

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ по охране труда для монтера пути

ТОИ Р-32-ЦП-730-2000



• ТРАНСПОРТ •

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С о г л а с о в а н о:

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

У т в е р ж д а ю:

Заместитель министра
путей сообщения
Российской Федерации
В. Т. Семенов
30.12.99

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОХРАНЕ ТРУДА
ДЛЯ МОНТЕРА ПУТИ

ТОИ Р-32-ЦП-730-2000



МОСКВА 'ТРАНСПОРТ' 2000

УДК 658.345:[625.144+625.17](083.13)
ББК 39.211-08
Т 43

Типовая инструкция по охране труда для монтера пути/ МПС России. — М.: Транс-порт, 2000. 31 с.

Приведены требования безопасности при работе с ручным и электрическим путевым инструментом. Рассмотрены особенности техники безопасности при выполнении работ на электрифицированных участках, на мостах и в тоннелях.

Предназначена для монтеров пути.

Ответственные за выпуск Е. В. Мнев, М. Д. Бельских

Заведующий редакцией В. К. Тихонычева

Редактор А. С. Яновский

Выпущено по заказу Министерства путей сообщения Российской Федерации

ISBN 5-277-02185-X

**© Департамент пути и сооружений
МПС России, 2000**

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1. Настоящая Типовая инструкция по охране труда для монтера пути (далее — Инструкция) устанавливает основные требования безопасности при выполнении монтером пути работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути.

Требования безопасности, учитывающие местные условия, должны содержаться в Инструкции по охране труда для монтера пути, утвержденной начальником дистанции пути или путевой машинной станции (ПМС).

1.2. К самостоятельной работе в качестве монтера пути допускаются лица мужского пола не моложе 18 лет, прошедшие при поступлении на работу предварительный медицинский осмотр, вводный и первичный инструктаж на рабочем месте, обучение, стажировку и проверку знаний.

В процессе работы монтер пути должен в установленном порядке проходить повторные (не реже одного раза в три месяца), внеплановые, целевые инструктажи, а также периодические медицинские осмотры.

1.3. Монтер пути должен 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, знаки безопасности и порядок ограждения места производства работ;

безопасные приемы работы;

способы оказания первой медицинской помощи;

места расположения аптечек первой помощи.

Монтер пути по кругу 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.

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

1.4. Предельно допустимая масса поднимаемого и перемещаемого груза при непрерывной работе, связанной с перемещением тяжестей, для монтеров пути не должна превышать 15 кг. Продолжительность работ, связанных с переносом тяжестей в пределах указанных норм, не должна быть более 1/3 рабочего времени.

Максимальная разовая масса груза, поднимаемого вручную, не должна превышать 30 кг.

1.5. Монтер пути должен:

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

применять безопасные приемы выполнения работ;

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

следить за сигналами, выполнять распоряжения руководителя работ;

выполнять требования запрещающих, предупреждающих и указательных знаков, звуковых и световых сигналов, подаваемых машинистами, составителями поездов, водителями транспортных средств;

проходить по территории перегонов и железнодорожных станций по установленным маршрутам;

быть предельно внимательным в местах движения транспорта;

соблюдать правила внутреннего трудового распорядка;

выполнять требования режимов труда и отдыха;

уметь оказывать первую медицинскую помощь пострадавшему.

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

движущийся подвижной состав, дрезины, путевые машины;

движущиеся машины, механизмы, оборудование и их элементы;

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;

неблагоприятные погодные условия (снегопад, метель, ливень);

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

повышенный уровень ионизирующих излучений при работе в зонах радиационного загрязнения;

физические перегрузки при перемещении тяжестей вручную;

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

расположение рабочего места на значительной высоте относительно поверхности земли при работе на мостах;

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

1.7. Монтер пути должен обеспечиваться следующими средствами индивидуальной защиты;

костюм хлопчатобумажный;

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

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

рукавицы комбинированные;

жилет сигнальный со световозвращающими накладками;

перчатки диэлектрические (при работе с электроинструментом).

При производстве работ по водоборьбе и очистке подковетных дренажей, прорезей, галерей, штолен, лотков и ремонте пути на пунктах погрузки соли дополнительно выдаются резиновые сапоги.

При работе в тоннелях монтер пути должен иметь:
плащ из плащ-палатки или плащ из прорезиненной ткани вместо куртки из плащ-палатки или мужского комплекта для защиты от воды работника сортировочных станций;
каску защитную дежурную.
Зимой дополнительно выдаются:
в III, IV и особом поясах:
полушубок или куртка с меховой подстежкой;
куртка на утепляющей прокладке;
брюки на утепляющей прокладке;
во II поясе: на Московско-Курском, Московско-Рязанском, Московско-Павелецком, Московско-Смоленском отделениях Московской железной дороги; на 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);
шапка-ушанка со звукопроводными вставками;
рукавицы ватные;
валенки;
галоши на валенки.

В районах распространения гнуса, комаров, мошки монтеры пути должны быть обеспечены средствами против укусов, противомоскитными сетками и спецодеждой, обеспечивающей защиту от укусов насекомых.

1.8. Личную одежду и спецодежду 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 должен выполнять следующие требования пожарной безопасности:

куриль 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 специальнно отведенных для этого комнатах, имеющих соответствующее оборудование. Перед едой необходимо тщательно вымыть руки теплой водой с мылом.

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

1.13. Выходя на путь, необходимо предварительно убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава, посмотрев вдоль пути направо и налево; при этом быть особенно бдительным в условиях, ухудшающих видимость пути.

