

1. Укажите понятие, цели и задачи охраны труда.
2. Права и обязанности работников в области охраны труда.
3. Перечислите основные требования безопасности при нахождении на железнодорожных путях.
4. Виды инструктажей; цель и правила их проведения.
5. Поясните действие на железнодорожном транспорте системы предупредительных талонов по охране труда.
6. Оказание первой помощи пострадавшему от действия электрического тока.
7. Перечислите порядок действий при обнаружении оборванного контактного провода, дайте определение шагового напряжения.
8. Поясните действие электрического тока на организм человека. Факторы, влияющие на исход электрической травмы.
9. Перечислите средства индивидуальной защиты. Требования, предъявляемые к средствам индивидуальной защиты.
10. Оказание первой помощи пострадавшему при переломах.
11. Оказание первой помощи пострадавшему при термических ожогах.
12. Оказание первой помощи пострадавшему при отравлениях.
13. Оказание первой помощи пострадавшему при травме глаз.
14. Оказание первой помощи пострадавшему при кровотечениях.
15. Оказание первой помощи пострадавшему при обмороке и тепловом ударе.
16. Оказание первой помощи пострадавшему при укусах насекомых и змей.
17. Оказание первой помощи пострадавшему при обморожении.

18. Требования охраны труда при проходе по мостам, тоннелям и другим искусственным сооружениям.
19. Виды контроля и надзора за состоянием охраны труда на предприятии. Комплексная система охраны труда предприятия КСОТ-П.
20. Понятие о несчастном случае. Классификация несчастных случаев. Порядок расследования несчастных случаев на производстве.
21. Назначение и основные нарушения по системе информации «Человек на пути».
22. Требование охраны труда при грозе, при обращении с петардами.
23. Требование охраны труда при работе на электрифицированных участках пути.
24. Требования охраны труда при пропуске путевых машин.
25. Требования охраны труда при работе в стесненных условиях и плохой видимости.
26. Требования охраны труда перед началом работы и при следовании к месту работы и обратно по перегону.
27. Требования охраны труда перед началом работы и при выполнении обхода на станции.
28. Опасные и вредные факторы; их источники, виды, причины возникновения.
29. Перечислите опасные и вредные производственные факторы. Средства защиты от них.
30. Требования охраны труда по окончании работы.
31. Укажите порядок действий контроллера состояния железнодорожного пути при обнаружении пожара на путях в пределах железнодорожных станций.
32. Требования охраны труда в аварийных ситуациях.
33. Оказание первой помощи пострадавшему при переохлаждении.
34. Причины пожаров на железнодорожном транспорте. Первичные средства пожаротушения.
35. Причины травматизма. Действия работника при получении травмы. Акт-1.

1. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПРИ
ПРОХОДЕ ПО МОСТАМ,
ТОННЕЛЯМ И ДРУГИМ
ИСКУССТВЕННЫМ СООРУЖЕНИЯМ

При осмотре и работе на мостах длиной до 50 м обходчик пути должен заблаговременно, до подхода поезда, уйти за пределы моста, а при длине моста 50 м и более - укрыться на специальной площадке-убежище с перилами. Стоять на тротуаре моста вне площадки-убежища во время прохода поезда запрещается. В тоннеле разрешается находиться только во время осмотра и работы. При перерывах на обед и по окончании осмотра оставаться в тоннеле запрещается.

При осмотре и работе в тоннелях длиной до 50 м, а также на предпортальных участках, где крутые откосы выемок, подпорные стены и другие устройства не позволяют разместиться

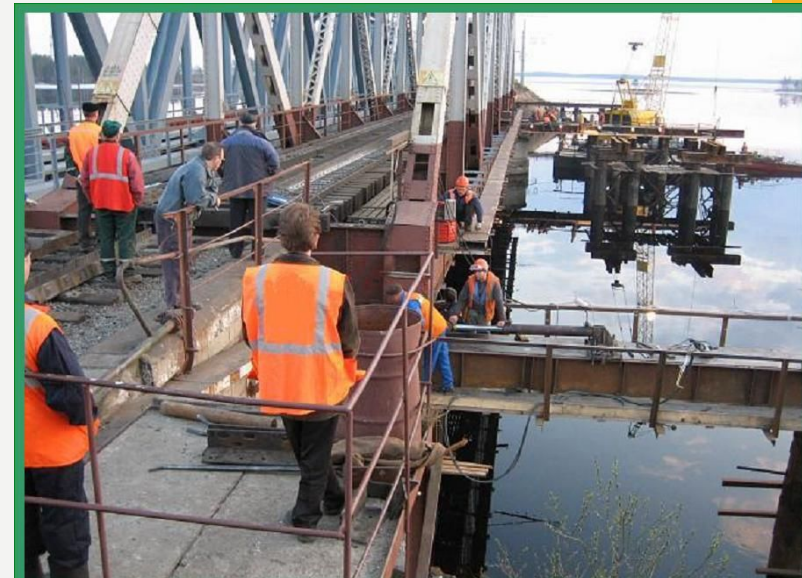
сбоку от рельсовой колеи, необходимо так рассчитать время, чтобы к моменту прохода поезда находиться за пределами тоннеля и его предпортального участка.

