному вентилю воздухопроводной сети, следить за объявлениями по громкоговорящей связи или подачей специального звукового сигнала о предстоящем пропуске поезда, роспуске вагонов, прохождении

локомотива или маневрового состава через зону работ и быть готовым в любой момент прекратить подачу сжатого воздуха и дать команду монтеру пути, работающему со шлангом, о прекращении работы и уходе со стрелочного перевода.

При обдувке стрелочного перевода монтеры пути для защиты глаз и кожных покровов рук должны пользоваться защитными очками и рукавицами.

3.8.8. Воздушный шланг к месту проведения работ и местам его хранения следует переносить собранным в кольца.

3.8.9. При очистке (обдувке) стрелочных переводов сжатым воздухом необходимо соблюдать следующие требования:

при необходимости пересечения железнодорожного пути шланг от воздухопроводной сети следует прокладывать под рельсами в шпальных ящиках, очищенных от снега и балласта;

не использовать шланг, у которого отсутствует типовая соединительная головка или запорный кран на металлическом наконечнике, а также шланг, пропускающий воздух, или имеющий ненадежное крепление соединительной головки;

при подключении шланга к запорному вентилю воздухопроводной сети запорный кран на наконечнике шланга должен быть закрыт;

после присоединения шланга к воздухопроводной сети проверить надежность сцепления соединительных головок шланга и запорного вентиля воздухопроводной сети, после этого открыть кран на наконечнике шланга, а затем постепенно открыть запорный вентиль воздухопроводной сети;

струю воздуха на стрелочный перевод направлять под углом, исключающим возможность попадания в лицо снега;

при переходе от одного стрелочного перевода к другому закрыть запорный вентиль воздушной сети и выпустить сжатый воздух из шланга;

после окончания очистки стрелочного перевода запорный вентиль воздухопроводной сети необходимо закрыть, сжатый воздух полностью выпустить из шланга, после этого разъединить соединительные головки шланга и запорного вентиля воздухопроводной сети и закрыть кран на металлическом наконечнике шланга.

**Запрещается** открывать запорный вентиль для подачи воздуха, если шланг полностью не расправлен и наконечник не находится в руках работающего.

3.8.10. **Запрещается** при включенном электрообогреве производить какие-либо работы на стрелочном переводе, кроме ручной очистки с помощью неметаллического инструмента и шланговой очистки

3.8.11. Очистка пути от снега и его уборка вручную на перегонах и станциях должна производиться с соблюдением следующих требований.

При очистке пути траншеями или разделке снеговых откосов после очистки его снегоочистителями в откосах в шахматном порядке должны быть сделаны ниши на расстоянии 20-25 м одна от другой для возможности укрытия работников при пропуске поездов.

Размеры ниши должны определяться в каждом отдельном случае с учетом количества укрывающихся в ней работников и расположения их не ближе 2 м от

крайнего рельса, но при этом глубина ее должна быть не менее 0,75 м, а ширина - не менее 2 м.

При очистке пути от снега в выемках следует принимать меры, необходимые для предотвращения снежного обвала.

При очистке станционных путей и стрелок необходимо складывать снег в валы, в которых должны быть сделаны разрывы (шириной по 1 м не реже, чем через 9 м), или в кучи с такими же разрывами для удобства работы и прохода работников.

3.8.12. Погрузка снега на платформы снегового поезда и его выгрузка должны производиться после полной остановки поезда. Погрузка и выгрузка снега на ходу поезда **запрещается.**

При передвижениях снегового поезда в зоне погрузки или выгрузки снега монтеры пути, находящиеся на платформах, должны присесть и держаться за борта платформ.

3.8.13. При вывозе снега поездами монтеры пути должны размещаться в пассажирском или грузовом крытом вагоне, оборудованном для перевозки работников.

## 3.9. Требования охраны труда при производстве погрузочно-разгрузочных работ и перевозке материалов верхнего строения пути.

3.9.1. При выполнении погрузочно-разгрузочных работ монтеры пути должны надеть защитные каски желтого или оранжевого цвета, а руководитель работ – защитную каску красного цвета.

3.9.2. Все операции по перемещению грузов должны выполняться только по команде руководителя работ или монтера пути, выполняющего обязанности стропальщика (далее – стропальщик), а при работе двух и более стропальщиков – одного из них, назначенного старшим.

3.9.3. Погрузка и выгрузка рельсов, стрелочных переводов, крестовин, железобетонных шпал и других тяжеловесных грузов (далее – груза) должны производиться механизированным способом.

Погрузка и выгрузка рельсов вручную запрещается.

В исключительных (аварийных) случаях допускается выгрузка одиночных рельсов с платформ на сторону вручную с применением не менее двух слег из деревянных шпал (без износа) или рельсовых рубок из расчета не менее двух на четырехосную платформу.

