



ОХРАНА ТРУДА

Корпоративный кадровый учебно-методический центр ОАО «ФПК»

Тема №6

Общие меры безопасности при производстве работ и на хождении на железнодорожных путях

КРИВОБЛОЦКИЙ АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
преподаватель высшей категории

Общие требования безопасности для работников железнодорожного транспорта при нахождении на путях во время исполнения служебных обязанностей

Прежде всего работники не должны находиться на путях без надобности. Подходя к пути, надо внимательно осмотреться и убедиться в том, что по этому пути не приближается подвижной состав, и только после этого переходить путь под прямым углом. При этом не следует наступать на рельсы и становиться между острьями и рамными рельсами или в желоба крестовины стрелочного перевода. Нельзя переходить или перебежать путь перед надвигающимся поездом, локомотивом или маневровым составом.

Вдоль пути идти можно только посередине междупутья или обочине земляного полотна. При этом надо внимательно прислушиваться и чаще осматриваться, наблюдая за движением по смежным путям. Идти внутри колеи и по концам шпал запрещается. Чтобы не споткнуться, необходимо обращать внимание на кабельные стойки, муфты, коробки, дроссель-трансформаторы, тяги, электроприводы и другие устройства и предметы, находящиеся на территории станции.



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«24» декабря 2012 г. Москва № 2665р

Об утверждении Правил по безопасному нахождению работников
ОАО «РЖД» на железнодорожных путях

В целях обеспечения безопасности работников филиалов ОАО «РЖД» при выполнении работ и нахождении на железнодорожных путях:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2013 г. прилагаемые Правила по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях.

2. Руководителям департаментов и управлений, филиалов ОАО «РЖД»: довести настоящее распоряжение до сведения причастных работников; обеспечить в установленном порядке изучение Правил по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях, утвержденных настоящим распоряжением.

Старший вице-президент ОАО «РЖД»



В.А. Гапанович

Исп. Панасюк Сергей Александрович, ЦБТ
2-30-54

Переход через железнодорожные пути с использованием пешеходных тоннелей, мостов, маршрутов служебного прохода, обозначенными указательным знаком «Служебный проход»

Для безопасного перехода людей через железнодорожные пути на станциях и остановочных пунктах пригородных поездов предусматриваются пешеходные мосты или тоннели.

Тоннель представляет собой искусственное сооружение для прокладки пути под землей.

Пешеходные мосты - это надземный пешеходный переход, представляющий сложное техническое сооружение и расположенный над железнодорожными путями.

Основной недостаток надземного пешеходного перехода — большой перепад высот по сравнению с подземным.

На станциях должны быть установлены маршруты служебного прохода работников по территории станции к служебным, вспомогательным зданиям и помещениям, рабочим местам (зонам), а также к пассажирским платформам и другим остановкам транспорта. Указанные маршруты следует прокладывать перпендикулярно оси путей в наиболее безопасных местах (по уширенным обочинам пути, широким междупутьям), удаленных от главных путей, с минимальным пересечением путей по территории. Проходы обозначаются знаками "Служебный проход".

Маршруты служебного прохода указываются в техническо-распорядительном акте станции.

В местах пересечений дорог для транспортных средств и служебных проходов с железнодорожными путями должны быть сделаны твердые покрытия или настилы на уровне головки рельсов шириной: не менее 3,0 м - для перемещения транспортных средств, не менее 2,0 м - для прохода работников с грузом и не менее 1,5 м - для прохода работников без груза.

Схемы служебных маршрутов прохода к рабочим местам

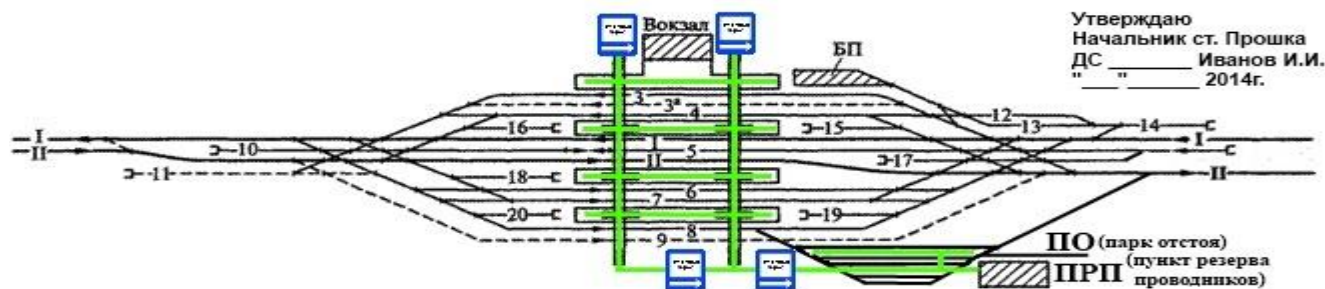
Маршрут служебного прохода - маршрут движения работников ОАО «РЖД» по территории станции или структурных подразделений к служебным и вспомогательным помещениям и сооружениям, а также от места сбора к зданиям и помещениям, рабочим местам (зонам), к пассажирским платформам и другим остановкам транспорта и оборудованный в соответствии с Техническими требованиями.