При длине тоннеля 50 м и более перед проходом поезда необходимо укрыться в одной из ниш тоннеля, расположение которых следует определять по стрелкам на стенах тоннеля, указывающим направление к ближайшей нише.

На время пропуска путевых машин, поездов на тепловозной и паровозной тяге и проветривания тоннеля после их прохода, а также при визуальной определяемой стойкой его задымленности, из-за выхода из строя вентиляционных установок, обходчик пути, работающий в тоннеле должен надеть противогаз.

Выходить из ниши и приступать к работе после прохода поезда можно только убедившись в срабатывании автоматической оповестительной сигнализации, а при ее отсутствии или неисправности - зрительно и по слуху в отсутствии движущихся поездов как по одному, так и по другому пути.

при невозможности прохода в стороне от пути или по обочине (в тоннелях, на мостах, при разливе рек, отсутствии обочин, во время снежных заносов и в других случаях) проход по пути допускается производить с соблюдением следующих требований безопасности: на двухпутном и многопутном участке необходимо идти навстречу движению поездов в установленном направлении (правильному направлению движения), помня о возможности следования поездов и по неправильному направлению;



2. Виды контроля и надзора:

КСОТ - это многоступенчатый контроль за состоянием охраны труда в подразделении, который определяет факторы рисков, управление факторами рисков и создания безопасных условий труда.

Целями и задачами КСОТ является:

вовлечение непосредственных исполнителей работ к управлению ОТ;

выработка у работников поведенческих навыков выявления факторов, которые могут привести к травмам;

предупреждение случаев производственного травматизма и проф. заболеваний с последующим анализом полученной информации, оценкой факторов рисков и выработкой мер по устранению выявленных нарушений;

ведение визуального контроля за состоянием ОТ (визуализация состояния охраны труда в подразделении);

Порядок проведения КСОТ-П

1. Ежедневный контроль по КСОТ-П

Проводит непосредственный руководитель работ (1 уровень контроля).

Выявленные замечания заносятся в ведомость несоответствий (руководителями смены, а так же любым работником смены).

По окончанию смены непосредственный руководитель работ закрашивает ячейку в бланке визуализации «КСОТ-П» соответствующим цветом согласно Перечню несоответствий. Бланк «КСОТ-П» может закрашиваться красным (ОПАСНОСТЬ), оранжевым (ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ), желтым (ВНИМАНИЕ), синим (МИКРОТРАВМЫ) или зеленым цветом (ОТСУТСТВИЕ НАРУШЕНИЙ), соответствующим выявленному замечанию.

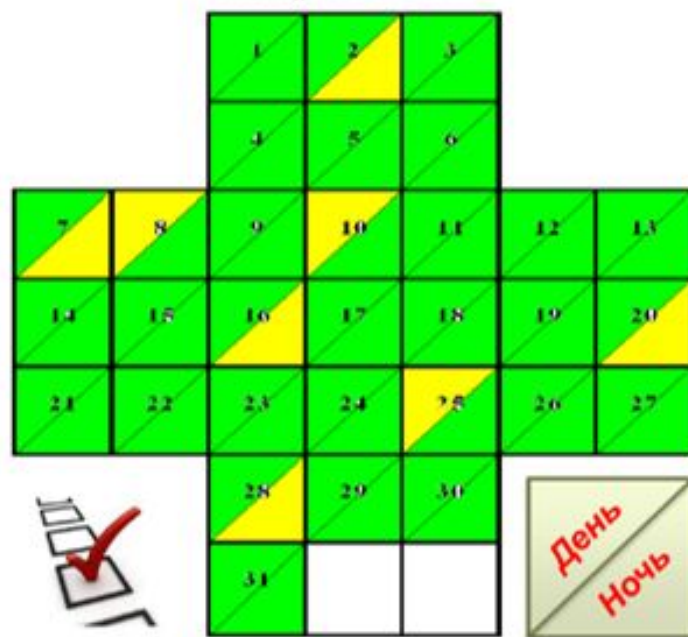
После устранения нарушения в ведомости делается отметка о выполнении.

Копии Ведомостей направляются специалисту по охране труда структурного подразделения до 5 числа каждого месяца и хранятся в отдельной папке в течении года следующего за отчетным.

Визуальное представление состояния охраны труда на производственном участке.