3.9.4. Строповку груза следует производить инвентарными стропами или специальными грузозахватными устройствами. Способы строповки должны исключать возможность падения или скольжения застропованного груза.

3.9.5. При выполнении погрузочно-разгрузочных работ выбор типа стропа (кольцевого, одноветвевого с двумя петлями, двумя крюками или с крюком и петлей на концах, четырехветвевого с крюками или петлями на концах) должен производиться в зависимости от массы, конфигурации и мест строповки груза.

Стропы должны выбираться такой длины, чтобы при строповке груза угол между ветвями стропа и вертикалью не превысил $45^0$.

Каждый строп и траверса должны иметь металлическую бирку с указанием его номера, грузоподъемности и даты испытания.

3.9.6. Строповка рельсов при выгрузке и погрузке должна производиться с помощью траверсы с рельсовыми захватами, оборудованными фиксаторами (замками) против саморасцепа. Захват рельсов должен производиться не менее, чем в двух местах.

3.9.7. Перед каждой операцией по подъему, перемещению и опусканию рельса (другого груза) стропальщик должен подать соответствующий сигнал машинисту грузоподъемного крана (дрезины), а при обслуживании одного грузоподъемного крана несколькими стропальщиками сигнал должен подавать старший из них.

3.9.8. Не разрешается опускать груз на платформу дрезины, прицепную платформу или другое транспортное средство, а также поднимать его при нахождении на платформе (транспортном средстве) работников.

Выгрузка и погрузка металлических деталей скреплений, поставляемых без тары, должны производиться с применением магнитной плиты. Запрещается обслуживающему персоналу находиться ближе 2 м от вертикали возможного падения груза.

3.9.9. Перед подачей машинисту крана (водителю дрезины) сигнала подъема рельса, стрелочного перевода или другого груза (далее – груза) стропальщик должен убедиться:

в надежности строповки груза и отсутствии препятствий, за которые он может зацепиться при перемещении;

в отсутствии на грузе посторонних предметов (инструмента);

в полной отцепке груза от транспортного средства (платформы дрезины).

в отсутствии работников в зоне производства погрузочно-разгрузочных работ;

3.9.10. При погрузке, выгрузке и перемещении грузоподъемным краном или краном дрезины рельсов, стрелочных переводов, крестовин, пакетов шпал и других длинномерных или крупногабаритных грузов для предотвращения самопроизвольного их разворота и раскачивания необходимо применять оттяжки из капронового, пенькового или хлопчатобумажного каната. Длина канатов должна позволять работникам находиться на расстоянии не менее 2 м от вертикальной плоскости, образуемой проекцией ближайшей точки груза.

3.9.11. При подъеме и перемещении рельсов, стрелочных переводов, крестовин или другого груза краном стропальщик должен:

предварительно подать сигнал машинисту крана (водителю дрезины) для подъема груза, по весу близкого к разрешенной грузоподъемности для данного вылета стрелы, на высоту 0,2-0,3 м, чтобы убедиться в правильности строповки, равномерности натяжения строп, а также проверки (машинистом крана, водителем дрезины) надежности действия тормоза механизма подъема груза;

при обнаружении неравномерности натяжения строп или ненадежности строповки груза дать команду машинисту крана (водителю дрезины) опустить груз для его перестроповки;

после проверки правильности и надежности строповки груза и его подъема на высоту не более 1 м от уровня пола (площадки) отойти в безопасное место, определенное технологией (планом производства работ или технологической картой), или на расстояние не ближе 2 м от вертикали возможного падения груза;

при горизонтальном перемещении груза следить за отсутствием работников на пути его перемещения и чтобы груз не приближался к элементам конструкции крана ближе, чем на 1 м. Груз или грузозахватные приспособления при горизонтальном их перемещении краном должны быть приподняты на 0,5 м выше встречающихся на пути предметов;

немедленно подать сигнал машинисту крана (водителю дрезины) о прекращении подъема (перемещения) груза, в случае появления в зоне работы крана посторонних работников или обнаружения неисправностей крана.

Перемещение груза над людьми запрещается.

3.9.12. Рельсы на дрезину следует укладывать между кабиной и бортом с каждой стороны в один ряд. Рельсы длиной 25 м следует грузить с использованием траверсы, размещая их на дрезине и прицепленной к ней платформе. Рельсы должны быть надежно закреплены, борта дрезины и прицепной платформы закрыты.

3.9.13 Пакеты шпал следует располагать на платформе дрезины таким образом, чтобы при движении дрезины машинисту обеспечивалась необходимая видимость пути. Пакеты шпал должны быть надежно увязаны и закреплены на дрезине.