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.

На территории станций организуют наиболее безопасные маршруты служебного прохода. Вдоль таких маршрутов устанавливают указательные знаки «Служебный проход» в виде прямоугольника синего цвета. Ширина проходов должна быть не менее 1 м.

На территории станции могут быть и запрещающие знаки «Проход запрещен» в виде круга с красной каймой, предупреждающие знаки «Берегись поезда» и «Осторожно! Негабаритное место» в виде треугольника желтого цвета с черной каймой.

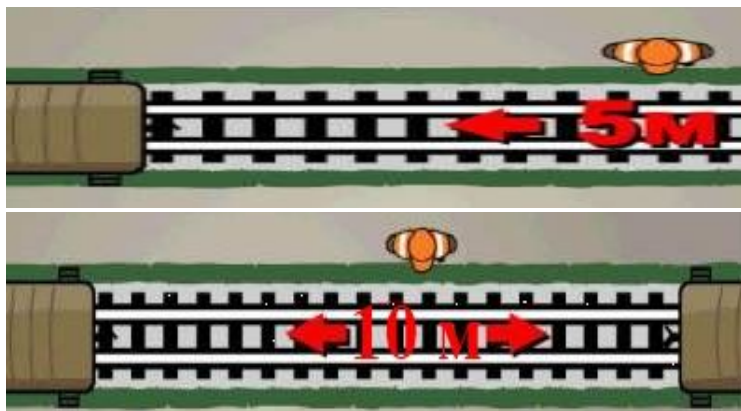
Схемы маршрутов утверждаются начальником станции с указанием даты утверждения и должны находиться на всех рабочих местах.



Проход между расцепленными вагонами, локомотивами, электросекциями и секциями локомотивов

При переходе через пути, занятые вагонами, надо пользоваться тормозными площадками вагонов или обходить стоящий состав на расстоянии не менее 5 м от крайнего вагона.

Нельзя проходить между расцепленными вагонами, если расстояние между ними менее 10 м, пролезать под стоящими вагонами, переходить по сцепным приборам, а также пользоваться тормозными площадками вагонов движущегося поезда.



Правила и схемы безопасного прохода через пути



Для собственной безопасности и предотвращения травматизма переходить через пути следует по специально устроенным, обозначенным и освещаемым (в темное время суток) переходам. Переход оборудуют настилами, расположенными на уровне головки рельса, и обозначают указательными знаками с надписью «Переход».

Запрещается переходить через пути в районе стрелочных переводов. Прежде чем вступить на путь, необходимо убедиться, что и с одной, и с другой стороны нет приближающегося подвижного состава. Переходить пути следует только под прямым углом. На рельсы нельзя наступать ногами. Пути, занятые вагонами и не огражденные (в установленном порядке) сигналами остановки, **запрещается** переходить под вагонами, под автосцепкой или через автосцепку. В таком случае надо воспользоваться тормозной площадкой вагона или обойти стоящие вагоны на расстоянии не менее 5 м.



Переход через тормозные площадки вагонов

Переходить путь, занятый подвижным составом, пользуясь только переходными площадками вагонов, убедившись в исправности поручней и подножек и в отсутствии движущихся по смежному пути локомотива и вагонов.

При входе и выходе из пассажирского вагона необходимо соблюдать следующие меры безопасности:

- открывать дверь вагона только после полной остановки вагона;

- зафиксировать открытую дверь на фиксатор. В момент подъема откидной площадки находиться от нее на безопасном расстоянии. Если откидная площадка не открылась автоматически, то ее следует открыть принудительно, осторожно придерживая рукой. Открытую откидную площадку надежно закрепить на фиксатор;