1 степень

Визуализация состояния охраны труда в подразделении



Дневная смена – с 08:00 до 20:00
Ночная смена – с 20:00 до 08:00

Критерии оценки состояния охраны труда в подразделении

№ критерия	Цвет	Критерий оценки
1.	Красный	Опасность
1.1		Несчастный случай на производстве
1.2		Применение машинистом локомотива экстренного торможения поезда, для предотвращения наезда на работников
1.3	Нарушение работником требований трудовой дисциплины	
2.	Жёлтый	Предупреждение
2.1		Нарушение технологических процессов, правил и инструкций по охране труда
2.2		Эксплуатация неисправного оборудования и инструмента
2.3		Применение не соответствующих и неисправных видов спецодежды, спецобуви.
2.4		Не применение средств индивидуальной защиты.
2.5	Нарушение правил пожарной безопасности	
3.	Зелёный	Без нарушений

Форма журнала контроля

Дата, время проверки	ФИО лица, выяв. нарушение	Выявленное нарушение	ФИО нарушителя	Приняты меры	Отметка о выполнении
	1				
	2				

2. Ежемесячный контроль

проводит руководитель производственного подразделения (мастер, начальник ПТО) с участием уполномоченного лица по охране труда.

По результатам проверки руководитель подразделения заполняет контрольный лист № 1 с отражением в нем замечаний до 5 числа месяца, следующего за отчетным. В графе «Соответствие требованиям охраны труда» делает следующую отметку:

«ДА» (или +) при наличии оцениваемого фактора в полном объеме;

«НЕТ» (или -) при отсутствии одного из показателей оцениваемого фактора;

Контрольные листы № 1 хранятся у руководителя производственного подразделения в течение года в одной папке с Ведомостями несоответствий ежесменного контроля, копия контр. листа №1 предоставляется специалисту по охране труда.

Проверяют:

своевременность, журналы инструктажей работников по охране труда;

наличие инструкций по ОТ, перечней рабочего инструмента, тех. процессов и схем служебных проходов; состояние маршрутов служебного и технологического проходов;

уровень освещенности рабочих территорий;

исправность двухсторонней парковой связи, стационарной и носимых радиостанций;

обеспеченность работников исправным инструментом, осветительными фонарями; СИЗ;

наличие знаков безопасности, плакатов, сигнальной разметки, и предупреждающей окраски;

защитных, сигнальных и противопожарных средств и устройств, контрольно-измерительных приборов;

исправность электрооборудования, соблюдение работниками правил электробезопасности;

обеспечение безопасности в служебно-технических помещениях (тепловой режим, освещенность, ограждения оборудования, механизмов, свобода проходов);

соблюдение работниками при нахождении на ж.д. путях мер безопасности, регламента переговоров, ОТ;

проведение ежедневного (ежесменного) контроля КСОТ-П;

обеспеченность работников санитарно-бытовыми помещениями и их содержание;

ограждение и обозначение негабаритных мест и других опасных зон;

соблюдение режима труда и отдыха, трудовой дисциплины;

другие вопросы ОТ

3. Ежеквартальный контроль

- осуществляется комиссионно под председательством руководителя структурного подразделения или его заместителей с участием представителя проф. органа, специалиста по ОТ и обязательно в присутствии руководителя данного подразделения, не реже одного раза в три месяца с охватом всех произв. подразделений по графику.

Проверяют перечень вопросов, соответствующих 3 ступени контроля. По результатам проверки заполняется контрольный лист № 2, аналогично контр. листу №1. Контрольные листы № 2 хранятся у специалиста по ОТ в течение года. Рассмотрение итогов ежеквартального контроля проводит начальник структурного подразделения ежемесячно на планерном совещании.

Ежеквартально проверяют:

организацию обучения по ОТ и проверки знаний требований ОТ;

содержание рабочих мест, оборудования и инструмента;

организацию электробезопасности;

организацию пожарной безопасности;

соблюдение работниками мер безопасности по ОТ;

осуществление контроля за состоянием охраны труда;

обеспечение работников спецодеждой, спецобувью и средствами защиты;

санитарно-бытовое обеспечение;

другие вопросы ОТ.

Контрольный лист по охране труда №2 для проведения ежеквартального контроля за состоянием охраны труда в производственном подразделении

Наименование структурного подразделения _____ Наименование произв. участка _____
 Должность проверяющего _____ ФИО проверяющего _____
 Дата составления контрольного листа "___" _____ 201__ г.

№	Оцениваемый фактор	Соответствие требованиям охраны труда (ДА/НЕТ)	Бальность (от ДА - 2 балла, до НЕТ - 0 баллов)	Выявленные несоответствия (заполняется при выявлении несоответствий)	Срок исполнения и ответственный	Принятые меры по устранению несоответствий	Отметка о выполнении
1	2	3	4	5	6	7	8
Организация обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда-20 баллов							
1	Соблюдение порядка обучения и проверки знаний по охране труда работников. График проверки знаний по охране труда на текущий год, ознакомление работников. Соблюдение сроков.						
2	Соблюдение порядка проведения и оформления инструктажей по охране труда (первичный, повторный, целевой, внеплановый)						
3	Соблюдение порядка проведения и оформления стажировки (приказ, программа стажировки, оформление в журнале, соответствие графику работы)						

Количество баллов оцениваемых факторов, не соответствующих требованиям охраны труда вычитаются из максимальной суммы баллов в 100 баллов. За каждое несоответствие снимается по 2 балла, записывается замечание и разрабатываются мероприятия по устранению выявленных нарушений.