3.9.14. Выгрузка деревянных шпал, переводных и мостовых брусьев, пропитанных масляными антисептиками из полувагонов, а также железобетонных шпал должна производиться грузоподъемными кранами.

С целью предотвращения падения штабельных щитов при выгрузке шпал из полувагонов, удалять щиты следует тросовыми захватами-удавками, когда нижний их конец остается закрепленным горизонтальными рядами шпал на высоте не менее 1 м. Штабельные щиты должны удаляться при помощи крана с использованием тросовых захватов-удавок.

При наличии в вагоне неправильно погруженных шпал (навалом) или развале пакетов шпал выгрузку их следует производить по одиночке краном с использованием тросовых захватов-удавок.

Выгрузка шпал и брусьев вручную из полувагонов запрещается.

3.9.15. При погрузке и выгрузке шпал и брусьев, пропитанных масляными антисептиками, монтеры пути должны пользоваться спецодеждой и спецобувью, указанной для этого вида работ в пункте 1.15 настоящей Инструкции. Перед началом работы для защиты кожных покровов монтеры пути должны смазать лицо, руки, шею и другие открытые части тела выдаваемыми им для этих целей защитными пастами.

В процессе погрузки, выгрузки, переноски шпал и брусьев, пропитанных масляными антисептиками, нельзя касаться лица рукавицами или рукавами спецодежды. Перед едой необходимо тщательно вымыть руки, лицо, открытые части тела теплой водой с мылом и прополоскать рот.

3.9.16. Перевозку путевого инструмента и материалов на путевых вагончиках, двухколесных однорельсовых или одноосных тележках должны производить специально назначенные монтеры пути в количестве, достаточном (но не менее двух человек), чтобы заблаговременно до подхода поезда снять груз и убрать с пути тележки (путевые вагончики). В пути следования они должны сопровождаться сигналистами.

3.9.17. При перевозке материалов на путевом вагончике нельзя находиться впереди вагончика, отставать от него, пускать вагончик под уклон, садиться на него, катить вагончик со скоростью большей, чем скорость нормально идущего человека, поправлять на ходу груз. Шпалы на вагончик следует укладывать вдоль пути.

3.9.18. Перевозка одиночных рельсов должна производиться двумя съемными портальными кранами, при этом рельс должен располагаться по оси портальных кранов.

Перевозить рельс следует со скоростью 3-5 км/ч на высоте 20 см от верха постели шпал.

При передвижении портальных кранов по пути монтеры должны находиться с наружной стороны колеи.

Установка и снятие портального крана должна производиться двумя монтерами пути.

3.9.19. Для пропуска поезда монтеры пути должны снять с пути однорельсовые тележки, путевые вагончики, материалы, инструмент и отойти на обочину пути на расстояние, указанное в пункте 3.2.4 настоящей Инструкции и на 5 м от тележки, вагончика, материалов, инструмента в сторону приближающегося поезда.

3.9.20. Выгрузка балласта из хопперов-дозаторов может производиться при движении поезда со скоростью не более 5 км/ч, а выгрузка балласта и грунта из полувагонов должна производиться только после полной остановки состава.

При выгрузке балласта монтерам пути запрещается находиться внутри кузова хоппера-дозатора (полувагона).

3.9.21. При выгрузке балласта из полувагона открывать люки следует при помощи ломов или кувалд. При этом монтер пути должен:

перед открыванием люка осмотреть шарнирные соединения, запорные устройства и убедиться, что они исправны;

снять проволочные закрутки (при их наличии) и отбросить предохранительные секторы люковых запоров;

при открывании запорных устройств люка находиться сбоку на расстоянии не менее 1 м от люка;

открыв запорное устройство с одной стороны люка, а затем с другой стороны люка, отступить от высыпающегося из люка груза в сторону следующего (закрытого) люка.

3.9.22. Закрывать люки полувагона должна бригада из трех человек. При этом двое работников с помощью ломов должны поднять крышку люка, а третий с помощью лома через среднюю проушину должен дожать люк до

упора. Затем один из работников, поднимавших крышку люка, подбивает кувалдой закидку запорного устройства на место и сектором фиксирует ее от самопроизвольного открывания.

### 3.10. Требования охраны труда при производстве работ с пестицидами по уничтожению растительности на железнодорожных путях

3.10.1. Монтеры пути, привлекаемые к работам по уничтожению растительности на железнодорожных путях с использованием пестицидов, должны быть ознакомлены с основными свойствами пестицидов, особенностями их воздействия на организм человека, обучены способам безопасной работы, правилам производственной и личной гигиены и оказания первой помощи в случаях отравлений.

Монтеры пути, имеющие медицинские противопоказания, к работе с пестицидами не допускаются.

