



Правила по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях

Распоряжение ОАО «РЖД» от 24 декабря 2012 года № 2665р (в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 04.02.2015 № 235р)

Требования, изложенные в Правилах по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на ж.д.путях, должны соблюдаться всеми работниками независимо от занимаемой ими должности и принадлежности к филиалу и/или структурному подразделению ОАО «РЖД» во время выполнения трудовых обязанностей на ж.д. путях общего пользования, при проходе от места сбора к месту работы и обратно, перерывах в работе, включая обеденный перерыв.

При нахождении на ж.д. путях все работники, включая руководящий состав, в том числе при выполнении ревизорских и инспекторских функций, должны быть одеты в жилеты сигнальные со световозвращающими полосами, изготовленными по нормативно-технической документации, утвержденной ОАО «РЖД».



Всем работникам, принимаемым на работу в филиалы и структурные подразделения ОАО «РЖД», а также руководителям работ сторонних организаций, должен проводиться **вводный инструктаж**, где они должны быть ознакомлены, помимо основных вопросов Программы вводного инструктажа, с мерами безопасности при нахождении на ж.д. путях (маршруты служебного прохода, правила перехода через ж.д.пути, пропуск ж.д.подвижного состава по месту работ, порядок прохода вдоль ж.д. путей).

На рабочем месте, до начала самостоятельной работы, с выше указанными работниками должен быть проведен **первичный инструктаж**, где до их сведения доводятся особенности условий труда на конкретных рабочих местах, в том числе меры безопасности при нахождении на ж.д. путях, с учетом местных условий.

Общие положения

На территории грузовых и сортировочных станций, складов железнодорожного транспорта, в местах пересечений служебных проходов с ж.д.путями для прохода работников должны быть сделаны твердые покрытия на уровне головки рельсов шириной не менее 1,5 м.

На станциях других типов и прочих производственных территориях должны быть установлены маршруты служебного прохода работников к служебным и вспомогательным зданиям и сооружениям, рабочим местам, пассажирским платформам и другим остановкам транспорта.



Маршруты служебных проходов следует, как правило, прокладывать перпендикулярно оси ж.д.путей в наиболее безопасных местах (по уширенным обочинам пути, широким междупутьям), удаленных от главных путей, с минимальным пересечением ж.д. путей.

Общие положения

Ширина служебных проходов должна быть не менее 1 м.

Служебные проходы должны быть пригодны для использования в любое время года и при любой погоде. Для этого их периодически следует очищать от мусора и посторонних предметов, а в зимнее время от снега и льда, а также, при необходимости, посыпать песком для предотвращения скольжения.

Проходы обозначаются знаками «Служебный проход».

Все работники, участвующие в производственном процессе работы станции, должны быть ознакомлены с маршрутами служебных проходов.

При выполнении работ, при проходе по территории ж.д. станций и ж.д. путям перегонов всем работникам, включая руководящий состав (в том числе при выполнении ревизорских и инспекторских функций) **запрещается** пользоваться личными портативными мультимедийными устройствами (мобильные телефоны, аудио и видеоплееры).

Переговоры по личным мобильным телефонам допускаются только во время перерывов в работе и нахождения работника на расстоянии не менее 3 м от крайнего рельса при скорости движения до 140 км/час и не менее 6 м при следовании пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч.

Требования безопасности при проходе по железнодорожным путям и пропуске подвижного состава

Проход по территории ж.д. станции разрешается только по специально установленным маршрутам, обозначенным соответствующими указателями, пешеходным переходам, служебным и технологическим проходам, дорожкам (настилам), специально оборудованным пешеходным мостам, тоннелям, путепроводам, платформам. При следовании необходимо соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов, следить за передвижением подвижного состава и слушать объявления по громкоговорящей связи и сигналы оповещения.

Выходя на путь из помещений, стрелочных постов, платформ, зданий, путевых и других сооружений, затрудняющих видимость, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава с обеих сторон к месту перехода.

После выхода из помещения в ночное время необходимо остановиться и выждать некоторое время, пока глаза привыкнут к темноте, а окружающие предметы будут различимы.



Требования безопасности при проходе по железнодорожным путям и пропуске подвижного состава

При сильных морозах до выхода на открытый воздух работникам следует смазать открытые части тела кремом от обморожения на безводной основе.

При сильных морозах, во избежание обморожения, нельзя прикасаться голыми руками к металлическим предметам и деталям.

Для предотвращения переохлаждения и обморожения при работе на открытом воздухе при низких температурах работники должны пользоваться теплозащитной одеждой и теплозащитной обувью. Работникам также должны предоставляться регламентированные перерывы на обогрев, длительность которых определена правилами внутреннего трудового распорядка.



Требования безопасности при проходе по железнодорожным путям и пропуске подвижного состава

При переходе пути, занятого стоящим подвижным составом, разрешается, при наличии, пользоваться переходными площадками вагонов.

Перед подъемом и при спуске с площадки необходимо предварительно убедиться в исправности поручней, подножек и пола площадки. Прежде чем начать подъем на переходную площадку вагона, следует убедиться в отсутствии разрешающего показания светофора и звуковых сигналах, подаваемых локомотивом перед отправлением состава. При подъеме на переходную площадку и спуске с нее необходимо держаться за поручни и располагаться лицом к вагону, при этом руки должны быть свободны от каких либо предметов.