от 90 до 100 баллов	Полностью соответствует требованиям ОТ
от 80 до 90 баллов	В основном соответствует
от 60 до 80 баллов	Частично соответствует
от 0 до 60 баллов	Не соответствует

Результаты ежемесячного, ежемесячного, ежеквартального контроля оформляют протоколом, в котором указывают мероприятия по устранению выявленных недостатков, сроки выполнения мероприятий и лиц, ответственных за выполнение; при необходимости издают приказ о привлечении к дисциплинарной ответственности. Все бланки «КСОТ-П» размещаются на специальных стендах.

3. Назначение и основные нарушения по системе информации «Человек на пути»

2.3. Система информации «Человек на пути» направлена на предупреждение случаев травматизма по причине наезда подвижного состава на работающих и граждан, находящихся на железнодорожных путях, обеспечение контроля за соблюдением правил нахождения на железнодорожных путях, а также на уменьшение количества случаев, влияющих на ухудшение функционального состояния машиниста и снижение его работоспособности.

Перечень нарушений требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях

№ п/п	Наименование нарушения
1.	Несвоевременный уход работающих с путей на обочину земляного полотна (в ниши, убежища), а при отсутствии достаточного места – на обочину смежного пути, при обнаружении (визуальном или звуковом) приближающегося подвижного состава на расстояние менее 2,5 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 120 км/ч, менее 4 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения 121 – 140 км/ч и менее 5 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения более 140 км/ч, в том числе при проходе поезда по смежному пути, если место работ не ограждено сигналами остановки (при применении экстренного торможения)
2.	Расположение людей сидящих на рельсах, на концах шпал, напольных и наземных устройствах, пирамидах покилометрового запаса рельсов
3.	Спрыгивание с подвижного состава
4.	Передвижение внутри рельсовой колеи в попутном направлении движения поездов на перегоне (на двухпутном участке)
5.	Нахождение в междупутье (кроме междупутья на территории станции, обеспечивающего минимально допустимые безопасные расстояния, указанные в п. 1 настоящей таблицы) во время прохода поездов по смежным путям

6.	Переход через путь перед близко идущим поездом
7.	Подлезание под вагоны стоящего состава
8.	Протаскивание рабочих инструментов под вагонами (кроме осмотровиков вагонов под огражденным поездом)
9.	Работа людей на железнодорожном пути без сигнальных жилетов или в жилете, не отвечающем своему назначению (без светоотражающих вставок и обозначения принадлежности владельца к соответствующему структурному подразделению)
10.	Нахождение в колее соседнего пути при проходе поезда (кроме случаев, когда место работ ограждено сигналами остановки или на пути находится бригада района контактной сети, работающая с изолирующей съёмной вышкой огражденной сигнаристами)
11.	Работа без выдачи предупреждений на поезда об особой бдительности локомотивных бригад в случаях предусмотренных ПТЭ

12.	Работа без ограждения места работ установленным порядком (отсутствие сигналистов, переносных сигналов и неполное или неправильное ограждение места работ)
13.	Не прекращение работ на соседнем пути в «окно» при проходе поезда
14.	Перевозка путевого инструмента и материалов на двухколесных однорельсовых или одноосных тележках без сопровождения монтерами пути в количестве, достаточном для заблаговременного, до подхода поезда, снятия с пути тележки (менее 2-х человек)
15.	Не ограждение дефектоскопной тележки или тележки для перевозки инструмента и материалов с обеих сторон специально выделенными сигналистами с красными флажками
16.	Проезд на подножке вагона в негабаритном месте
17.	Переход через путь перед вагонами (при роспуске вагонов на сортировочных горках или при осуществлении маневров толчками) или вход в пространство между вагонами после начала их движения
18.	Проезд на автосцепках, буксе, стоя на платформе или сидя на ее бортах, нахождение на других выступающих частях вагона.
19.	Нахождение осмотрщика вагонов, принимающего поезд «с ходу», вне зоны «островок безопасности»
20.	Неограждение бригад, работающих со съемной изолирующей вышкой, сигналистами в установленном порядке
21.	Нахождение у съемной изолирующей вышки при работе на пути менее 4-х человек (включая руководителя работ и работающих наверху монтеров)

- | | |
|-----|--|
| 22. | Выполнение работы на съёмной изолирующей вышке во время прохода поезда по соседнему пути |
| 23. | Отсутствие наблюдающего в бригаде работающих или работа на пути в одно лицо (кроме случаев, когда единоличный осмотр устройств ж.д. инфраструктуры допускается нормативными документами) |
| 24. | Выполнение работы на светофорах (мостиках, консолях) во время движения поездов по железнодорожному пути, к которому относится светофор, и смежным железнодорожным путям на перегоне |
| 25. | Отсутствие на сигналистах сигнальных знаков отличия |
| 26. | Сход работниками с подножки или поднятие на подножку вагона до полной остановки состава |
| 27. | Сход членов бригады с пути в разные стороны при прохождении поезда на двухпутном участке |
| 28. | Погрузка и выгрузка материалов, инструмента и оборудования с платформы (автомотрисы, мотовоза) при проходе поезда по соседнему пути |

4. Требования охраны труда при грозе, при обращении с петардами

Во избежание поражения молнией с приближением грозы необходимо прекратить обход и уйти с пути. Нельзя прятаться под деревьями, прислоняться к их стволам, 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. Во время грозы 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.