3.10.2. Продолжительность выполнения работ по погрузке, разгрузке, транспортировке пестицидов, а также работ, связанных с химическим уничтожением растительности, не должна превышать шести часов в день.

3.10.3. При появлении запаха пестицида под маской исправного респиратора или противогаза монтер пути должен прекратить работу, отойти в наветренную сторону от места работы и заменить неисправное фильтрующее устройство или в целом респиратор (противогаз).

Отработанное фильтрующее устройство (фильтр, коробку, патрон) монтер пути должен сдать для их утилизации.

3.10.4. Носить защитную спецодежду и спецобувь, предназначенную для работы с пестицидами, следует только во время работы с ними.

Монтеры пути, не имеющие спецодежды или обеспеченные ею не полностью, к работе с пестицидами не допускаются.

3.10.5. Спецодежда, в которой проводится работа с пестицидами, должна ежедневно проветриваться и не реже двух раз в месяц дегазироваться.

Запрещается стирать спецодежду, мыть резиновые сапоги, перчатки на расстоянии менее 300 м от колодцев, рек, озер, ручьев и ключей.

3.10.6. Монтеры пути, привлекаемые к работе с пестицидами, должны соблюдать следующие требования:

при производстве погрузочно-разгрузочных работ, вскрытии тары, приготовлении раствора и опрыскивании растительности для защиты открытых участков тела, органов дыхания и глаз пользоваться спецодеждой, перчатками, защитными очками и респиратором или противогазом;

во время опрыскивания, приготовления раствора или погрузочных работ не допускать курения, приема пищи и воды, а также хранения продуктов питания в карманах;

перед едой тщательно вымыть руки и лицо с мылом, прополоскать питьевой водой рот, а по окончании работ принять души и смазать руки регенерирующим кремом.

## 3.11. Требования охраны труда при производстве работ на производственной базе

3.11.1 К работам на звеносборочных и звеноразборочных линиях, не связанных с управлением механизмами линий, допускаются монтеры пути, прошедшие целевой инструктаж по безопасной работе на этих линиях.

3.11.2. Подача на сборочный стендовый путь рельсов, скреплений, шпал (деревянных и железобетонных) и других длинномерных и тяжеловесных грузов должна производиться только механизированным способом.

3.11.3. При подаче на сборочный стендовый путь рельсов, скреплений, пакета шпал или рельсошпальной решетки для ее разборки работники должны уйти из зоны их перемещения.

Запрещается находиться ближе 2 м от вертикали магнитной плиты (вертикали возможного падения груза) при подаче металлических деталей рельсовых скреплений магнитным подъемником.

При перетяжке пакетов рельсов на платформах, оборудованных съемным оборудованием типа СО или УСО, работники должны находиться на расстоянии не менее 10 м от троса.

3.11.4. Раскладка шпал и рельсов на сборочном стендовом пути (далее – стендовый путь) для сборки звеньев рельсошпальной решетки должна производиться с использованием козловых кранов.

3.11.5. Раскладку пакета шпал на стендовом пути следует производить последовательно ряд за рядом, начиная с нижнего. При этом после установки пакета шпал на стендовый путь монтеры пути-стропальщики должны убедиться в устойчивости пакета, освободить от строповки нижний ряд, застропить остальную, подлежащую дальнейшей раскладке часть пакета, и дать команду крановщику на подъем и перемещение пакета. Раскладку остальных рядов пакета шпал производить в такой же последовательности.

3.11.6. Раскладку шпал по меткам (эпюре) и их торцовку следует производить с использованием ломов.

При антисептировании отверстий, просверленных в деревянных шпалах, следует работать в защитных очках.

3.11.7. Детали рельсовых скреплений, предназначенные для сборки звеньев рельсошпальной решетки, должны находиться в емкостях (таре), размещаемых в разрывах стендового пути.

3.11.8. Перед сборкой рельсовых скреплений размещать на шпалах рельсовые подкладки и другие детали скреплений следует таким образом, чтобы исключалось их падение и травмирование ног работников.

3.11.9. При укладке рельса на шпалы с собранными рельсовыми скреплениями, направлять его и удерживать от раскачивания разрешается только направляющими штангами, располагаясь с торцов рельса. Сдвижку (отжатие) рельса для обеспечения необходимого его положения относительно рельсовых подкладок необходимо производить ломами.

3.11.10. Закрепление гаек закладных и клеммных болтов рельсовых скреплений необходимо производить электрическими гайковертами. При этом

установку гайковертов на рельсы собираемой рельсошпальной решетки должны производить не менее двух работников.

3.11.11. Сборку звеньев рельсошпальной решетки как при деревянных, так и железобетонных шпалах разрешается производить не более, чем в два яруса. Подъем и установку электрических гайковертов на рельсы рельсошпальной решетки второго яруса следует производить грузоподъемным краном или бригадой работников, состоящей не менее, чем из трех человек.