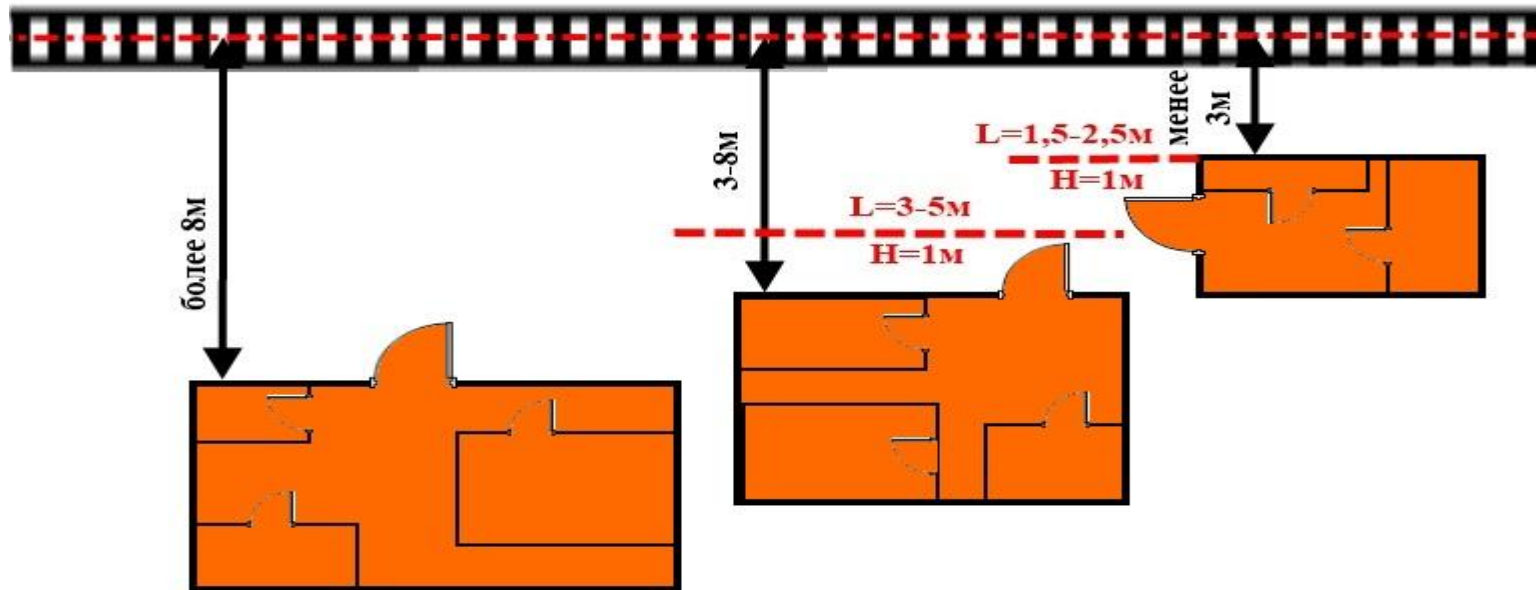
- убедиться в надежном креплении поручней входных дверей и откидных площадок, подножек и ступенек вагона;

- при сходе с вагона располагаться лицом к вагону, предварительно осмотрев место схода и убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава по соседнему железнодорожному пути или транспортного средства по платформе (перрону);

- спускаться вниз по подножкам вагона из тамбура осторожно, держась обеими руками за поручни, и не отрывать рук до тех пор, пока ноги не коснутся земли. Прыгать с тамбурной площадки или с подножки вагона не допускается;

- закрывать и открывать двери плавно, без стука, держась только за ручку двери и располагаясь лицом к ней. Держаться за дверные пазы, наружные решетки, а также закрывать снаружи боковые тамбурные двери, держась за решетку, не допускается.