1.14. В случае получения травмы или заболевания монтер пути должен прекратить работу, поставить в известность дорожного, тоннельного, мостового мастера или бригадира и обратиться за помощью в медпункт или ближайшее медицинское учреждение.

При травмировании других работников, а также при обнаружении нарушений настоящей Инструкции или неисправностей оборудования, механизмов, инвентаря, инструмента, защитных приспособлений, средств индивидуальной защиты и пожаротушения, монтер пути должен без промедления сообщать об этом руководителю работ, а в его отсутствие — вышестоящему руководителю.

1.15. 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. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ И ПРИ СЛЕДОВАНИИ НА РАБОТУ И С РАБОТЫ

2.1. До начала работы монтер пути должен явиться в установленное время к месту сбора. Перед началом работы необходимо получить инструктаж руководителя работ о маршруте следования к месту работ и обратно, правилах безопасного производства работ, сходе с пути в установленные места, проверить наличие и исправность инструмента и приспособлений. Работа неисправным инструментом запрещается.

2.2. Перед началом работы монтеры пути должны надеть спецодежду, спецобувь, сигнальный жилет оранжевого цвета и привести их в порядок:

застегнуть на пуговицы обшлага рукавов;
заправить свободные концы одежды так, чтобы они не свисали.
Спецодежду и спецобувь монтер пути не должен снимать в течение всего рабочего времени.

Монтеры пути, получающие предохранительные приспособления и другие средства индивидуальной защиты (респираторы, противогазы, защитные очки) должны быть проинструктированы по правилам пользования и простейшим способам проверки исправности этих приспособлений, а также практически обучены способам их применения.

Закрепленные за монтерами пути спецодежда, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты должны быть подобраны по размеру, росту, и не стеснять движений при работе. Головной убор не должен прикрывать плотно уши (шапка-ушанка должна иметь звуко-проводные вставки).

2.3. О всех обнаруженных неисправностях инструмента, предохранительных приспособлений, средств индивидуальной защиты и других недостатках монтер пути должен сообщить мастеру (бригадиру).

2.4. Проход от места сбора к месту работ и обратно должен осуществляться в стороне от пути или по обочине земляного полотна под наблюдением руководителя работ или специально выделенного лица.

Проход к месту работ и обратно в пределах железнодорожной станции (далее — станции) должен осуществляться по маршрутам служебного прохода, указанным в инструкции по охране труда и с соблюдением требований, изложенных в ней.

2.5. Если невозможно пройти в стороне от пути или по обочине, допускается проход по пути с соблюдением особой осторожности. Идти следует по одному друг за другом или по двое в ряд, не допуская отставания. Одновременно необходимо следить за движением поездов и выполнять указания руководителя, идущего сзади, и специально выделенного и проинструктированного монтера пути, идущего впереди группы. Тот и другой ограждают группу сигналами остановки (днем — развернутым красным флагом, ночью — фонарем с красным огнем). В условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках, в лесистой или застроенной местности, а также в темное время, в туман, метель), кроме того, группу ограждают два выделенных сигналиста, один из которых следует впереди, а другой сзади группы на расстоянии зрительной связи, но так, чтобы увидеть приближающийся поезд не ближе 500 м от идущей группы.

Сигналисты должны идти с развернутыми красными флагами, а ночью — с фонарями с красным огнем и ограждать идущую группу монтеров пути до тех пор, пока они не сойдут с пути. При приближе-

нии поезда сигналист обязан подавать сигналы группе до тех пор, пока она не сойдет с пути; если группа своевременно не сошла с пути, сигналист должен сойти с пути за 400 м от приближающегося поезда 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.

На двухпутном участке необходимо идти навстречу правильному движению поездов, помня о возможности следования поездов и по неправильному направлению. На многопутных участках и перегонах, оборудованных двухсторонней атблокировкой, направление движения поездов следует определять по показаниям светофоров.

В местах, где расчистка снега произведена траншеями, монтеры пуги к моменту подхода поезда должны укрыться в нишах, сделанных в откосах траншей через каждые 20—25 м одна от другой с расположением их в шахматном порядке.

При приближении поезда монтеры пути должны заблаговременно сойти с пути на расстояние не менее, чем указано в п. 3.3 настоящей Инструкции.

2.6. Переходить пути следует под прямым углом, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава (локомотива, вагонов, дрезин и других транспортных средств).

Запрещается переходить и перебегать путь перед приближающимся составом или локомотивом.

Для перехода через путь, занятый вагонами, следует пользоваться переходными площадками. Обходить вагоны, стоящие на пути, разрешается не ближе 5 м от крайнего вагона. Нельзя пролезать под вагонами, протаскивать под ними инструмент, приборы и материалы, переходить по автосцепным устройствам и между вагонами, стоящими на расстоянии менее 10 м друг от друга.

При выходе на путь из-за стрелочных постов, платформ, путевых и других сооружений, ухудшающих видимость пути, необходимо предварительно убедиться в отсутствии движущегося состава, посмотрев вдоль пути налево и направо. При переходе через путь перед составом необходимо помнить о возможном приведении состава в движение, а также о движении поездов по соседнему пути.

При переходе через путь нельзя наступать на рельсы, становиться между рамным рельсом и остряком стрелки или между подвижным сердечником и усовиком.

2.7. При доставке к месту работ поездами, дрезинами, автомашинами (специально оборудованными для перевозки людей) монтеры пути обязаны выполнять все правила посадки в транспортное средство и высадки из него, установленные Инструкцией по перевозке рабочих железнодорожным и автомобильным транспортом, а также требования старшего группы и водителя транспортного средства.

