МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ

по охране труда при уходе за централизованными стрелочными переводами

ТОИ Р-32-ЦП-732-99

МОСКВА 2000 г.

текущая редакция

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Согласовано:
Президиумом ЦК Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей
Постановление № 1334 от 15.11.99 г.

Утверждаю:
Заместитель Министра путей сообщения

В. Т. Семенов

30 декабря 1999 г.

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ

по охране труда
при уходе за централизованными
стрелочными переводами

ТОИ Р-32-ЦП-732-99

МОСКВА 2000 г.

Выпущено по заказу Министерства путей сообщения Российской Федерации
Ответственные за выпуск: Е.В.Мнёв, М.Д.Бельских

Технический редактор: Шарлотер Л.Ф.
Корректор: Барышева Г.Н.

ББК 65.242, ISBN 5-94156-001-X
Издательско-полиграфическое предприятие «Желдоркнига»
107078, г.Москва, ул. Новая Басманная д.4-6, стр.3

Формат 60x90/16, объём в учётно-издательских листах 1.125,
тираж 30000 экземпляров, печать офсетная, бумага офсетная.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1. Настоящая Типовая инструкция по охране труда при уходе за централизованными стрелочными переводами (далее – Инструкция) устанавливает основные требования безопасности при выполнении работ по очистке стрелочных переводов, водоотводов, лотков, кюветов и других обустройств от снега, льда, растительности, при смазке стрелок и крестовин, а также при закреплении и замене отдельных болтов, шурупов, костылей и противоугонов.

Работы по уходу за централизованными стрелочными переводами должны осуществляться под руководством дорожного мастера, бригадира пути или монтера пути, имеющего квалификацию не ниже третьего разряда.

Руководитель работ должен организовать своевременное и качественное выполнение работ при полном обеспечении безопасности движения поездов и соблюдении правил, норм и инструкций по охране труда.

Требования безопасности, учитывающие местные условия, должны содержаться в утверждаемой начальником дистанции пути инструкции по охране труда.

1.2. Настоящая Инструкция содержит:

оперативное руководство дежурным аппаратом железнодорожной станции (далее – станции) монтерами пути, занятыми на очистке стрелочных переводов от снега и льда;

порядок записи руководителя работ о месте и времени путевых работ и производства снегоуборки на станциях в Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети;

порядок оповещения работающих о предстоящих маневровых передвижениях, о приеме и отправлении поездов, а локомотивных и составительских бригад – о месте производства работ;

порядок и очередность очистки централизованных стрелочных переводов от снега на период снегопадов и метелей.

1.3. К работе по уходу за централизованными стрелочными переводами допускаются монтеры пути путевых бригад, а в зимнее время – дополнительно монтеры пути путевых машинных станций (далее – монтеры пути) не моложе 18 лет, прошедшие при поступлении на работу предварительный медицинский осмотр, вводный и первичный инструктаж на рабочем месте, стажировку.

В процессе работы монтеры пути должны проходить повторные – не реже одного раза в три месяца, внеплановые, целевые инструктажи, а также в установленном порядке периодические медицинские осмотры.

К работам по очистке централизованных стрелочных переводов от снега в период снегопадов и метелей могут также привлекаться работники предприятий железнодорожного транспорта, обученные приемам безопасной работы на станции в период снегоборьбы.

1.4. Монтеры пути, осуществляющие уход за централизованными стрелочными переводами, должны знать:

действие на человека опасных и вредных производственных факторов, возникающих во время работы;

требования производственной санитарии, электробезопасности и пожарной безопасности;

видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения и работающих на пути, знаки безопасности и порядок ограждения места производства работ при уходе за централизованными стрелочными переводами;

безопасные приемы в работе;

порядок очистки стрелочных переводов, особенности станции, расположение стрелочных переводов, их нумерацию;

способы оказания первой медицинской помощи;

места расположения медицинских аптечек;

в необходимом для них объеме требования инструкций для монтеров пути и техническо-распорядительного акта станции (ТРА).