Петарды должны постоянно находиться в специальных коробках, обеспечивающих их сохранность.

Запрещается:

производить припайку к петардам оторвавшихся от них пружин и лапок;

подвергать петарды ударам и нагреву, вскрывать;

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

хранить петарды возле огня или отопительных приборов;

пользоваться петардами, если срок их годности истек.

5. Требования охраны труда при работе на электрифицированных участках пути

При содержании и ремонте пути и сооружений на электрифицированных участках железных дорог должны выполняться Правила электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах.

Все работы на электрифицированных участках руководитель должен организовать так, чтобы исключалась возможность приближения людей и используемых ими ручных инструментов к находящимся под напряжением и неогражденным проводам или частям контактной сети и воздушных линий (ВЛ) на расстояние ближе 2 м, а также прикосновение к электрооборудованию как непосредственно, так и через какие-либо предметы.

Руководитель работ обязан обеспечить соблюдение безопасных приемов, особенно при работах с длинными

предметами.

При необходимости приближения по условиям производства работ к находящимся под напряжением и неогражденным частям контактной сети, волнопроводов и ВЛ на расстояние ближе 2 м, с контактной сети, ВЛ и связанных с ними устройств должно быть снято напряжение и установлено заземление на весь период работ. Для этого руководитель работ должен дать письменную заявку в адрес руководителя дистанции электроснабжения о необходимости обеспечения производства работ вблизи устройств контактной сети и ВЛ с указанием точного места, начала, продолжительности и содержания работ, а также сообщить об этом начальникам соответствующих районов контактной сети и районов электроснабжения. Заявка подается не менее чем за одни сутки до начала работ. Приступать к работам разрешается только после получения руководителем путевых работ от представителя района контактной сети

(электроснабжения) письменного разрешения, форма которого приведена в приложении 4 (не приводится).

Все работы в части обеспечения электробезопасности работающих, кроме надзора за электроустановками путевых машин и механизмов, производятся под наблюдением представителя района контактной сети (электроснабжения), указания которого по вопросам электробезопасности являются обязательными для руководителя работ.

По окончании работ руководитель обязан убедиться в том, что люди выведены в безопасную зону, механизмы сняты, рельсовый путь исправен, путевые машины приведены в транспортное положение. После этого руководитель путевых работ отмечает время их окончания на письменном уведомлении, находящегося у представителя района контактной сети (электроснабжения).

Запрещается прикасаться к оборванным проводам контактной сети, волноводам, ВЛ и находящимся на них

посторонним предметам независимо от того, касаются они или не касаются земли или заземленных конструкций и подходить к ним на расстояние ближе 8 м. Участок должен быть огражден и находиться под надзором работника, выделенного руководителем работ, для исключения попадания в опасную зону людей. Об обнаружении оборванного провода необходимо сообщить энергодиспетчеру.

На электрифицированных участках постоянного и переменного тока отсоединение от рельсов, а также восстановление ранее снятого или случайно нарушенного заземления опор контактной сети или других сооружений, заземленных на рельс при наличии напряжения в контактной сети, запрещается.

Перед началом работ руководитель работы должен провести инструктаж, назначить ответственных лиц за соблюдение правил техники безопасности. Целевой инструктаж по электробезопасности проводит

представитель участка электроснабжения с регистрацией в журнале участка, околотка или ПМС. Его указания в части электробезопасности, снятия и установки заземляющих и других устройств являются обязательными для работников пути.

6. Требования охраны труда при пропуске путевых машин

При обнаружении (визуальном или звуковом) приближающегося поезда контролер пути должен отойти на обочину от крайнего рельса пути на следующие расстояния:

при приближении поезда, дрезины, автомотрисы, отдельного локомотива - не менее чем на 2,5 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 120 км/ч, не менее чем на 4 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения 121-140 км/ч, а на скоростных и высокоскоростных участках железной дороги (при установленных скоростях движения более 140 км/ч) - на расстояние не менее 5 м от крайнего рельса за 10 мин. до прохода поезда;

при приближении работающих путеукладчика (кроме обслуживающей его бригады), электробалластера, снегоуборочной машины, рельсошлифовального поезда

и других путевых машин тяжелого типа - не менее чем на 5 м;

при приближении работающих машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, двухпутных и роторных снегоочистителей - не менее чем на 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей.