Посадку в вагоны и высадку из вагонов на двухпутных участках следует производить только с полевой стороны. Места посадки и высадки на многопутных линиях устанавливаются руководителями дистанции пути, ПМС.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПУТЕВЫХ РАБОТ

3.1. Приступить к работам разрешается только по указанию руководителя работ после ограждения в установленном порядке места их производства.

3.2. Работа по очистке стрелок должна производиться группой, состоящей не менее, чем из двух и не более, чем из шести монтеров пути, один из которых ведет наблюдение за движением поездов и не участвует в работе.

На раздельных пунктах, где нет постоянной маневровой работы, разрешается выполнять работы на стрелочных переводах одному монтеру пути по квалификации не ниже третьего разряда. Порядок и условия таких работ должны быть изложены в инструкции по охране труда для работников станции. Перечень таких раздельных пунктов устанавливается начальником отделения железной дороги, а где нет отделений — начальником железной дороги по согласованию с Дорпрофсожем, Райпрофсожем (техническим инспектором труда профсоюза железнодорожников и транспортных строителей).

При работе в одно лицо необходимо быть особенно бдительным, непрерывно следить за подходом поездов, располагаться лицом в сторону ожидаемого поезда правильного направления, не ослабляя внимания к движению поездов противоположного направления.

3.3. При приближении поезда на участке, где разрешено движение со скоростью не более 140 км/ч, необходимо 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 участках, где разрешено движение поездов со скоростью более 140 км/ч, сойти с пути необходимо за 5 мин до прохода поезда на расстояние от крайнего рельса

не менее 4 м — при скорости 141—160 км/ч, и не менее 5 м — при скорости 161—200 км/ч. Монтер пути, назначенный старшим в группе, должен иметь при себе выписку из расписания движения поездов.

При проходе поезда по соседнему пути необходимо также сойти на ближайшую обочину земляного полотна на указанные в настоящем подпункте расстояния.

3.4. При производстве работ на закрытом для движения поездов перегоне в "окно" или при ограждении места работ сигналами остановки во время прохода поезда по соседнему пути работы прекращаются. Монтеры пути должны уйти с междупутья; сходить с пути, на котором производятся работы, не требуется.

3.5. 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.

3.6. Работы на горочных, подгорочных и сортировочных путях, а также на стрелочных переводах этих путей должны выполняться только во время перерывов в маневровой работе после согласования с дежурным по станции или горке.

3.7. 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 высокие платформы, здания, заборы, крутые откосы выемок, стены снежных траншей протяженностью более 100 м не позволяют разместиться сбоку от пути, то к работам можно приступать только после ограждения места работ сигналами остановки.

3.8. Если работа связана с переходом через соседний путь (уборка или подноска материалов верхнего строения пути), то она перед проходом поезда должна быть заранее прекращена, чтобы иметь достаточно время для ухода с пути.

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

3.9. Запрещается садиться на рельсы, концы шпал, балластную призму, внутри рельсовой колеи и на междупутье, а также на стеллажи покилометрового запаса рельсов.

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

при работе путеукладчика (кроме обслуживающей его бригады), электробалластра, снегоуборочной машины, рельсошлифовального поезда и других машин тяжелого типа — на 5 м; при работе путевого струга — на 10 м;

при работе машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, двухпутных и роторных снегоочистителей — на 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей; при работе однопутных снегоочистителей — на 25 м.

3.11. 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.

3.12. На время перерыва в работе необходимо сходить с пути на обочину в сторону от крайнего рельса на расстояния, указанные в п. 3.3 настоящей Инструкции.

3.13. Монтеры пути, при работе на участках бесстыкового пути, до начала работ должны быть обучены особенностям производства работ на этих участках.

3.14. При работах в дренажных колодцах необходимо убедиться в отсутствии посторонних газов и запахов. При появлении опасности монтер пути должен выйти на поверхность, а при ухудшении самочувствия подать условный сигнал руководителю работ, который обязан вытащить его с помощью каната, прикрепленного к лямкам страховочного пояса монтера пути.

3.15. Во избежание поражения молнией нужно с приближением грозы принять необходимые меры для обеспечения безопасного прохождения поездов по месту работ, после чего уйти с пути. Нельзя прятаться под деревьями, прислоняться к ним, а также подходить к молниеотводам или высоким одиночным предметам (столбам, деревьям) 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 откосах насыпей или выемок.

При грозе нельзя держать при себе или нести инструмент и другие металлические предметы.

3.16. При переноске петард следует использовать специальные коробки.

Запрещается:

производить припайку к петардам оторвавшихся пружин и лапок; 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 истек.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ НА МОСТАХ И В ТОННЕЛЯХ

4.1. Перед началом работы на мосту монтеры пути должны получить указание руководителя работ о местах складирования материалов, инструмента и местах схода при подходе поездов. В тоннелях каждому монтеру пути следует знать нишу или камеру, в которой он должен укрыться при подходе поезда.

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

4.3. В тоннеле разрешается находиться только во время работы.

По окончании работ, при перерывах на обед оставаться в тоннеле запрещается.

Монтеры пути, занятые на работах в тоннеле, должны знать правила оказания первой медицинской помощи при отравлениях.

При долго не исчезающей загазованности тоннеля необходимо по указанию руководителя работ воспользоваться индивидуальными противогазами, которыми монтеры пути обеспечиваются до начала производства работ.

4.4. При работе на мостах длиной до 50 м монтеры пути здлаго-временно, до подхода поезда, должны уйти за пределы моста, а при длине моста 50 м и более — укрыться на специальных площадках с перилами.