1.5. Монтер пути, осуществляющий уход за централизованными стрелочными переводами, должен:

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

применять безопасные приемы выполнения работ;

содержать в исправном состоянии и чистоте механизмы, материалы, приспособления, инструмент, инвентарь, а также средства индивидуальной защиты;

следить за сигналами и распоряжениями руководителя работ, старшего группы и выполнять его команды;

выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных знаков, надписей, указаний по громкоговорящей связи, звуковых и световых сигналов, подаваемых машинистами, составителями поездов, водителями дрезин;

проходить по территории станции по установленным маршрутам, пешеходным дорожкам, тоннелям, проходам и переходам;

быть предельно внимательным в местах движения транспорта;

соблюдать правила внутреннего трудового распорядка;

выполнять требования режимов труда и отдыха;

уметь оказывать первую медицинскую помощь пострадавшему с учетом возможного воздействия опасных и вредных производственных факторов.

1.6. Во время работы на монтера пути, осуществляющего уход за централизованными стрелочными переводами, могут воздействовать следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

движущийся подвижной состав, дрезины, путевые машины;

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 железнодорожного пути (далее – пути);

недостаточная освещенность рабочей зоны в темное время суток;

повышенная запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;

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

физические перегрузки при снегоборьбе и перемещении тяжестей вручную;

неблагоприятные метеофакторы: туман, ливень, снегопад, метель.

1.7. Монтер пути, осуществляющий уход за централизованными стрелочными переводами, должен обеспечиваться следующими средствами индивидуальной защиты:

костюм хлопчатобумажный;

ботинки юфтевые на маслобензостойкой подошве или сапоги юфтевые на маслобензостойкой подошве;

куртка из плащ-палатки или комплект мужской для защиты от воды;

рукавицы комбинированные;

жилет сигнальный со световозвращающими накладками.

При работе с электроинструментом:

перчатки диэлектрические — дежурные.

При производстве работ по водоборьбе и очистке подкюветных дренажей, прорезей, галерей, штолен, лотков и работах в пунктах погрузки соли дополнительно:

сапоги резиновые.

Зимой дополнительно выдаются:

в III, IV и особом поясах:

полушубок или куртка с меховой подстежкой;

куртка на утепляющей прокладке;

брюки на утепляющей прокладке по поясам;

валенки по поясам;

галоши на валенки по поясам;

шапка-ушанка со звукопроводными вставками по поясам.

Во II поясе:

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

полушубок или куртка с меховой подстежкой;

куртка на утепляющей прокладке;

брюки на утепляющей прокладке;

теплозащитный костюм «Путеец» (в I поясе).

1.8. Личную одежду и спецодежду монтеров пути необходимо хранить отдельно в шкафчиках в гардеробной. Уносить спецодежду за пределы рабочей зоны запрещается.

1.9. Монтер пути должен следить за исправностью спецодежды, своевременно сдавать ее в стирку и ремонт, а также содержать шкафчики в чистоте и порядке.

1.10. Монтер пути, осуществляющий уход за централизованными стрелочными переводами, должен выполнять следующие требования пожарной безопасности:

курить только в отведенных и приспособленных для этого местах;

не пользоваться открытым огнем вблизи подвижного состава;

не применять электронагревательные приборы в неустановленных местах;

знать сигналы пожарной тревоги и способы сообщения о пожаре;

знать и уметь пользоваться первичными средствами пожаротушения.

1.11. Принимать пищу следует в столовых, буфетах или специально отведенных для этого комнатах, имеющих соответствующее оборудование. Перед едой необходимо тщательно вымыть руки теплой водой с мылом.