3.11.12. При сборке звеньев рельсошпальной решетки с деревянными шпалами забивку костылей костыльным молотком монтеры пути должны производить в защитных очках.

3.11.13. Находиться и устанавливать противоугоны на звене рельсошпальной решетки, передвигаемом на тележках, запрещается.

3.11.14. Раскладка звеньев старых рельсошпальных решеток для расшивки их вручную должна производиться не более чем в два яруса.

3.11.15. Выдергивание костылей и снятие пружинных противоугонов при разборке старой рельсошпальной решетки производить с учетом требований пунктов 3.4.9, 3.4.10 и 3.4.13 настоящей Инструкции.

3.11.16. Складирование рельсов, шпал, рельсовых звеньев следует производить на тщательно спланированных площадках.

3.11.17. Штабеля рельсов, шпал и других материалов необходимо располагать таким образом, чтобы они находились в пределах действия козловых кранов (крана) для обеспечения вертикального опускания (подъема) их без подтаскивания, а расстояние от выступающих элементов козлового крана до штабеля составляло не менее 0,7 м.

3.11.18. Рельсы необходимо укладывать в штабеля пирамидальной формы высотой не более 2 м. Каждый верхний ряд штабеля по количеству рельсов должен быть меньше нижнего на два рельса (на один от каждого края). Рельсы должны быть уложены на подошву, торцы выравнены. Под нижний ряд рельсов должны быть уложены поперечные деревянные прокладки (брусья) сечением в пределах 250 х 150 мм, а между рядами рельсов – поперечные деревянные прокладки толщиной не менее 100 мм (не менее 6 штук при длине рельсов 25 м и 3 штук при длине рельсов 12,5 м).

3.11.19. Высота штабеля новых и старогодных деревянных шпал не должна быть более 16 рядов, железобетонных – 8 рядов. Шпалы в штабелях следует располагать перпендикулярно рельсам подкранового пути. Между штабелями деревянных шпал должны устраиваться противопожарные разрывы.

## 4. Требования охраны труда в аварийных ситуациях

4.1. Во время работы по содержанию и ремонту железнодорожного пути и искусственных сооружений могут возникнуть следующие основные аварийные ситуации:

загорание подвижного состава или другое, могущее привести к пожару или взрыву;

обрыв контактного провода или провода воздушной линии электропередачи;

сход подвижного состава с рельс;

разлив или рассыпание опасных и вредных веществ;

нарушение целостности верхнего строения пути, могущее привести к сходу подвижного состава.

4.2. При возникновении аварийной ситуации монтер пути должен прекратить работу, немедленно сообщить о случившемся руководителю работ и далее выполнять его указания или действовать в соответствии с утвержденным в ПЧ (ПМС) планом ликвидации аварий.

4.3. При возникновении пожара монтер пути должен:

немедленно сообщить о пожаре руководителю работ (мастеру, бригадиру) и в пожарную часть, указав точное место его возникновения;

при необходимости вывести людей из опасной зоны;

принять меры по тушению пожара имеющимися первичными средствами пожаротушения.

4.4. При загорании электрооборудования для его тушения следует применять только углекислотные или порошковые огнетушители. При этом нельзя направлять в сторону людей струю углекислоты и порошка. При пользовании углекислотным огнетушителем во избежание обморожения не следует браться рукой за раструб огнетушителя.

При попадании пены на незащищенные участки тела стереть ее платком или другим материалом и смыть водным раствором пищевой соды.

4.5. Тушение пожара внутренними пожарными рукавами должно производиться расчетом из двух человек: один раскатывает рукав от крана к месту пожара, второй - по команде раскатывающего рукав открывает кран.

4.6. При тушении очага загорания кошмой пламя следует накрывать так, чтобы огонь из-под нее не попал на человека.

4.7. При тушении очага загорания песком совок или лопату не следует поднимать на уровень глаз во избежание попадания в них песка.

4.8. Тушить горящие предметы, расположенные на расстоянии менее 2 м от находящихся под напряжением частей контактной сети, разрешается только углекислотными и порошковыми огнетушителями.

Тушить очаг загорания водой, пенными и воздушно-пенными огнетушителями можно только после сообщения руководителя работ или другого ответственного лица о том, что напряжение с контактной сети снято и она заземлена.

4.9. Тушение очага загорания, расположенного на расстоянии более 7 м от контактного провода, находящегося под напряжением, может быть допущено 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.

4.10. При обнаружении оборванного провода контактной подвески, волноводов или ВЛ необходимо действовать в соответствии с требованиями пункта 3.7.4 настоящей Инструкции.