4.5. Монтеры пути за 5 мин до прохода скоростного поезда должны уйти за пределы моста или тоннеля в сторону от пути на расстояние не менее 4 м от крайнего рельса при скорости 141—160 км/ч и не менее 5 м при скорости 161—200 км/ч независимо от длины моста или тоннеля.

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

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ С РУЧНЫМ ПУТЕВЫМ ИНСТРУМЕНТОМ

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

Ручки инструмента должны быть изготовлены из прочного дерева, чисто остроганы, без заусенцев; на ударных инструментах поверхность бойка должна быть чистой и не иметь зазубрин и наплывов металла.

5.2. При завинчивании гаек вручную надо пользоваться типовым ключом. Запрещается бить чем-либо по ключу, увеличивать его длину, наращивая другим ключом, а также применять неисправный ключ, вставлять прокладки между гайкой и губками ключа. При срывании гайки зубилом необходимо надевать защитные очки.

5.3. Проверку совпадений отверстий в накладках и рельсах можно производить только бородком или болтом.

5.4. 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 можно также ломом, вставляя его в крайнее болтовое отверстие только с одного конца. При кантовании рельса запрещается находиться в направлении возможного выброса лома.

Кантование рельсов длиной 25 м должно производиться только специальным устройством (лом со скобой).

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

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

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

5.8. При зачистке заусенцев на шпалах ноги следует ставить так, чтобы исключалась возможность случайного ранения.

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

5.9. Выдергивание костылей лапчатым ломом должно производиться нажимом рук на конец лома. Запрещается для создания дополн-

нительных 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.

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

5.11. При наживлении костыля для забивки необходимо держать его вертикально; первоначально костыль следует закреплять легкими ударами, а затем добивать. При забивке костылей нужно стоять над рельсом вдоль пути.

При работе костыльным молотком нахождение людей в зоне движения молотка запрещается.

5.12. При смене деревянных шпал должны применяться шпальные клемщи. Переносить шпалы необходимо с помощью специальных приспособлений для их переноски.

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

5.13. При постановке и снятии противоугонов ноги следует ставить так, чтобы исключить возможность попадания в них отскочившего противоугона.

Необходимо следить за тем, чтобы монтеры пути не находились напротив снимаемого или устанавливаемого противоугона.

6. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ С ПУТЕВЫМИ МАШИНАМИ, ПЕРЕДВИЖНЫМИ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯМИ И ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТОМ

6.1. 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;

куриль и пользоваться открытым огнем в непосредственной близости от силовой установки или баков с горючим и маслом.

6.2. Перед работой с путевыми машинами монтеры пути должны быть проинструктированы по требованиям безопасности выполняемых работ, о пропуске поездов, нахождении на пути во время работы путевых машин, уходе от работающих машин на безопасное расстояние. Инструктаж проводится руководителем работ на рабочем месте с указанием безопасных мест при пропуске поездов и машин в рабочем положении.

6.3. До начала работ с электрическим инструментом необходимо осмотреть и привести в порядок личную одежду. Во время работы части одежды не должны касаться инструмента.

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

6.5. При необходимости укладки магистрального кабеля через путь его нужно пропускать между шпалами под рельсы.

6.6. Ремонт и регулировку электрического инструмента разрешается производить после полной остановки и отключения инструмента от питающей сети.

6.7. При переходе с электроинструментом с одного места работ на другое и при каждом (даже кратковременном) перерыве в работе напряжение в магистральном кабеле необходимо отключать, а электрический инструмент убирать за пределы габарита подвижного состава.

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

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

6.10. Перемещение передвижной электростанции по фронту работ производится на двухпутном участке по наружной рельсовой нити, а на однопутном — по наиболее удобной нити с ограждением сигнализации остановки.

6.11. 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.

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

6.13. Электрический рельсорезный станок нужно точно устанавливать на распиливаемый рельс и надежно закреплять с помощью скобы.

Запрещается очищать ножовочное полотно до полной остановки рельсорезного станка.

Запрещается удалять руками с распиливаемого рельса металлические опилки.

Работа на рельсорезном станке с абразивным диском без защитных очков (во избежание попадания абразивной пыли в глаза) запрещается.

6.14. Электрический рельсосверлильный станок для работы следует надежно закреплять на рельсе при помощи скобы.

Запрещается очищать сверло во время работы сверлильного станка.

6.15. Шлифовальный круг электрического рельсошлифовального станка должен быть испытан и заключен в стальной кожух.

Запрещается работать с электрическим рельсошлифовальным станком с неиспытанным кругом, без спецодежды и защитных очков.

Электрический рельсошлифовальный станок запрещается использовать для заточки топоров, декселей и другого инструмента.

6.16. 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.

7. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКАХ

7.1. При работе на электрифицированном участке монтерам пути необходимо соблюдать особую осторожность и не приближаться как самим, так и применяемым инструментом к находящимся под напряжением и неогражденным проводам или частям контактной сети и воздушным линиям ближе 2 м.

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

7.3. 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 известиить об этом руководителя работ.

8. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОЧИСТКЕ ПУТЕЙ И СТРЕЛОК ОТ СНЕГА

8.1. Работы по очистке централизованных стрелочных переводов должны производиться в перерывах между движением поездов и маневровых составов или на закрытом для движения поездов пути.

8.2. Перед началом очистки на централизованных стрелочных переводах старший группы должен оградить место работы:

днем — красным сигналом;

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

8.3. 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.

8.4. При работе на стрелочном переводе необходимо занять такое положение, при котором обеспечивалась бы хорошая видимость приближающегося подвижного состава.