1.12. При нахождении на путях станции монтеры пути должны соблюдать следующие требования:

к месту работы и с работы проходить только специально установленными маршрутами, обозначенными указателями «Служебный проход»;

проходить вдоль путей по обочине полотна, а на станции посередине широкого междупутья, обращая внимание на движущиеся по смежным путям вагоны и локомотивы;

переходить пути под прямым углом, предварительно убедившись, что в этом месте нет движущихся на опасном расстоянии локомотива, вагонов, дрезин;

переходить путь, занятый подвижным составом, пользуясь только тамбурами вагонов или переходными площадками вагонов;

при сходе с вагона держаться за поручни и располагаться лицом к вагону, предварительно осмотрев место схода и убедившись в исправности поручней и подножек, а также в отсутствии движущихся по смежному пути локомотива и вагонов;

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

проходить между расцепленными вагонами, если расстояние между автосцепками этих вагонов не менее 10 м;

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

1.13. При нахождении на путях монтеру пути запрещается:

переходить или перебегать пути перед движущимся подвижным составом;

подлезать под вагоны;

становиться или садиться на рельс;

ходить внутри колеи и по концам шпал;

находиться на междупутье при следовании поездов по смежным путям;

переходить стрелки, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков стрелочных переводов, становиться между остряком и рамным рельсом или в желоба на стрелочном переводе:

наступать на электрические провода и кабели:

прикасаться к оборванным проводам и другим легко доступным токоведущим частям;

касаться посторонних предметов, находящихся на проводах контактной сети;

приближаться ближе 2 м к токоведущим частям контактной сети и воздушных линий, находящимся под напряжением, а к оборванным проводам – ближе 8 м;

находиться в местах, отмеченных знаком «Осторожно! Негабаритное место», а также около этих мест при прохождении подвижного состава.

1.14. При выходе из помещений в ночное время необходимо некоторое время выждать, пока глаза привыкнут к темноте и установится нормальная видимость окружающих предметов.

1.15. Выходя на путь из помещений или из-за сооружений, ухудшающих видимость пути, необходимо, посмотрев вдоль пути налево и направо, убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава.

1.16. В случае получения травмы или заболевания монтер пути должен прекратить работу, поставить в известность руководителя работ (мастера, бригадира) и обратиться за помощью в медпункт или ближайшее лечебное учреждение.

При травмировании других работников, а также при обнаружении нарушений настоящей Инструкции или неисправностей механизмов, инвентаря, инструмента, защитных приспособлений, средств индивидуальной защиты монтер пути должен без промедления сообщать об этом руководителю работ (мастеру, бригадиру).

1.17. Знание и выполнение требований настоящей Инструкции монтером пути являются его служебной обязанностью, а их нарушение – нарушением трудовой дисциплины, что

влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО УХОДУ ЗА ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫМИ СТРЕЛОЧНЫМИ ПЕРЕВОДАМИ

2.1. Работы по уходу за централизованными стрелочными переводами выполняются круглогодично, но их набор зависит от сезона.

Основными сезонными работами являются следующие:

весенние – очистка стрелок, крестовин, желобов от мусора, засорителей, сплошное закрепление болтов, добивка костылей, очистка водоотводов, смазка болтов, гаек, поверхности скольжения башмаков;

летние – регулировка зазоров, смазка и закрепление болтов, башмаков скольжения, проверка и замена (при необходимости) деталей изолирующих стыков, приведение в порядок балластного слоя с очисткой или заменой его в местах разжижения, уничтожение растительности;

осенние – очистка и ремонт водоотводов, лотков, кюветов, труб и других обустройств, подготовка канав в шпальных ящиках для прокладки воздухопроводных шлангов под рельсами (при наличии пневмообдувки), укрытие корня остряка от попадания снега;

зимние – очистка стрелок и крестовин от снега и льда, уборка снега из горловин с вывозкой за пределы станции, надзор за исправностью воздухопроводов и обустройств электрообогрева.

2.2. Работы по уходу за централизованными стрелочными переводами должны быть организованы:

на станциях с постоянной маневровой работой группами в составе не менее двух и не более шести монтеров пути, один из которых по квалификации не ниже третьего разряда, назначается старшим группы. Старшие групп несут ответственность за соблюдение работающими в данной группе установленных мер безопасности;

на раздельных пунктах, где нет постоянной маневровой работы, разрешается выполнять работы по уходу за централизованными стрелочными переводами одному монтеру пути по квалификации не ниже третьего разряда. Перечень таких раздельных пунктов устанавливается начальником железной до-

роги или начальником отделения железной дороги по согласованию с Дорпрофсожем, Райпрофсожем (техническим инспектором труда профсоюза железнодорожников и транспортных строителей).