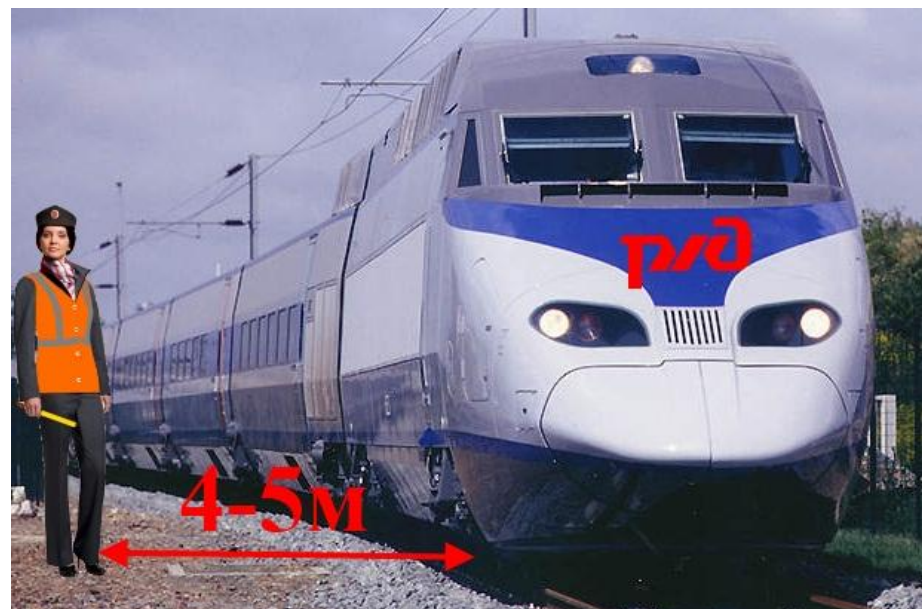
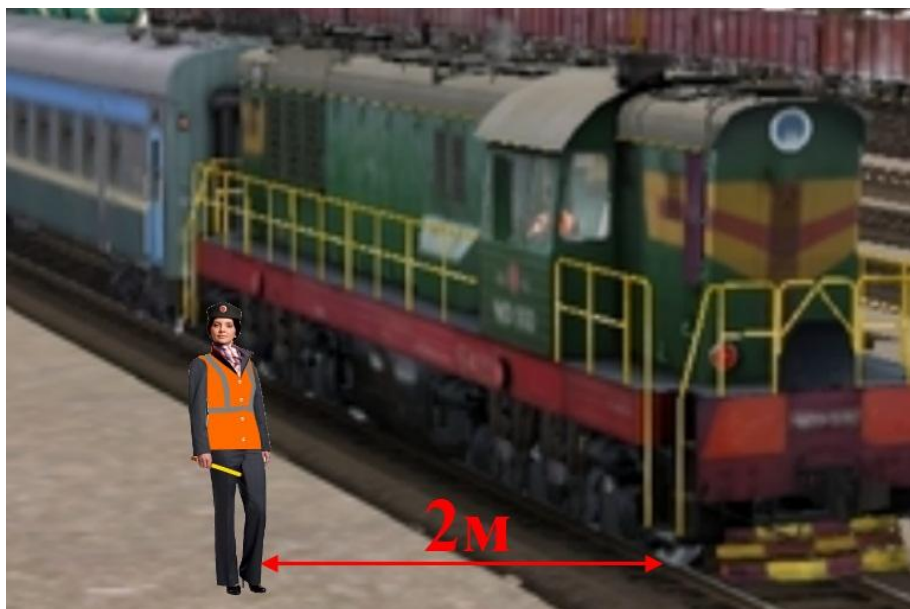
Устройство выходов из служебно-технических помещений, расположенных вблизи путей



Служебно-технические здания размещают вблизи путей с соблюдением габарита приближения строений. Для обеспечения безопасности работающих к устройству выходов из таких зданий предъявляют особые требования. Если здание расположено на расстоянии более 8 м от оси ближайшего пути, выход из него может быть устроен в сторону пути. При расстоянии от зданий до оси пути 3—8 м выход в сторону пути допускается только при условии установки ограждения высотой 1 м и длиной 3—5 м. В случаях, когда здание расположено на расстоянии менее 3 м от оси пути, выход разрешается устраивать только вдоль пути. При этом со стороны пути устанавливают ограждение высотой 1 м и длиной 1,5—2,5 м.

Меры безопасности при пропуске подвижного состава

Работники должны находиться на безопасном расстоянии от ближайшего рельса: не менее 2 м при пропуске маневровых составов и поездов, следующих со скоростью до 120 км/ч; 2,5 м — при пропуске поездов с грузами третьей и четвертой степеней боковой негабаритности; 5 м — при пропуске поездов, следующих со скоростью более 120 км/ч. Регулировщик скорости движения поездов, после укладки ручного тормозного башмака на рельс перед надвигающимся отцепом, должен отойти в сторону от пути на расстояние не менее 1,5 м.



Правила схода с пути при производстве работ в случае приближения поезда

При производстве путевых работ на перегонах, в случае приближения поезда, следующего со скоростью до 120 км/ч, рабочие отводятся от пути с таким расчетом, чтобы при расстоянии до поезда не менее 400 м на пути не осталось ни одного человека.

Расстояния, на которые должны отводиться рабочие, следующие: при приближении поезда — не менее 2 м; при работе путеукладчика, электробалластера, уборочной машины, рельсошлифовального поезда и других путевых машин тяжелого типа — не менее 5 м, путевого струга — не менее 10 м, машин, оборудованных щетнеочистительными устройствами, двухпутных и роторных снегоочистителей — не менее 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей; при работе однопутных снегоочистителей — не менее 25 м.