При нахождении работников на путях станций допускается отойти на середину междупутья, обеспечивающего указанные выше минимально допустимые безопасные расстояния. При этом нужно смотреть и под ноги, учитывая, что на междупутье могут быть предельные столбики, лотки, водоотводные канавы и другие препятствия.

Запрещается нахождение работников на междупутье на перегонах на участках пути, расположенных на совмещенном земляном полотне при пропуске высокоскоростного и скоростного поездов (при установленных скоростях движения более 140 км/ч).

Запрещается находиться работникам впереди и сзади рабочих органов работающего путевого струга на расстоянии ближе 10 м, однопутных снегоочистителей - не менее 25 м.

Запрещается находиться работникам впереди и сзади рабочих органов работающего путевого струга на расстоянии ближе 10 м.

Во время работы питателя или боковых щеток снегоуборочного поезда запрещается находиться перед этими органами на расстоянии ближе 15 м.

Запрещается находиться впереди работающих роторных снегоочистителей на расстоянии менее 30 м.

7. Требования охраны труда при работе в стесненных условиях и плохой видимости

На особо сложных участках по плану и профилю, в условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках, в лесистой или застроенной местности, а также в темное время, в туман, метель и других случаях) и слышимости, на многопутных участках пути обход и осмотр должны осуществляться двумя работниками, один из которых является сигналистом. С перечнем и схемами таких участков пути с указанием маршрутов их осмотра, утвержденными руководством дирекции инфраструктуры и согласованными со службой пути, контролер пути должен ознакомиться под роспись.

При осмотре пути на особо сложных участках пути сигналист должен следовать впереди контролера пути на расстоянии 50-250 метров, в зависимости от условий видимости, но так, чтобы приближающийся по осматриваемому пути поезд был виден ему на расстоянии не

менее 500 м при установленной скорости движения поездов до 120 км/ч и 800 м - при установленной скорости движения поездов более 120 км/ч.

При подаче сигналистом сигнала о приближении поезда или поступлении непонятных сигналов контролер пути должен сойти с пути.

Ночью и при неблагоприятных условиях погоды (туман, метель, ливень, снегопад), когда требуется применение ночных сигналов, контролеру пути разрешается производить путевой обход по обочине земляного полотна и встречать там поезда обоих направлений.

8. Требования охраны труда перед началом работы и при следовании к месту работы и обратно по перегону

надеть полагающуюся ему исправную спецодежду, спецобувь, сигнальный жилет и привести их в порядок (застегнуть на пуговицы обшлага рукавов, заправить одежду так, чтобы не было свисающих концов); перед проведением осмотра объектов инфраструктуры получить от руководителя работ целевой инструктаж о маршруте прохода к месту осмотра пути и обратно, ограждении места работ, безопасных приемах выполнения работ и порядке пропуска поездов, погодных условиях (туман, метель, дождь, повышенная или пониженная температура воздуха) и требованиях безопасности при данных погодных условиях с учетом местных особенностей, с записью в журнале регистрации инструктажей по охране труда;

получить переносную радиостанцию, сигнальные принадлежности, выписку из расписания движения поездов на участке планируемых работ, а на скоростном (высокоскоростном) участке, кроме этого, уточненную на день проведения работ выписку из графика движения скоростных (высокоскоростных) поездов, иметь при себе часы;

проверить работоспособность переносной радиостанции, как это предусмотрено документацией завода-изготовителя по ее эксплуатации (руководством пользователя);

проверить состояние инструмента, сигнальных принадлежностей и средств индивидуальной защиты (очки защитные или щиток защитный лицевой, респиратор, противогаз не должны иметь механических повреждений).

При осмотре противогаза необходимо проверить по штампу дату следующего его испытания и убедиться в

исправности клапанов, отсутствии внешних повреждений маски, шланга и коробки.

Запрещается пользоваться противогазом с истекшим сроком испытания.

Контролер пути не должен снимать спецодежду, спецобувь и другие СИЗ в течение всего времени выполнения той работы, для которой они предусмотрены.

Не допускается носить спецодежду расстегнутой и с подвернутыми рукавами.

При начале работ по осмотру пути на скоростных и высокоскоростных участках старший группы работник, назначенный для осмотра пути, должен сообщить дежурным по станциям, ограничивающим перегон (поездному диспетчеру при диспетчерской централизации), о времени и месте начала осмотра.

Следовать к месту проведения работ (осмотра пути) и обратно контролер пути должен по обочине на

расстоянии не менее 2,5 м.

В случае следования к месту проведения работ и обратно по железнодорожному пути в ночное время или днем при плохой видимости (туман, метель, ливень, снегопад), а также в тоннелях контролер пути должен включить сигнальный фонарь с двусторонним сигнальным показанием.