За каждой группой или отдельно работающим монтером пути закрепляется постоянное количество централизованных стрелочных переводов.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

3.1. Перед началом работы монтер пути должен явиться в установленное место сбора, надеть полагающуюся ему исправную спецодежду, спецобувь, привести их в порядок и надеть сигнальный жилет оранжевого цвета.

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

Закрепленные за работником спецодежда, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты должны быть подобраны по размеру, росту и не стеснять движений при работе. Головной убор не должен плотно прикрывать уши.

3.2. Монтер пути должен проверить наличие и исправность инструмента и приспособлений. Работа неисправным инструментом запрещается.

3.3. О всех обнаруженных неисправностях инструмента, приспособлений, средств индивидуальной защиты и других недостатках монтер пути должен сообщить руководителю работ.

3.4. Руководители работ и старшие групп, а также монтеры пути, работающие самостоятельно, должны до начала работ согласовать с дежурным по станции (поездным диспетчером, дежурным по сортировочной горке) план и очередность предстоящей работы по уходу за централизованными стрелочными переводами, после чего выдать группам задание на смену.

3.5. В случае закрепления районов и(или) горловин станций по уходу за стрелочными переводами за предприятиями железнодорожного транспорта персональная ответственность за выделение и своевременную подмену людей для обеспечения работоспособности закрепленного участка возлагается на руководителей этих предприятий.

Очисткой стрелок от снега и другими работами по уходу за централизованными стрелочными переводами должны руко-

водить: дорожный мастер, бригадир пути, специально обученные монтеры пути не ниже третьего разряда дистанций пути и ПМС, а также связанные с движением поездов работники других предприятий железнодорожного транспорта. Они являются ответственными за соблюдение работниками требований безопасности. Старшие групп не должны принимать непосредственное участие в работе.

Руководители ПМС и других предприятий железнодорожного транспорта совместно с начальником дистанции пути и станции должны:

провести обучение старших групп обязанностям сигналиста, возложить на них ответственность за обеспечение безопасности работающих под их руководством;

ознакомить каждого работника с особенностями станции, расположением стрелочных переводов, их нумерацией;

провести с каждым работником инструктаж по вопросам техники личной безопасности и обучения приемам безопасной работы на станции;

провести проверку знаний и приемов работы на рабочем месте.

3.6. При работе бригад на стрелочных переводах при недостаточной видимости и слышимости должны выдаваться предупреждения на поезда и маневровые составы о повышенной бдительности локомотивных бригад в местах производства работ и подаче оповестительных сигналов.

В особо сложных условиях: в стрелочных горловинах многопутных участков, при плохой видимости и слышимости в соответствии с перечнем опасных мест должны выдаваться предупреждения на поезда об ограничении скорости движения поездов, локомотивов, дрезин.

3.7. Руководитель работ или монтер пути, работающий самостоятельно, должен иметь при себе установленные сигнальные принадлежности, а также красный щит и деревянный вкладыш.

Перед началом работ на централизованных стрелочных переводах руководитель работ или монтер пути, работающий самостоятельно, должен оградить место работы днем красным сигналом, ночью и в дневное время при плохой видимости (туман, метель) – ручным сигнальным фонарем с красным огнем.

3.8. Дежурный по станции после согласования (лично или по телефону) с руководителем работ или монтером пути, ра-

ботающим самостоятельно, плана работ на централизованных стрелочных переводах должен дать указание составительским бригадам, работающим на станции, об особой бдительности при следовании по стрелочным переводам, где производятся работы, и, в соответствии с ТРА станции, по заявке руководителя работ выдавать предупреждения локомотивным бригадам о повышенной бдительности в местах производства работ, а также в установленном порядке оповещать монтеров пути, работающих на централизованных стрелочных переводах, о приеме, отправлении поездов и предстоящих маневровых передвижениях.