8.5. Шланговая очистка стрелок 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 передвижением подвижного состава и быть готовым в любой момент прекратить подачу сжатого воздуха и сигнализировать работающему о приближении подвижного состава.

8.6. При шланговой очистке стрелок нельзя размещать резиновый шланг на рельсах соседних путей или стрелочных переводов, а также закорачивать металлическим наконечником шланга рельсовые цепи на стрелочных переводах.

При необходимости пересечения путей шланг нужно прокладывать под рельсами в шпальных ящиках, очищенных от снега и балласта.

Запрещается открывать разобщительный кран пневмообдувки и подавать воздух, если шланг полностью не расправлен и наконечник не находится в руках работающего. Концевая головка шланга и колонка должны быть плотно соединены.

8.7. Проход от одной стрелки к другой с подключенным к воздушной магистрали шлангом разрешается только при закрытом кране и отсутствии сжатого воздуха в шланге. Шланги к воздухоразборным колонкам и местам их хранения следует переносить собранными в кольца.

8.8. При вывозе снега снегоочистителями монтеры пути должны размещаться в пассажирском или грузовом крытом вагоне, предназначенном для размещения рабочих в пути следования.

8.9. При передвижениях снегоочистителя в зоне погрузки или выгрузки монтеры пути, находящиеся на платформах, должны располагаться на расстоянии не менее 1 м от бортов.

Погрузка и выгрузка снега на ходу поезда запрещается.

8.10. При выполнении путевых работ в сильные морозы, во избежание обморожения нельзя прикасаться голыми руками к металлическим предметам и деталям (рельсам, скреплениям, инструменту). Лицо и открытые части тела следует смазывать защитной мазью.

9. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТАХ И ПЕРЕВОЗКЕ МАТЕРИАЛОВ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ

9.1. Все операции по перемещению грузов должны выполняться только по команде руководителя работ.

Монтеры пути, работающие с кранами и другими грузоподъемными механизмами, должны пройти обучение и проверку знаний в квалификационной комиссии и иметь удостоверение стропальщика.

9.2. Монтерам пути запрещается находиться на расстоянии ближе 2 м от поднимаемого или опускаемого груза, под перемещаемым грузом, в непосредственной близости от работающих механизмов, а также в опасной зоне грузоподъемных кранов, равной длине стрелы крана плюс 5 м.

9.3. 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.

При наличии в вагоне неправильно погруженных шпал, выгрузку их следует производить краном поодиночке с использованием тросовых захватов-удавок.

Выгрузка шпал и брусьев вручную из полувагонов запрещается.

9.4. Монтажные работы по погрузке и выгрузке шпал и брусьев, пропитанных масляными антисептиками, следует производить только в специальной одежде, рукавицах и после нанесения защитной пасты на лицо, руки, шею и другие открытые части тела.

В процессе погрузки, выгрузки, переноса шпал и брусьев, пропитанных масляными антисептиками, нельзя касаться лица рукавицами

или рукавами спецодежды. Перед едой и по окончании работы надо теплой водой с мылом тщательно вымыть руки, лицо, открытые части тела и прополоскать рот. При антисептировании отверстий, рассверленных в деревянных шпалах, монтеры пути должны работать в защитных очках.

9.5. Выгрузка балласта из хопперов-дозаторов может производиться при движении поезда со скоростью не более 5 км/ч. При выгрузке балласта монтерам пути запрещается находиться внутри кузова вагонов; выгрузка балласта и грунта из полувагонов должна производиться только после полной остановки состава.

9.6. Перевозка одиночных рельсов должна производиться двумя съемными порталыми кранами; при этом рельс должен располагаться по оси порталных кранов.

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

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

Установка и снятие портального крана должна производиться двумя монтерами пути.

9.7. Перевозку путевого инструмента и материалов на двухколесных однорельсовых тележках должны производить специально назначенные монтеры пути. Количество монтеров пути должно быть достаточным (но не менее 2 чел.) для того, чтобы заблаговременно до подхода поезда снять груз и убрать с пути тележку. Остальные монтеры пути должны идти в стороне от пути или по обочине земляного полотна.

9.8. 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.

9.9. Для пропуска поезда монтеры пути должны снять с пути однорельсовые тележки, путевые вагончики, материалы; инструмент и расположиться на обочине пути не ближе 2 м от крайнего рельса и в 5 м от тележки, вагончика, материалов, инструмента со стороны приближающегося поезда.

10. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ С ЯДОХИМИКАТАМИ (ГЕРБИЦИДАМИ) ПО УНИЧТОЖЕНИЮ РАСТИТЕЛЬНОСТИ

10.1. Монтеры пути, привлекаемые для работы с ядохимикатами, должны пройти медицинское освидетельствование, инструктаж, сдать санитарно-технический минимум по работе с ядохимикатами и получить разрешение на работу с ними. Лица, не обученные мерам безопасности, к работе не допускаются.

10.2. Продолжительность выполнения работ по погрузке, разгрузке, транспортировке ядохимикатов, а также работ, связанных с химическим уничтожением растительности, не должна превышать 6 ч в день.

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

Лица, не имеющие спецодежды или обеспеченные ею не полностью, к работе с ядохимикатами не допускаются.

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

Запрещается стирать спецодежду, мыть резиновые сапоги, перчатки на расстоянии менее 200 м от колодцев, рек, озер, ручьев и ключей.