На участках движения поездов со скоростью более 120 км/ч не позднее чем за 5 мин до прохода поезда рабочие отводятся от пути в полевую сторону на расстояние не менее 4 м от ближайшего рельса. При пропуске поезда на станции рабочие и руководитель работ должны находиться в месте, заранее указанном руководителем.

Меры безопасности, если работник оказался между двумя движущимися по соседним путям поездами

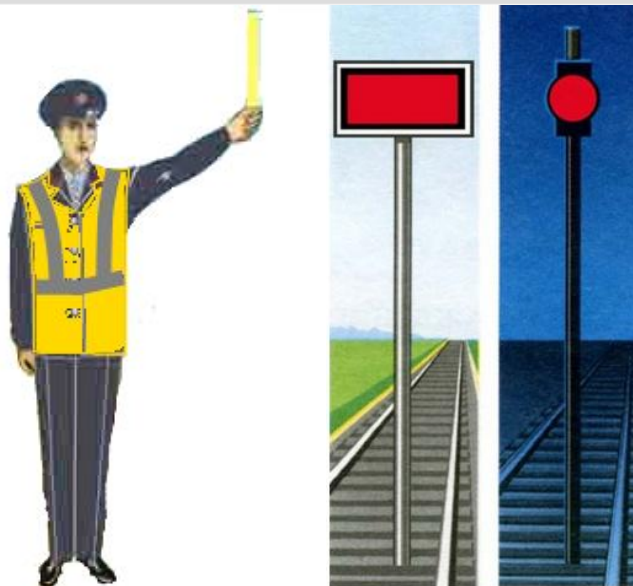
Если, проходя по междупутью, вы видите, что к вам приближаются четный и нечетный поезда, сойдите на обочину или в другое междупутье, чтобы не оказаться между движущимися поездами. Если вы оказались между движущимися по соседним путям поездами, локомотивами, то нужно немедленно сесть или лечь на землю в междупутье.



Меры безопасности труда, принимаемые перед началом работ на железнодорожных путях

Перед выходом на работу руководитель работ обязан: проверить исправность рабочего инструмента, механизмов, сигнальных принадлежностей, наличие и состояние спецодежды; убедиться в том, что заявка о выдаче предупреждений на поезда принята к исполнению. Кроме того, он обязан провести инструктаж рабочих о безопасном маршруте прохода к месту работы и обратно, по правилам безопасного выполнения работ, о порядке ограждения места работы, необходимости наблюдения за движением поездов и маневровых составов, о своевременном прекращении работы и сходе с пути.

До начала работ выставляют сигнальщиков и сигналы остановки или уменьшения скорости движения, сигнальные знаки «С». Для предупреждения работающих о приближении поезда по соседнему пути, при работах на одном из путей двухпутного участка, независимо от того, какими сигналам ограждено место работ, по соседнему пути устанавливают знаки «С».



Проход вдоль железнодорожных путей от места сбора на работу и обратно

Для прохода вдоль путей на территории крупных станций устраивают и обозначают маршруты служебных проходов. В отдельных случаях ходить вдоль путей можно посередине широкого междупутья. При этом необходимо внимательно следить за движением поездов и маневровых составов по смежным путям, а также за состоянием междупутья. Если работник, проходя вдоль путей, несет длинный предмет, то располагать его надо параллельно рельсам. При приближении подвижного состава по смежному пути предмет следует положить на междупутье и отойти на безопасное расстояние, чтобы пропустить состав. Запрещается ходить между рельсами, по концам шпал, а также по обочине пути на расстоянии ближе 2 м до ближайшего рельса.

Следовать на работу и обратно разрешается только в стороне от пути или по обочине земляного полотна на расстоянии не менее 2 м от рельса под наблюдением руководителя работ или специально назначенного работника. В случаях, когда пройти в стороне от пути или по обочине невозможно, например во время снежных заносов, допускается проход рабочих по пути, но при этом должны быть приняты необходимые меры предосторожности. На двухпутном участке следует идти навстречу правильному движению поездов.

При приближении поезда рабочие заблаговременно отводятся в сторону от рельсовой колеи (на участках со скоростью движения до 120 км/ч — на расстояние не менее 2 м от ближайшего рельса; со скоростью свыше 120 км/ч — не менее 4 м). При проходе поезда по соседнему пути, рабочих также отводят от рельсовой колеи на указанные расстояния. Руководитель работ обязан предупреждать рабочих об особой осторожности и следить за тем, чтобы они шли по одному (друг за другом) или по два человека в ряду, не отставая.