9. Требования охраны труда перед началом работы и при выполнении обхода на станции

Во всех случаях перед началом работ на путях и стрелочных переводах станции руководитель работ (старший группы, работник, имеющий право на самостоятельное выполнение работ) должен сделать соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи и контактной сети формы ДУ-46 с указанием места и времени начала и окончания производства путевых работ и средствах оповещения о подходе поездов.

Наличие подписи дежурного по станции в Журнале формы ДУ-46 под записью руководителя работ является разрешением для выполнения работ. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, разрешением для выполнения работ является согласие поездного диспетчера.

При следовании на работу, с работы или передвижениях по территории железнодорожной станции, территории дистанции пути контролер пути должен соблюдать следующие требования безопасности:

переходить железнодорожные пути по специально оборудованным пешеходным мостам, тоннелям, дорожкам (настилам), переездам, путепроводам, по специально установленным маршрутам, обозначенным указателями "Служебный проход", а при отсутствии специально оборудованных мест перехода переходить железнодорожные пути, соблюдая требования безопасности при переходе через железнодорожные пути;

соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов;

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

слушать объявления по громкоговорящей связи и сигналы оповещения.

Контролер пути при нахождении на путях станций, в случае движения поезда по смежному пути должны отойти на середину широкого междупутья

10. Требования охраны труда по окончании работы

о всех неисправностях и недостатках, замеченных во время работы, и о принятых мерах по их устранению сообщить мастеру (бригадиру);

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

снять спецодежду и другие средства индивидуальной защиты и убрать в шкаф гардеробной. При необходимости вымыть обувь, очистить одежду от загрязнений, просушить.

По окончании работ по осмотру пути на скоростных и высокоскоростных участках старший группы работник, назначенный для осмотра пути, должен сообщить дежурным по станциям, ограничивающим перегон (поездному диспетчеру при диспетчерской централизации), о времени и месте окончания осмотра.

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

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

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

11. Укажите порядок действий контроллера состояния пути при обнаружении пожара на путях в пределах ж.д. станций

Каждый работник, заметивший пожар на путях в пределах железнодорожной станции, обязан немедленно сообщить о нем дежурному по станции, используя телефон, громкоговорящую связь, звуковую сигнализацию. В этом сообщении он должен указать, на каком пути находится горящий вагон, наличие угрозы соседним вагонам. Дежурный по станции вызывает на место пожарную команду или пожарный поезд, а до их прибытия организует тушение пожара силами работников станции.

Возникший на путях станции в подвижном составе пожар может быстро распространиться на рядом стоящие вагоны. Поэтому до прибытия пожарных подразделений следует принять все возможные меры к нераспространению пожара. Из опасной зоны должны

быть немедленно выведены вагоны с людьми, взрывчатыми и отравляющими грузами или грузами, способствующими интенсивному распространению пожара. Следует учитывать, что доступ к горящим вагонам может быть ограничен вследствие наличия в них опасных грузов. Дежурный по станции должен незамедлительно это выявить.

До прибытия пожарных подразделений тушить пожар следует, используя имеющиеся средства пожаротушения. Средства пожаротушения (вода, химическая пена, песок, ткань) применяют, учитывая характер груза.

Если пожарные команды прибыли в течение первых 10 мин, т.е. в течение начального этапа развития пожара, пожар может быть ликвидирован с меньшими затратами на его тушение, с минимально возможным ущербом для работников, оказавшихся в зоне пожара, и с минимально возможным ущербом для материальных ценностей.

В случае пожара в подвижном составе, на искусственном сооружении, неохраняемом переезде или в полосе отвода и реальной угрозе движению поездов, безопасности окружающих и работников железнодорожного транспорта контролер пути должен: используя имеющиеся средства связи немедленно сообщить дежурному по станции, мастеру (бригадиру), а также, по возможности, в пожарную охрану, указав точное место возникновения пожара;

оповестить окружающих и, при необходимости, вывести их из опасной зоны;

при необходимости, оградить путь на подходе к месту пожара сигналами остановки;

при наличии первичных средств пожаротушения приступить к ликвидации пожара.

12. Требования охраны труда в аварийных ситуациях

Во время осмотра железнодорожного пути и искусственных сооружений могут произойти или возникнуть следующие аварии и аварийные ситуации:

- сход подвижного состава с рельсов;
- нарушение целостности верхнего строения пути, могущее привести к сходу подвижного состава;
- загорание подвижного состава, искусственного сооружения или другое, могущее привести к пожару или взрыву;
- обрыв контактного провода или провода воздушной линии электропередачи;
- разлив или рассыпание опасных и вредных веществ;
- загромождение пути обвалом или отдельными обломками скального грунта на скально-обвальных участках железной дороги;
- сход снежной лавины на железнодорожный путь.

При возникновении аварийной ситуации контролер пути должен прекратить работу, немедленно сообщить о случившемся поезвному диспетчеру, энергодиспетчеру или дежурному по станции, мастеру (бригадиру) и принять меры по предупреждению несчастных случаев или устранению возникшей аварийной ситуации.