10.5. Монтеры пути, привлекаемые к работе с ядохимикатами, должны выполнять следующие требования безопасности:

при производстве погрузочно-разгрузочных работ, вскрытии тары, приготовлении раствора и опрыскивании необходимо исключать попадание раствора или пыли в дыхательные пути и на кожу;

во время опрыскивания, приготовления раствора или погрузочных работ запрещается курение, прием пищи и воды, а также хранение продуктов питания в карманах;

перед едой необходимо тщательно вымыть руки и лицо, прополоскать рот, а по окончании работ принять душ.

11. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ НА БАЗЕ ПМС

11.1. К работе на звенособорочных и звеноразборочных линиях, не связанной с управлением механизмами линий, допускаются монтеры пути, прошедшие обучение по безопасной работе на данной линии.

11.2. При подаче рельсов, скреплений, шпал на сборочный путь рабочие должны выйти из зоны возможного падения груза.

Находиться и устанавливать противоугоны на звене, передвигающимся на тележках, запрещается.

11.3. При погрузке и разгрузке рельсов с помощью кранов следует удерживать рельсы только за головку на расстоянии 0,4 м от торца.

При перетяжке пакетов звеньев и рельсов на платформах, оборудованных съемным оборудованием (СО и УСО), рабочим необходимо находиться на расстоянии не менее 10 м от троса.

12. ДЕЙСТВИЯ МОНТЕРА ПУТИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

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

сход подвижного состава с рельсов;

падение грузов с состава;

разлив или рассыпание опасных и вредных веществ;

загорание подвижного состава и искусственных сооружений;

обрыв контактного провода;

возгорание в полосе отвода;

сплыв насыпи;

нарушение целостности верхнего строения пути, угрожающее сходом подвижного состава.

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

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

12.4. При ликвидации аварийной ситуации необходимо действовать в соответствии с Инструкцией по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах Российской Федерации.

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

На электрифицированных участках меры электробезопасности определяет представитель дистанции электроснабжения.

12.6. При загорании подвижного состава или искусственных сооружений необходимо:

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

при необходимости вывести людей из опасной зоны;

сообщить руководителю работ или мастеру (бригадиру) и далее действовать по его указанию.

12.7. В случае участия в тушении пожара монтеры пути должны знать следующее:

при пользовании пенными (углекислотными, порошковыми) огнетушителями струю пены (порошка, углекислоты) не направлять на людей. При попадании пены на незащищенные участки тела стереть ее платком или другим материалом и смыть водным раствором пищевой соды;

при загорании электрооборудования применять только углекислотные или порошковые огнетушители. При пользовании углекислотным огнетушителем не браться рукой за растрub огнетушителя;

внутренними пожарными кранами необходимо пользоваться только вдвоем: один раскатывает рукав от крана к месту пожара, второй — по команде раскатывающего рукав открывает кран;

при тушении пламени кошмой пламя накрывают ею так, чтобы огонь не попал на человека, тушащего пожар;

при тушении пламени песком совок, лопату не поднимать на уровень глаз во избежание попадания в них песка;

тушить горящие предметы, находящиеся на расстоянии менее 2 м от контактной сети, разрешается только углекислотными аэрозольными или порошковыми огнетушителями;

тушить горящие предметы, находящиеся на расстоянии менее 2 м от контактной сети, водой, пенным и воздушно-пенным огнетушителями можно только после снятия напряжения с контактной сети, ее заземления и указания руководителя работ или другого ответственного лица;

тушение горящих предметов, расположенных 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 пены не касалась контактной сети и других частей, находящихся под напряжением.

12.8. При обнаружении обрыва проводов контактной сети или воздушных линий, следует немедленно сообщить дежурному по станции, энергодиспетчеру или поездному диспетчеру, оградить место обрыва и следить, чтобы никто не приближался к нему ближе 8 м. В случае, если оборванные провода или другие элементы контактной сети и воздушных линий нарушают габарит приближения строений и могут быть задеты при проходе поезда, необходимо это место оградить сигналами остановки.

Запрещается подходить ближе 8 м к оборванным проводам контактной сети и воздушных линий, а также прикасаться чем-либо к ним и находящимся на них посторонним предметам независимо от того, касаются они или не касаются земли или заземленных конструкций.

12.9. При нарушении целостности верхнего строения пути, угрожающем сходом подвижного состава, монтер пути должен подать сигнал остановки приближающемуся подвижному составу и сообщить о случившемся руководителю работ и дежурному по станции.

На электрифицированных участках 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.

13. ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ

13.1. Время от момента травмы (отравления) до получения помощи должно быть предельно сокращено. Оказывающий помощь обязан действовать решительно, но обдуманно и целесообразно.

Прежде всего необходимо принять меры к прекращению воздействия повреждающих факторов, правильно оценить состояние постстра-

давшего. При осмотре пострадавшего сначала устанавливают, жив он или мертв, затем определяют тяжесть поражения. Во многих случаях пострадавший теряет сознание. Оказывающий помощь должен уметь отличить потерю сознания от смерти.

Признаки жизни:

наличие сердцебиения и пульса на крупных артериях (сонной, бедренной, плечевой);

наличие самостоятельного дыхания (устанавливается по движению грудной клетки, по увлажнению зеркала, приложенного ко рту и носу пострадавшего);

реакция зрачка на свет (если открытый глаз пострадавшего заслонить рукой, а затем быстро отвести руку в сторону, то наблюдается сужение зрачка).

При обнаружении минимальных признаков жизни необходимо немедленно приступить к оказанию первой помощи. Нужно выявить, устраниить или ослабить угрожающие жизни проявления поражения — кровотечение, остановку дыхания и сердечной деятельности, нарушение проходимости дыхательных путей, сильную боль.