В случае, если оборванные провода или другие части контактной подвески (воздушной линии) нарушают габарит приближения строений и могут быть задеты при проходе поезда, необходимо это место оградить сигналами остановки.

4.11. При падении находящегося под напряжением оборванного контактного провода (провода ВЛ) на мотовоз или другую путевую машину, или случайном соприкосновении рабочего органа или корпуса машины с проводами запрещается до снятия напряжения с контактной подвески (ВЛ) прикасаться, стоя на земле, к машине, сходить с нее на землю или подниматься на нее.

4.12. При сходе с рельс подвижного состава монтер пути должен действовать в соответствии с указаниями руководителя работ.

4.13. При разливе или рассыпании опасных и вредных веществ в результате повреждения подвижного состава приступать к работам по ликвидации аварии можно только после получения необходимых средств индивидуальной защиты, целевого инструктажа о мерах безопасности при выполнении работ и разрешения руководителя работ.

4.14. При нарушении целостности верхнего строения пути, могущего привести к сходу подвижного состава, монтер пути должен подать сигнал остановки приближающемуся подвижному составу и сообщить о случившемся руководителю работ или дежурному по станции.

На электрифицированных участках пути при наличии сквозного поперечного излома рельса запрещается прикасаться руками или какими-либо инструментами к рельсу одновременно по обе стороны от излома до установки продольной или поперечных перемычек.

Действия монтера пути по оказанию первой помощи пострадавшим.

4.15. Механические травмы

При получении пострадавшим механической травмы, сопровождающейся кровотечением, необходимо срочно провести временную остановку кровотечения.

Признаки кровотечения:

при артериальном кровотечении кровь алого цвета вытекает из раны пульсирующей струей;

при венозном кровотечении кровь темная, не пульсирует.

Способы временной остановки кровотечения в зависимости от вида кровотечения:

1) наложение давящей повязки;

2) наложение кровоостанавливающего жгута;

3) максимальное сгибание конечности;

4) прижатие артерии пальцами или кулаком.

Порядок оказания первой медицинской помощи:

1) при артериальном кровотечении наложить выше раны кровоостанавливающий жгут или закрутку, движением в направлении от раны протереть кожу вокруг раны спиртом (одеколоном), смазать края раны йодом и наложить стерильную повязку. Жгут на конечности накладывать выше места ранения, обводя его вокруг поднятой кверху конечности, предварительно обернутой какой-либо мягкой тканью, и фиксировать на наружной стороне конечности. После наложения первого витка жгута необходимо убедиться в отсутствии пульса. Следующие витки жгута накладывать с меньшим усилием. Под жгут (закрутку) обязательно следует положить записку с указанием времени его наложения. Жгут (закрутку) можно наложить не более чем на один час;

2) при венозном кровотечении наложить на рану стерильную салфетку и давящую повязку.

Дать пострадавшему обезболивающее средство.

При мелких ранах и ссадинах кожу вокруг них обработать 2% или 5% спиртовым раствором йода, наложить бактерицидный лейкопластырь или повязку стерильным бинтом.

При переломе позвоночника обеспечить пострадавшему полный покой в положении лежа на спине, на жестком щите.

При переломах конечностей произвести иммобилизацию (обездвиживание) сломанной конечности (шинами или любыми подручными средствами – досками, рейками) с фиксацией двух смежных суставов или фиксацией руки к туловищу, ноги к ноге.

При открытых переломах необходимо смазать поверхность кожи вокруг раны 2% или 5% спиртовым раствором йода и наложить стерильную повязку до наложения шины.

Шину располагать так, чтобы она не ложилась поверх раны и не давила на выступающую кость.

При вывихе необходимо зафиксировать конечность (шиной, рейкой) в неподвижном состоянии, а при растяжении связок наложить на место растяжения тугую повязку и приложить холод.

4.16. Термические ожоги

Признаки ожога и порядок оказания первой медицинской помощи:

при ожоге первой степени (наблюдается покраснение кожи) следует охладить обожженную часть тела струей холодной воды (в течение 10-15 минут) или приложить холод на 20 – 30 минут (пакет со льдом, снегом), смазать кремом, вазелином и др.;

при ожоге второй степени (образуются пузыри, наполненные жидкостью) необходимо наложить на обожженное место стерильную повязку;

при тяжелом ожоге (некроз тканей) следует наложить на обожженное место стерильную повязку. Пострадавшего необходимо обильно поить горячим чаем и дать ему обезболивающее средство.

При ожогах второй и третьей степени запрещается смазывать обожженное место жиром или мазями, вскрывать или прокалывать пузыри, отрывать пригоревшие к коже части одежды.

4.17. Ожоги кислотами и щелочами

При ожогах кислотами обожженный участок тела следует обмыть 2-процентным раствором питьевой соды. При отсутствии питьевой соды следует обильно поливать обожженный участок тела чистой водой.