На двухпутном участке необходимо идти навстречу движению поездов в установленном направлении. При проходе по пути, работнику необходимо держаться в стороне от рельсов, по возможности в сторону следования поездов и не направлять предметы в сторону движения поездов.

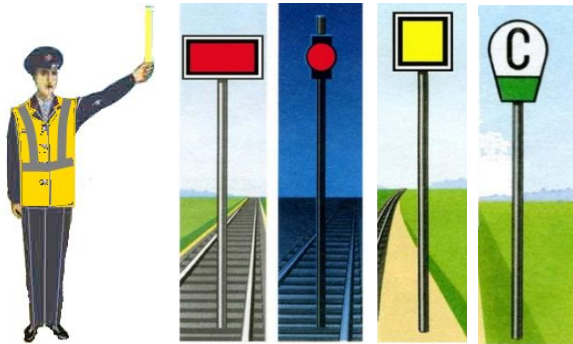
Правила ограждения идущей группы работников днем и ночью



На двухпутном участке необходимо идти навстречу движению поездов в установленном направлении (т.е. навстречу правильному движению), помня о возможности следования поездов и по неправильному направлению.

Во время передвижения руководитель находится сзади группы, ограждая ее красным сигналом. В условиях плохой видимости (при крутых кривых, в глубоких выемках, лесистой местности и т. п.) выделяются два сигналиста, один из которых следует впереди, а другой сзади группы на расстоянии зрительной видимости, но так, чтобы приближающийся поезд был виден на расстоянии не менее 500 м от идущей группы. Они одновременно оповещают рабочих о приближении поезда с помощью рожка и должны ограждать идущую группу до тех пор, пока рабочие не сойдут с пути. Днем сигналисты должны идти с развернутым красным флагом, а ночью — с красным огнём ручного фонаря.

Меры безопасности при производстве работ на железнодорожных путях и правила ограждения мест производства работ на перегонах и станциях



Для обеспечения безопасности движения поездов и труда рабочих место производства работ ограждают соответствующими сигналами. Запрещается приступать к работам до ограждения сигналами места работ, а также снимать ограждающие сигналы до полного окончания работ, проверки состояния пути, контактной сети и соблюдения габарита подвижного состава. При работе с механизмами и инструментами, ухудшающими слышимость, принимают дополнительные меры безопасности: выдают предупреждения на поезда об особой бдительности и подаче оповестительных сигналов при приближении к месту работ.

В систему ограждения входят переносные сигналы и сигнальные знаки, петарды, автоматическая оповестительная сигнализация, а также сигналисты по охране сигналов и оповещения работающих о приближении поезда. Сигналистами могут быть назначены монтеры пути с разрядом квалификации не ниже III, выдержавшие соответствующие испытания.

Схемы и порядок ограждения места работ сигналами остановки и уменьшения скорости, сигнальными знаками «С» (о подаче свистка) установлены Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.

Станция _____ (шляпфель) Ф. ДУ-61 Утверждена МПС СССР в 1977г.
 " _____ " _____ 19 ____ г.

Предупреждение на поезд № _____

Километры	Время действия предупреждения	Скорость не более км в час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км в час	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Дежурный по станции _____
 (Бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали)

Опасные факторы, связанные с работой в зоне ограниченной видимости и слышимости и необходимостью неоднократного пересечения путей; меры обеспечения безопасности

Особую бдительность необходимо проявлять при нахождении на железнодорожных путях в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях, когда видимость и слышимость значительно ухудшаются.

Перед началом работ, выполняемых в темное время суток, во время тумана, метелей, когда видимость составляет менее 800 м, принимаются дополнительные меры по обеспечению безопасности работающих на путях. В этом случае необходимо дать заявку для выдачи **предупреждений** на поезда об особой бдительности и о подаче оповестительных сигналов при приближении к месту производства работ, выставить сигнальщиков с обеих сторон от места работ и так спланировать работы, чтобы фронт их у одной бригады не превышал 50 м.

Станция _____ (штемпель) Ф. ДУ-61 Утверждена МПС СССР в 1977г.
" _____ 19 ____ г.