При сходе подвижного состава с рельсов, загромождении пути обвалом или отдельными обломками скального грунта, сквозном поперечном изломе рельса или другом нарушении целостности верхнего строения пути, могущем привести к сходу подвижного состава с рельсов, контролер пути должен оградить место аварии сигналами остановки и сообщить об этом дежурному по станции, мастеру (бригадиру).

На электрифицированных участках при наличии сквозного поперечного излома рельса запрещается прикасаться руками или каким-либо инструментом к рельсу одновременно по обе стороны от излома до установки

продольной или поперечных перемычек.

В случае пожара в подвижном составе, на искусственном сооружении, неохраняемом переезде или в полосе отвода и реальной угрозе движению поездов, безопасности окружающих и работников железнодорожного транспорта контролер пути должен: используя имеющиеся средства связи немедленно сообщить дежурному по станции, мастеру (бригадиру), а также, по возможности, в пожарную охрану, указав точное место возникновения пожара; оповестить окружающих и, при необходимости, вывести их из опасной зоны; при необходимости, оградить путь на подходе к месту пожара сигналами остановки; при наличии первичных средств пожаротушения приступить к ликвидации пожара.

При тушении очагов загорания огнетушителями струю огнетушащего вещества направлять в сторону от людей.

При попадании пены, эмульсии, порошка на

незащищенные участки тела необходимо стереть их платком или какой-либо тканью и тщательно смыть водой.

При тушении электроустановок до 1000 В, находящихся под напряжением, следует применять только углекислотные и порошковые огнетушители, соблюдая указания по мерам безопасности, изложенным в руководстве по их эксплуатации. Подносить огнетушитель ближе 1 м к электроустановке и пламени запрещается.

Во избежание обморожения при пользовании углекислотным огнетушителем не братья рукой за раструб огнетушителя.

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

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

При загорании на человеке одежды необходимо как можно быстрее погасить огонь, но при этом нельзя сбивать пламя незащищенными руками.

Воспламенившуюся одежду нужно быстро сбросить, сорвать либо погасить, заливая водой. На человека в горячей одежде можно накинуть плотную ткань, брезент, которые после ликвидации пламени необходимо убрать, чтобы уменьшить термическое воздействие на кожу человека. При этом нельзя укрывать голову человека, так как это может привести к поражению дыхательных путей и отравлению токсичными продуктами горения.

Тушить горящие предметы, находящиеся на расстоянии менее 2 м от проводов и конструкций контактной сети, находящихся под напряжением, разрешается только углекислотными и порошковыми огнетушителями, не приближаясь к проводам контактной сети ближе 2 м.

Тушить очаг загорания водой можно только после сообщения руководителя работ или другого

ответственного лица о том, что напряжение с контактного провода снято и он заземлен. Тушение горящих предметов, расположенных на расстоянии более 7 м от контактного провода, находящегося под напряжением, допускается водой и любыми огнетушителями без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя воды или пены не приближалась к контактной сети и другим ее частям, находящимся под напряжением, на расстояние менее 2 м.

При обнаружении оборванного провода контактной сети, волновода или провода воздушной линии электропередачи, а также свисающих с него посторонних предметов, необходимо принять меры к ограждению этого опасного места и сообщить об этом дежурному по станции, на ближайший дежурный пункт района контактной сети или района электроснабжения, или, по возможности, поездному диспетчеру и энергодиспетчеру.

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

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

До прибытия бригады района контактной сети (района электроснабжения) следует оградить место обрыва и следить за тем, чтобы никто не приближался к оборванному проводу ближе 8 м. В случае если оборванные провода или другие элементы контактной сети и воздушной линии электропередачи выходят за габарит приближения строений и могут быть задеты при

проходе поезда, необходимо это место оградить сигналами остановки.

При разливе или рассыпании опасных и вредных веществ в результате повреждения подвижного состава обходчик пути должен сообщить об этом мастеру (бригадиру). Приступать к работам по ликвидации аварии можно только после получения необходимых средств индивидуальной защиты, целевого инструктажа о мерах безопасности при выполнении работ и разрешения руководителя работ.

При попадании кого-либо из работников (обходчика пути или сигналиста) в снежную лавину другой работник должен:

проследить за направлением падения пострадавшего, чтобы определить место его поисков;

сообщить о случившемся по имеющимся средствам связи мастеру (бригадиру) или диспетчеру дистанции пути и немедленно приступить к спасательным работам;

после обнаружения и осмотра пострадавшего сообщить мастеру (бригадиру) или диспетчеру дистанции пути, а также, по возможности, в ближайшее медицинское учреждение о полученных пострадавшим травмах и приступить к оказанию ему первой помощи.

При попадании в снежную лавину следует:
проследить за направлением падения пострадавшего, чтобы определить место его поисков;
по команде руководителя работ приступить к спасательным работам;
при обнаружении пострадавшего оказать ему первую помощь.