Признаки смерти:

помутнение и высыхание роговицы глаза;

похолодание тела, появление трупных пятен и трупного окоченения;

сужение зрачка ("кошачий глаз") при сдавливании глаза с боков.

Во всех случаях при оказании первой медицинской помощи необходимо принять меры к быстрой доставке пострадавшего в лечебное учреждение. Вызов медицинского работника не должен приостанавливать оказания первой медицинской помощи.

13.2. При получении механической травмы необходимо остановить кровотечение. При венозном кровотечении из раны (кровь имеет темно-вишневую окраску, вытекает равномерной струей) достаточно наложить стерильную повязку с тугим бинтованием (давящая повязка) или хорошо притянуть ватно-марлевый тампон к ране с помощью липкого пластиря.

При остановке артериального кровотечения (изливающаяся кровь ярко-красного цвета, бьет сильной пульсирующей струей) вначале прижимают артерию выше места повреждения к кости, чтобы прекратить поступление крови к месту ранения, а затем накладывают стандартный или импровизированный жгут. Под жгут обязательно подкладывают записку с указанием даты, часа и минут его наложения. Максимально допустимое время сдавления жгу-

том составляет 1,5— 2 ч. При любом кровотечении поврежденной части тела придают возвышенное положение и обеспечивают покой.

При переломах ни в коем случае не следует пытаться составить отломки кости — устраниТЬ искривление конечности при закрытом переломе или вправить вышедшую наружу кость при открытом переломе. Необходимо обеспечить неподвижность поврежденных частей тела с помощью шины (стандартной или изготовленной из подручных средств) и бинта. При открытом переломе останавливают кровотечение, накладывают стерильную повязку, и только после этого приступают к иммобилизации (приводят в неподвижность поврежденную часть тела).

При растяжении связок необходимо наложить на место растяжения холодный компресс, затем давящую повязку.

При вывихах или других повреждениях суставов фиксируют конечность в положении, которое наиболее удобно для пострадавшего и причиняет ему меньшее беспокойство. Нельзя пытаться вправлять вывих и применять силу для изменения вынужденного положения конечности.

13.3. При термическом ожоге кипятком (горячей пищей) необходимо быстро снять пропитанную горячей жидкостью одежду. При этом не следует отрывать прилипшие к одежде участки кожи, а осторожно обрезать вокруг одежды ножницами, оставив прилипшие участки.

Горячую одежду нужно также попытаться снять или срочно потушить. Лучше всего это сделать путем завертывания в одеяло или другую плотную ткань. Из-за прекращения доступа воздуха пламя затухает. Ни в коем случае нельзя бежать в воспламенившейся одежде, сбивать пламя незащищенными руками. Полезно в течение нескольких минут орошать место ожога струей холодной воды или прикладывать к нему холодные предметы. Это способствует быстрейшему предотвращению воздействия высокой температуры на тело и уменьшению боли. Затем на ожоговую поверхность нужно наложить стерильную, лучше ватно-марлевую повязку. Материал, накладываемый на поверхность, можно смочить разведенным спиртом или водкой, что помимо обезболивания дезинфицирует кожу.

Абсолютно противопоказано производить какие-либо манипуляции на ожоговой поверхности, накладывать повязки с мазями, жирами, красящими веществами. Применение порошка соды, крахмала, мыла, сырого яйца также нежелательно, так как эти средства, помимо загрязнения, вызывают образование трудноснимаемой с ожоговой поверхности пленки. В случае обширного ожога пострадавшего лучше

завернуть в чистую простыню и срочно доставить в лечебное учреждение или вызвать медицинского работника.

Для уменьшения болей пострадавшему дают обезболивающее средство [анальгин и(или) другие]. При возможности его следует напоить горячим чаем, кофе, щелочной минеральной водой. Можно также развести в 1 литре воды половину чайной ложки питьевой соды и одну чайную ложку поваренной соли и давать пить.

13.4. При ранениях глаза острыми или колющими предметами, а также повреждениях глаза при сильных ушибах, пострадавшего следует срочно направить в лечебное учреждение. Попавшие в глаза предметы не следует вынимать из глаза, чтобы еще больше не повредить его. На глаз наложить стерильную повязку.

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

При ожогах химическими веществами необходимо открыть веки и обильно промывать глаза в течение 10—15 мин слабой струей проточной воды, после чего пострадавшего отправить в лечебное учреждение.

При ожогах глаз горячей водой, паром промывание глаз не рекомендуется. Глаза закрывают стерильной повязкой и пострадавшего направляют в лечебное учреждение.

13.5. При поражении электрическим током прежде всего необходимо немедленно прекратить действие электрического тока на пострадавшего. Для этого отключают ток выключателем, поворотом рубильника, вывинчиванием пробок, обрывом провода. Если это невозможно, то сухой палкой или другим предметом, не проводящим электричество, отбрасывают провод. Нельзя прикасаться к пострадавшему голыми руками, пока он находится под действием тока.

После этого следует тщательно обследовать пострадавшего, на местные повреждения наложить стерильную повязку. При легких поражениях, сопровождающихся обмороком, головокружением, головной болью, болью в области сердца, кратковременной потерей сознания, необходимо создать покой и принять меры к доставке пострадавшего в лечебное учреждение.

При оказании первой медицинской помощи пострадавшему важно дать обезболивающие (анальгин, седалгин и другие), успокаивающие (настойка валерианы) и сердечные (валокардин, капли Зеленина и другие) средства.