Предупреждение на поезд № _____

Километры	Время действия предупреждения	Скорость не более км в час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км в час	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Дежурный по станции _____

(Бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали)



Меры безопасности при производстве работ на участках со скоростным движением поездов

Участки со скоростью движения поездов более 120 км/ч считаются скоростными. Перед началом работы руководитель проводит инструктаж об особенностях производства работ на таких участках, разъясняет необходимость заблаговременного ухода с места работ на расстояние не менее 4 м от пути, указывая при этом, что поезд, движущийся со скоростью 140 км/ч, проходит за 1 с 39 м.

Руководители работ, дежурные по переездам, обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений должны иметь при себе выписку из расписания движения поездов в пределах обслуживаемых участков. Прежде чем приступить к выполнению работ, руководитель уточняет у дежурного по станции или поездного диспетчера время проследования поездов, идущих со скоростью более 120 км/ч. Не менее чем за 10 мин до проследования такого поезда бригада рабочих прекращает работы, приводит путь в исправное состояние и не позднее чем за 5 мин до прохода поезда уходит в полевую сторону на расстояние не менее 4 м от крайнего рельса (на участках со скоростью движения 121...140 км/ч). Если работы ведутся на пути, смежном с тем, по которому должен проследовать скоростной состав, то они прекращаются с таким расчетом, чтобы за 5 мин до прохода поезда все рабочие были отведены с путей на безопасное расстояние. При развернутом фронте работ, рабочие отводятся с пути не менее чем за 10 мин до прохода поезда.

В случае, когда скоростной поезд не проследовал по расписанию, не разрешается приступать к работе до уточнения с поездным диспетчером времени его проследования.

Безопасность при работе на путях в зимних условиях

Работа в зимних условиях, особенно в период снегопадов и метелей, выполняется при пониженной видимости и слышимости, ухудшении состояния рабочих мест в результате обледенения поверхностей подножек и поручней вагонов, локомотивов и др.

Пути и стрелки, как правило, очищают от снега механизированными средствами снегоуборки. Ответственность за обеспечение безопасности работ возлагается на бригадира пути. Временными рабочими, привлекаемыми к снегоуборке, руководит дорожный мастер, бригадир или опытный монтер пути. При очистке станционных путей и стрелок снег складывают на широких междупутьях в валы, в которых не реже чем через 9 м устраивают проходы шириной не менее 1 м. Горочные и подгорочные пути и стрелки очищают в периоды, когда на них не подают вагоны. На станциях с электрической централизацией стрелок должна быть разработана инструкция по организации работ и обеспечению безопасности при очистке стрелочных переводов.

Сигнальная одежда, сигнальные принадлежности, средства информации и связи при производстве работ на железнодорожных путях

Приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 22 октября 2008 г. N 582н «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПОВЫХ НОРМ БЕСПЛАТНОЙ ВЫДАЧИ СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛЬНОЙ ОДЕЖДЫ, СПЕЦИАЛЬНОЙ ОБУВИ И ДРУГИХ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РАБОТНИКАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ЗАНЯТЫМ НА РАБОТАХ С ВРЕДНЫМИ И (ИЛИ) ОПАСНЫМИ УСЛОВИЯМИ ТРУДА, А ТАКЖЕ НА РАБОТАХ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ В ОСОБЫХ ТЕМПЕРАТУРНЫХ УСЛОВИЯХ ИЛИ СВЯЗАННЫХ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Пассажирское хозяйство

Жилет сигнальный 2 Класс защиты

Начальник поезда пассажирского 1 шт. на 2 года

Проводник пассажирского вагона, Поездной электромеханик, Приемосдатчик груза и багажа 1 шт. на год
Старший осмотрщик вагонов; осмотрщик вагонов; слесарь по ремонту подвижного состава 4 шт. на год

Сигнальные принадлежности: флаги желтый и красный в чехле, свисток, фонарь.

Ремонто-оперативная радиосвязь - комплекс стационарных и подвижных технических средств радиосвязи, обеспечивающий связь при производстве работ по ремонту и обслуживанию технических средств на железнодорожных станциях и перегонах.

Сигнализаторы оповещения предназначены для предупреждения работающих на путях в горловинах станций, путях разъездов и постов примыкания, оборудованных электрической централизацией, о приближении подвижного состава. Для этого сигнализаторы снабжены звуковым и световым сигналами. Они имеют также контрольные сигналы, сообщающие об исправности блоков оповещения.

Сигнал оповещения о приближении подвижного состава, следующего по разрешающим показаниям поездных сигналов, подается не менее чем за 50 с до приближения поезда к месту работ. При приближении поезда к зоне производства работ звучит сигнал оповещения.

Если сигнал (как контрольный, так и оповещения) отсутствует, надо немедленно прекратить работу и доложить о случившемся дежурному по станции или диспетчеру диспетчерской централизации.