При ожогах щелочами обожженный участок тела следует обмыть водой, подкисленной уксусной или лимонной кислотами, или обильно поливать чистой водой.

На обожженный участок тела наложить повязку стерильным бинтом и дать пострадавшему обезболивающее средство.

4.18. Электротравмы

При поражении электрическим током необходимо как можно быстрее освободить пострадавшего от действия тока: отключить электроустановку с помощью выключателя, рубильника, путем снятия предохранителей или разъема штепсельного соединения. При напряжении до 1000 В для освобождения пострадавшего от действия тока можно перерубить провод (разрубая провод каждой фазы отдельно) топором с сухой деревянной рукояткой или отбросить его от пострадавшего сухой палкой, доской или каким-либо другим сухим предметом, не проводящим электрический ток. Для отделения пострадавшего от токоведущих частей или провода можно оттащить пострадавшего от токоведущих частей за одежду, если она сухая и отстает от тела. Действовать при этом следует одной рукой, соблюдая меры безопасности, чтобы самому не оказаться в контакте с токоведущей частью электрооборудования и под напряжением шага, находясь в зоне растекания тока замыкания на землю. При этом не прикасаться к пострадавшему голыми руками, пока он находится под действием тока. Для этого оказывающий помощь должен надеть диэлектрические перчатки или обмотать руку шарфом, натянуть рукав пиджака или пальто, накинуть на пострадавшего прорезиненную ткань (плащ) или сухую ткань.

При напряжении выше 1000 В для отделения пострадавшего от токоведущих частей оказывающий помощь должен надеть диэлектрические перчатки и боты и вместо подручных средств (сухой палки, доски, других не проводящих электрический ток предметов) действовать изолирующей штангой или изолирующими клещами (при их наличии), рассчитанными на соответствующее напряжение.

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

Порядок оказания первой медицинской помощи:

расстегнуть на пострадавшем одежду, обеспечить приток свежего воздуха, восстановить дыхание и кровообращение путем проведения ему искусственного дыхания и непрямого массажа сердца (до восстановления пульса и естественного дыхания), наложить повязку стерильным бинтом на места электрических ожогов и произвести иммобилизацию (обездвиживание) переломов, вывихов, возникших при падении пострадавшего (шинами, подручными средствами – досками, рейками).

4.19. Отравления

При отравлении недоброкачественными пищевыми продуктами необходимо вызвать у пострадавшего искусственную рвоту и промыть желудок, дав ему выпить большое количество (до 6-10 стаканов) теплой воды, подкрашенной марганцовокислым калием, или слабого раствора питьевой соды, а затем напоить молоком и дать выпить 1-2 таблетки активированного угля.

При отравлениях кислотами следует тщательно промыть желудок водой, для чего пострадавшему надо дать выпить 7 - 8 стаканов теплой воды и искусственно вызвать рвоту. Повторить эту процедуру следует 4 - 5 раз. Расход воды при промывании желудка до 10 литров или до выделения чистой промывной воды при рвоте. Затем дать пострадавшему выпить активированный уголь.

При отравлении газами пострадавшего необходимо вынести из помещения на свежий воздух или устроить в помещении сквозняк, открыв окна и двери.

При остановке дыхания и сердечной деятельности провести искусственное дыхание «рот в рот» и непрямой массаж сердца.

При отравлениях кислотами и газами не допускается употребление молока, кефира, растительных и животных жиров, так как они усиливают всасывание яда.

4.20. Травмы глаз

При ранениях и сильных ушибах глаза (глаз) следует наложить на оба глаза стерильную повязку. Не следует вынимать из глаза пострадавшего попавшие в него предметы, чтобы еще больше не повредить его.

При попадании в глаза пыли, химических веществ или ядовитых технических жидкостей глаза следует обильно промыть слабой струей проточной воды в течение 3 - 5 минут и наложить стерильную повязку.

При ожоге глаз горячей водой, паром промывать глаза не рекомендуется, на глаза следует наложить стерильную повязку.

4.21. Переохлаждение

Признаки: озноб, мышечная дрожь, заторможенность и апатия, неадекватное поведение («как пьяный»), посинение или побледнение губ, снижение температуры тела.

Порядок оказания первой медицинской помощи:

Укрыть пострадавшего, дать теплое сладкое питье или пищу с большим содержанием сахара.

Быстро доставить пострадавшего в теплое помещение. В помещении снять одежду, растереть тело, поместить пострадавшего в ванну с температурой воды 35 – $40^0$ С (терпит локоть) или обложить его большим количеством теплых грелок (пластиковых бутылок с теплой водой). При отсутствии грелок (пластиковых бутылок) укрыть пострадавшего теплым одеялом или надеть на него теплую сухую одежду и продолжать поить теплым сладким питьем.