3.9. В случаях, когда в распоряжение начальника станции для очистки стрелочных переводов от снега дорожный мастер выделяет монтеров пути без бригадира пути, работой руководит работник станции, должность которого указана в инструкции по организации работ и обеспечению охраны труда или в приказе по станции. Он же несет ответственность за безопасность работ.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

4.1. Работы по уходу за централизованными стрелочными переводами должны производиться в перерывах между движением поездов и маневровых составов.

Работы на стрелочных переводах, расположенные на горочных, сортировочных путях и путях подгорочных парков, производятся также во время перерыва в маневровой работе и роспуске вагонов или с закрытием пути после согласования с дежурным по горке.

Во всех случаях производства работ на стрелочных переводах руководитель работ – мастер (бригадир) или самостоятельно работающий монтер пути делает соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети с указанием места и времени производства работ, и средствах оповещения работающих на стрелочных переводах о приближении поездов.

4.2. При работе на стрелочном переводе необходимо занять такое положение, при котором обеспечивалась бы хорошая видимость приближения подвижного состава к стрелочному переводу.

Самостоятельно работающий монтер пути должен непрерывно следить за подходом поездов, располагаться лицом в

сторону ожидаемого поезда правильного направления и не забывать о возможности движения поездов и по неправильному пути.

4.3. Руководитель работ должен:

обеспечить безопасные условия труда и контролировать соблюдение монтерами пути правил и инструкций по охране труда;

проверить наличие сигнальных и защитных принадлежностей, необходимых для работы материалов, состояние инструмента;

расставить работающих так, чтобы исключить разбросанность групп;

следить, чтобы при работах на централизованных стрелочных переводах между отведенным остряком и рамным рельсом, между подвижным сердечником и усовиком против тяг электропривода закладывался деревянный вкладыш;

на станциях, оборудованных автоматической системой оповещения о приближении подвижного состава, при начале ее действия прекратить работу и отвести работающих с пути в безопасное место;

следить за движением поездов, маневровых составов и других подвижных единиц, а также за оповещением о начале маневровой работы, роспуске составов, следовании отцепов, своевременно прекращать работу, обеспечивать уборку материалов, механизмов и инструмента, отвод работающих в безопасную зону, прекращать работу при движении поезда по соседнему пути.

4.4. Устройства пневматической очистки работают в режиме автоматической и ручной (шланговой) очистки. Автоматическая пневмоочистка должна дополняться ручной (шланговой) для обеспечения более тщательной периодической очистки стрелочного перевода от накопившегося снега зимой, а засорителей – летом.

4.5. Шланговая очистка должна производиться двумя монтерами пути. Непосредственно на очистке стрелок со шлангом работает один монтер пути. Другой монтер пути (наблюдающий, он же сигналист) должен находиться у крана присоединения шланга к воздухоразборной колонке, следить за передвижениями подвижного состава и быть готовым в любой момент прекратить подачу сжатого воздуха и сигнализировать работающему о приближении подвижного состава;

нельзя размещать резиновый шланг на рельсах соседних путей или стрелочных переводов, а также замыкать металлическим наконечником шланга рельсовые цепи на стрелочных переводах. В случае производственной необходимости при пересечении путей шланг следует прокладывать под рельсами в шпальных ящиках, очищенных заблаговременно от снега и балласта;

запрещается открывать разобщительный кран пневмообдувки и подавать воздух в случаях, когда шланг полностью не расправлен, наконечник не находится в руках работающего. Необходимо убедиться, что концевая головка шланга и колонка плотно соединены;

запрещается производить ремонт арматуры на стрелках, электропневматических клапанов, шлангов, наконечников, если они находятся под давлением.

4.6. Очистку стрелочных переводов от снега выполняют также устройствами электрообогрева.

Электрические стрелочные обогреватели с дистанционным управлением предназначены для текущей очистки от снега и льда стрелочных переводов в пределах прилегания остряков к рамным рельсам, подвижного или поворотного сердечников крестовин к усовикам.