Предупреждающая окраска сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей



ЗАПРЕЩАЕТСЯ
располагаться в негабаритном месте при
пропуске подвижного состава

Сооружения и устройства, расположенные с отступлением от габарита приближения строений, должны иметь предупреждающую окраску. Такую же окраску должны иметь сооружения и устройства, если между ними и подвижным составом персоналу находится опасно. Основным цветом предупреждающей окраски является желтый, а вспомогательным — черный. Окраску выполняют в виде чередующихся желтых и черных полос равной ширины, при этом полосы располагают под углом 45°.



Меры безопасности при перевозке рабочих автотранспортом, хозяйственными поездами

В тех случаях, когда работы должны выполняться на расстоянии более 2 км от места расположения основного объекта, предусматривается организованная доставка работников к месту работ и обратно. На каждое транспортное средство выделяют ответственного за перевозку. По должности он не может быть ниже бригадира. Ответственный обязан обеспечить безопасное размещение рабочих, порядок в пути следования, порядок при посадке в вагон и высадке из него, выгрузку инструмента и материалов, а также пожарную безопасность.

На участках, где обращаются пригородные или местные пассажирские поезда, рабочих доставляют этими поездами, а путевой и другой инструмент — автомобилями. Для доставки рабочих могут быть организованы специальные рабочие поезда. Запрещается движение рабочих поездов вагонами вперед. Рабочие поезда должны состоять из пассажирских вагонов пригородного сообщения и одной платформы для перевозки инструмента, материалов и горючего. Горючее при этом должно быть надежно затарено. Перевозка горючего на любых транспортных средствах вместе с людьми категорически запрещается.

Посадку и высадку рабочих на двух- и многопутных перегонах производят только с полевой стороны. Двери с противоположной стороны вагонов должны быть закрыты. Поезд сопровождает работник по должности не ниже производителя работ или дорожного мастера. Сопровождающий находится в локомотиве поезда.

При организованной доставке рабочих к месту работ и обратно автомобилем водитель обязан строго соблюдать «Правила дорожного движения Российской Федерации» от 01.01.06.

Меры, принимаемые для безопасного проведения работ вблизи или при непосредственном контакте с движущимся или готовым к движению подвижным составом, железнодорожно-строительными машинами

При работе на перегоне следует отходить на расстояние:

не менее 5 м — при работе путеукладчика, электробалластера, уборочной машины, рельсошлифовального поезда и других машин тяжелого типа;

на 10 м — при работе путевого струга;

на 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей, от машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, и роторных снегоочистителей.



Основные положения системы информации «Человек на пути»

Локомотивная бригада, следуя по станции или перегону, внимательно следит за свободностью пути. О каждом случае несвоевременного схода работающих с пути, по которому следует поезд или состав, также с соседнего пути (кроме бригады контактной сети, работающей с изолирующей съёмной вышкой), работы персонала без сигнальных жилетов, ограждения, отсутствия предупреждения о работе людей на путях машинист локомотива или его помощник немедленно сообщают по радиосвязи дежурному по станции, а при следовании поезда по перегону - дежурному ближайшей станции.

Если при проследовании поезда на соседнем пути работы не прекращены, необходимо информировать по радиосвязи машиниста встречного поезда о работающих на путях. Машинист, получив такое сообщение, принимает меры по предупреждению наезда (подает более частые оповестительные сигналы, снижает скорость или принимает меры к остановке поезда).

После окончания работы машинист производит запись о вскрытых нарушениях с указанием дежурного по станции, которому передана информация, в книгу замечаний, находящейся в депо. Машинисты, занятые маневровой работой на станциях - в журнал по системе «Человек на пути», находящийся у дежурного станции.

Дежурный по станции, получив сообщение от машиниста локомотива или его помощника о нарушениях работающими на путях правил техники безопасности, немедленно передает его дежурному по дистанции, вагонному депо, энергодиспетчеру или руководителю предприятия, со стороны работников которого допущены эти нарушения, и делает соответствующие запись в журнале по системе «Человек на пути».

Контрольные вопросы по Теме № 6.

1. Общие требования безопасности при нахождении на железнодорожных путях.
2. Маршрут служебного прохода.
3. Проход между расцепленными вагонами.
4. Переход через тамбур вагона.
5. Меры безопасности при пропуске подвижного состава.
6. Меры безопасности при проходе вдоль путей.
7. Сигнальная одежда и принадлежности.
8. Предупреждающая окраска сооружений и устройств.
9. Система информации «Человек на пути».