4.22. Обморожения

Признаки обморожения конечностей:

кожа бледная и холодная, нет пульса у запястий и лодыжек, потеря чувствительности, при постукивании пальцем – «деревянный» стук.

Порядок оказания первой медицинской помощи:

Доставить пострадавшего в теплое помещение с невысокой температурой.

С обмороженных конечностей одежду не снимать.

Немедленно укрыть поврежденные конечности от внешнего тепла охлажденной теплоизолирующей повязкой с большим количеством ваты или одеялом, одеждой.

Нельзя ускорять внешнее согревание обмороженных частей. Тепло должно возникнуть внутри с восстановлением кровообращения..

Дать пострадавшему обильное теплое питье, заставить двигаться Накормить пострадавшего.

Дать 1 – 2 таблетки анальгина.

Нельзя растирать или смазывать обмороженную кожу чем-либо, помещать обмороженные конечности в теплую воду или обкладывать их грелками.

4.23. Укусы насекомых и змей

Порядок оказания первой медицинской помощи:

Удалить жало пчелы, промыть место укуса.

При укусе змеи уложить пострадавшего и обеспечить ему покой. На место укуса наложить повязку (не слишком тугую). При укусе конечности обязательно наложить шину, придать конечности возвышенное положение. Дать пострадавшему обильное питье (сладкую или подсоленную воду). При потере сознания положить пострадавшего на живот, повернув его голову на бок. При отсутствии дыхания и сердцебиения приступить к реанимации (проведению наружного массажа сердца и искусственного дыхания).

Для удаления клеща следует приложить к нему на 3 минуты тампон, смоченный бензином, керосином или нанести на него каплю растительного масла. Если не вылезет сам, как можно ближе к коже тела набросить на клеща петлю из тонкой прочной нити и, вращая, резко выдернуть его из кожи или взять клеща пальцами как можно ближе к его головке и вращая против часовой стрелки осторожно, чтобы не оставить в теле головку или часть насекомого, снять его.

4.24. Тепловой или солнечный удар

Признаки: слабость, сонливость, головная боль, жажда, тошнота, возможны учащения дыхания и повышение температуры, потеря сознания.

Порядок оказания первой медицинской помощи:

Перенести (перевести) пострадавшего в прохладное место, приложить холод к голове, шее, груди (можно вылить на грудь ведро холодной воды).

При судорогах повернуть пострадавшего на живот, прижать плечевой пояс и голову к полу.

При потере сознания более чем на 3 – 4 минуты повернуть пострадавшего на живот.

4.25. Во всех случаях поражения электрическим током, получения механических травм, тяжелых термических и химических ожогов, отравлений пищевыми продуктами или ядовитыми жидкостями (газами) пострадавшего необходимо срочно доставить в ближайшее медицинское учреждение.

## 5. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

5.1. По окончании работ монтер пути должен:

протереть инструмент, инвентарь, приспособления и сложить их в специально предназначенные места или сдать в кладовые;

снять спецодежду и другие средства индивидуальной защиты и убрать в шкаф гардеробной.

5.2. После работы с пестицидами монтер пути должен, не снимая с рук вымыть резиновые перчатки в обезвреживающем растворе (3-5% раствор кальцинированной соды, известковое молоко), промыть их в воде, снять сапоги, комбинезон, защитные очки и респиратор, снова промыть перчатки в обеззараживающем растворе и воде, и снять их.

Наружную поверхность противогазовых коробок и респираторных патронов промыть мыльно-содовым раствором (25 г мыла + 5 г кальцинированной соды на 1 л воды), прополоскать в чистой воде и высушить. Лицевые части противогаза и респиратора протереть ватным тампоном, смоченным в 0,5%-ном растворе перманганата калия или в спирте.

5.3. Загрязненную и неисправную спецодежду монтер пути, при необходимости, должен сдать в стирку, химчистку или ремонт.

5.4. Спецодежду, использовавшуюся при работе с пестицидами, очистить пылесосом от пыли и вывесить для проветривания под навесом или на открытом воздухе на 8-12 часов.

5.5. После работы монтер пути должен вымыть загрязненные участки тела теплой водой с мылом или, при возможности, принять душ.

5.6. При применении для защиты кожных покровов рук защитных паст, кремов, мазей вымытые с мылом руки смазать борным вазелином или ланолиновым кремом, слегка втирая его в кожу.

Не допускается применение керосина или других токсичных нефтепродуктов для очистки кожного покрова и средств индивидуальной защиты.

5.7. О всех неисправностях и недостатках, замеченных во время работы, и о принятых мерах к их устранению, необходимо сообщить мастеру (бригадиру).

gost.e-ecolog.ru