При тяжелых поражениях, сопровождающихся остановкой дыхания и состоянием “мнимой смерти” (бледная кожа, зрачки широкие,

не реагирующие на свет, дыхание и пульс отсутствуют, признаки жизни устанавливаются лишь тщательным выслушиванием тонов сердца) единственно действенной мерой помощи является немедленное проведение искусственного дыхания, иногда в течение нескольких часов подряд. Если остановки сердца не произошло, правильно проведенное искусственное дыхание быстро приводит к улучшению состояния. Кожные покровы приобретают естественную окраску, появляется пульс. Наиболее эффективно искусственное дыхание методом рот в рот (16—20 вдохов в минуту). Контроль искусственного дыхания осуществляется по колебаниям грудной клетки.

После того как пострадавший придет в сознание, его следует напоить водой, чаем, кофе (но не алкогольными напитками!) и тепло укрыть.

При остановке сердца производят одновременно с искусственным дыханием наружный массаж сердца с частотой 60—70 надавливаний в минуту. Об эффективности массажа судят по появлению пульса на сонных артериях.

При сочетании искусственного дыхания и непрямого массажа сердца на каждое вдувание воздуха в легкие пострадавшего делают пять-шесть надавливаний на область сердца, в основном в период выдоха. Искусственное дыхание и массаж сердца делают до их самостоятельного восстановления либо до появления явных признаков смерти.

Транспортируют пострадавшего в лечебное учреждение в положении лежа.

13.6. При отравлении и 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 одну-две таблетки активированного угля.

При отравлениях кислотами необходимо тщательно промыть желудок водой и дать пострадавшему обволакивающие средства: молоко, сырье яйца.

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 приступить к искусственному дыханию и непрямому массажу сердца (см. предыдущий пункт настоящей Инструкции). Во всех случаях отравления пострадавшего необходимо направить в лечебное учреждение.

13.7. Первая медицинская помощь при о б м о р о ж е н и и заключается в немедленном согревании пострадавшего и особенно отмороженной части. Для этого человека вносят или вводят в теплое помещение. Отмороженную часть тела вначале растирают сухой тканью, затем помещают в таз с теплой водой (30—32 °C). За 20—30 мин температуру воды постепенно доводят до 40—45 °C. Конечность тщательно отмывают от загрязнения. При неглубоких обморожениях согреть пострадавшего можно с помощью грелки или даже тепла рук. После согревания поврежденную часть тела вытирают насухо, закрывают стерильной повязкой и тепло укрывают.

Отмороженные участки тела нельзя смазывать жиром или мазями. Это затрудняет в последующем их обработку. Нельзя также растирать обмороженные участки тела снегом, так как при этом охлаждение усиливается, а льдинки ранят кожу и способствуют инфицированию.

Следует также воздержаться от интенсивного растирания и массажа охлажденной части. Такие действия при глубоких обморожениях могут привести к повреждению сосудов.

При общем охлаждении пострадавшего необходимо тепло укрыть, дать теплое питье (чай, кофе). Для снижения болей принимают обезболивающие средства (анальгин и др.). Быстрая доставка пострадавшего в лечебное учреждение также является мерой первой медицинской помощи.

13.8. В целях профилактики острых кишечных и н ф е к ц и й необходимо соблюдать:

правила личной гигиены — мыть руки с мылом перед приемом пищи и после каждого посещения туалета;

условия и сроки хранения продуктов питания.

При появлении признаков инфекционного заболевания немедленно обратиться к врачу и ни в коем случае не выходить на работу, чтобы не явиться источником инфекции для окружающих.

14. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

14.1. По окончании работ монтер пути должен:

очистить от грязи инструмент, инвентарь, приспособления и сложить их в специально предназначенные места и кладовые;

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

14.2. Загрязненную и неисправную спецодежду монтер пути должен сдать в стирку, химчистку или ремонт.

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

14.4. 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 кожных покровов и средств индивидуальной защиты.

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

О Г Л А В Л Е Н И Е

1. Общие требования безопасности	3
2. Требования безопасности перед началом работы и при следовании на работу и с работы	7
3. Требования безопасности при производстве путевых работ	10
4. Требования безопасности при производстве работ на мостах и в тоннелях	13
5. Требования безопасности при работе с ручным путевым инструментом	14
6. Требования безопасности при работе с путевыми машинами, передвижными электростанциями и электроинструментом	15
7. Требования безопасности при работе на электрифицированных участках	17
8. Требования безопасности при очистке путей и стрелок от снега	18
9. Требования безопасности при погрузочно-разгрузочных работах и перевозке материалов верхнего строения пути	19
10. Требования безопасности при производстве работ с ядохимикатами (гербицидами) по уничтожению растительности	21
11. Требования безопасности при производстве работ на базе ПМС	22
12. Действия монтера пути в аварийных ситуациях	22
13. Оказание первой медицинской помощи пострадавшим	24
14. Требования безопасности по окончании работы	29

Нормативное производственно-практическое издание

**ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА
для монтера пути**

Технический редактор *Н. И. Горбачева*
Корректор *Л. А. Гладких*
Компьютерная верстка *И. А. Мочаловой*

Изд. лиц. 010163 от 21.02.97. Подписано в печать 18.02.00. Формат 60x88 1/16.
Усл. печ. л. 1,96. Уч.-изд. л. 1,79. Тираж 105 000 экз. Заказ 930
Заказное. С 013. Изд. № 3-3-1/4 № 6991
Государственное унитарное предприятие
ордена "Знак Почета" издательство "Транспорт"
107078, Москва, Новая Басманная, д. 10

Отпечатано в АООТ "Политех-4"
129110, Москва, ул.Б. Переяславская, д. 46