Электрические стрелочные обогреватели необходимо включать в работу в момент начала снегопада и метели, чтобы обеспечить своевременный нагрев рамных рельсов, остряков, подвижных, поворотных сердечников крестовин, усовиков и башмаков скольжения. Выключать электрообогреватели следует не сразу после окончания метели или снегопада, а по истечении 20–30 минут, то есть после того, как поверхности башмаков скольжения обсохнут.

4.7. При работе на стрелочных переводах, оборудованных устройствами электрообогрева:

включение и отключение обогрева соответствующей группы стрелок могут осуществляться дистанционно дежурным по станции или непосредственно на месте из шкафа управления работниками дистанции пути или другими работниками в соответствии с Техническими указаниями по обслуживанию устройств электрообогрева для очистки стрелочных переводов от снега;

при неисправности устройств электрообогрева дежурный по станции должен вызвать представителя дистанции электроснаб-

жения для устранения неисправности и сообщить дорожному мастеру или бригадиру пути;

запрещается при включенном электрообогреве производить какие-либо работы на стрелочном переводе, кроме ручной очистки с помощью неметаллического инструмента или шланговой обдувки, не касаясь наконечником металлических частей стрелочного перевода.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

5.1. Действия монтера пути при возникновении аварийных ситуаций.

5.1.1. Во время работы по уходу за централизованными стрелочными переводами могут возникнуть следующие основные аварийные ситуации:

сход подвижного состава с рельс;

обрыв контактного провода;

загорание подвижного состава и искусственных сооружений.

5.1.2. При возникновении аварийной ситуации монтер пути должен прекратить работу, немедленно сообщить о случившемся руководителю (мастеру, бригадиру) и далее выполнять его указания по предупреждению несчастных случаев или устранению возникшей аварийной ситуации.

5.1.3. Работники, находящиеся поблизости, по сигналу общей тревоги обязаны немедленно явиться к месту происшествия и принять участие в устранении возникшей аварийной ситуации и, при необходимости, в оказании первой медицинской помощи пострадавшим.

5.1.4. При разливе или рассыпании опасных и вредных веществ в результате повреждения подвижного состава приступать к работам по ликвидации аварии можно только после разрешения главного государственного санитарного врача на железной дороге (на отделении железной дороги, на линейном участке железной дороги), который определяет порядок, средства индивидуальной защиты и продолжительность работы в опасной зоне.

На электрифицированных участках меры электробезопасности определяет представитель дистанции электроснабжения.

5.1.5. При загорании подвижного состава или искусственных сооружений необходимо:

немедленно сообщить в пожарную охрану, указав точное место возникновения пожара;

сообщить руководителю работ (мастеру или бригадиру);

оповестить окружающих и при необходимости вывести людей из опасной зоны;

приступить к ликвидации пожара, используя первичные средства пожаротушения.

5.1.6. Правила и способы пожаротушения и действия монтеров пути по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим в аварийной ситуации изложены в Типовой инструкции по охране труда для монтеров пути.

6. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

6.1. По окончании работ монтер пути должен:

сложить инструмент, инвентарь и приспособления в специально предназначенные для них места или кладовые;

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

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

6.3. После работы работник должен вымыть загрязненные участки тела теплой водой с мылом или принять душ.

6.4. Для поддержания кожи в хорошем состоянии после работы можно использовать различные защитные мази и кремы (борный вазелин, ланолиновый крем и другие). Не допускается применение керосина или других токсичных нефтепродуктов для очистки кожного покрова.

6.5. О всех неисправностях и недостатках, замеченных во время работы, и о принятых мерах к их устранению необходимо сообщить руководителю работ, дорожному мастеру или бригадиру пути.

Типовая инструкция по организации работ и обеспечению техники безопасности при уходе за централизованными стрелочными переводами, утвержденная МПС СССР 07.02.90 г. № ЦП/ЦД-4764, на территории Российской Федерации не применяется.