Перед спуском с переходной площадки вагона на междупутье следует осмотреть место схода на предмет нахождения на междупутье посторонних предметов, о которые можно споткнуться при спуске, а также убедиться в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава. Подниматься в ССПС, локомотив, вагон и другие подвижные единицы и спускаться с них до полной остановки **запрещается.**



Требования безопасности при проходе по железнодорожным путям и пропуске подвижного состава

Проходить между расцепленными вагонами, локомотивами, ССПС разрешается, если расстояние между их автосцепками не менее 10 м. При этом идти следует посередине разрыва. Обходить подвижной состав, стоящий на пути следует на расстоянии не менее 5 м от автосцепки.

Работникам запрещается:

- пролезать под стоящими вагонами, залезать на автосцепки или под них;
- протаскивать инструменты и материалы под вагонами;
- находиться на междупутье при следовании поездов по смежным путям, а также в местах отмеченных знаками «Негабаритное место»;
- наступать на рельсы и концы железобетонных шпал.



Требования безопасности при проходе по железнодорожным путям и пропуске подвижного состава

При пересечении стрелочных переводов, оборудованных электрической централизацией, в местах расположения остряков и крестовин.

Запрещается ставить ногу между рамным рельсом и остряком, подвижным сердечником и у совиком, а также в желоб.

Следуя по маршруту работники должны соблюдать осторожность и не наступать на электроприводы, путевые коробки, устройства заземления и другие напольные (наземные) устройства.



При проходе по пассажирским платформам **запрещается** подходить к краю платформы ближе 0,5 метра, а при наличии вдоль края платформы ограничительной черты не заходить за нее.

Порядок пропуска подвижного состава

При обнаружении (визуальном или звуковом) приближающегося подвижного состава работники, оказавшиеся на пути следования поезда в габарите подвижного состава, должны отойти с железнодорожных путей на обочину земляного полотна на расстояние не менее 2,5 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 120 км/ч, не менее 4 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения 121 - 140 км/ч и не менее 5 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения более 140 км/ч.



При приближении поездов по обоим (соседним) путям необходимо заблаговременно сойти на обочину или другое свободное междупутье, чтобы не оказаться между движущимися поездами. При вынужденном нахождении между движущимися поездами по соседним путям необходимо немедленно присесть или лечь на землю параллельно железнодорожным путям.

Требования безопасности при работах на железнодорожных путях

Работникам **запрещается** переходить или перебегать ж.д.пути перед движущимся подвижным составом, когда расстояние до него менее 400 м. Во время производства работ ж.д.пути следует переходить под прямым углом, перешагивая через рельсы, не наступая на рельсы, концы железобетонных шпал и масляные пятна на шпалах, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава. При проходе по месту работ следует обходить предельные столбики, желоба, водоотводные лотки и колодцы, устройства СЦБ, связи и другие устройства, расположенные на междупутье.

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

Сидеть на рельсах, трансформаторных ящиках, других напольных и наземных устройствах, на концах шпал, пирамидах покилометрового запаса рельсов **запрещается**.

С приближением грозы ж.д.путь в месте проведения работ следует привести в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поездов, после чего все работники должны уйти с пути.

Требования безопасности при работах на железнодорожных путях

Во избежание поражения молнией нельзя прятаться под деревьями, прислоняться к ним, а также подходить к молниеотводам или высоким одиночным предметам (столбам) на расстояние не ближе 10 м. Запрещается находиться во время грозы на возвышенных местах и открытых равнинах.

Рекомендуется укрываться в закрытых помещениях, а при удаленности от них - в небольших углублениях на склонах холмов или склонах (откосах) насыпей или выемок. При грозе нельзя держать при себе или нести инструмент и другие металлические предметы.



Требования безопасности при работах на железнодорожных путях

Информацией о приближении подвижного состава для работающих на ж.д. путях ж.д.станций являются:

звуковые и видимые сигналы, подаваемые сигналистом;

сигналы, подаваемые автоматической системой оповещения;

объявления, даваемые по громкоговорящей связи;

сообщения по телефонной или радиосвязи;

сигналы дежурного стрелочного поста, составителя или другого дежурного работника ж.д.станции;

сигналы поездных и маневровых локомотивов, ССПС, путевых машин;

показания сигналов светофоров и индикаторов на них;

положения стрелочных переводов.



Требования безопасности при работах на железнодорожных путях

Для предотвращения наезда подвижного состава на станции составитель поездов или работник, выполняющий его функции, осуществляющий маневры должен:

- ✓ четко и своевременно подавать сигналы и передавать машинисту локомотива указания, касающиеся маневровых передвижений;
- ✓ при движении по станционным путям вагонами вперед находиться, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности - идти по междупутью или обочине пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути, при необходимости принимать меры к остановке маневрового состава. Скорость движения подвижного состава не должна превышать 3 км/ч;
- ✓ при производстве маневров на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т.д.), когда отсутствует видимость состава в целом, необходимо принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности - чаще подавать сигналы и указания машинисту локомотива по радиосвязи;

Требования безопасности при работах на железнодорожных путях

маневровые передвижения на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо, производственных базах дистанций пути и путевых машинных станций должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы. При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых путях в темное время суток маневровая работа должна производиться с особой осторожностью, а в необходимых случаях - с пониженной скоростью.

В случае отсутствия радиосвязи составитель поездов должен прекратить работу и сообщить о случившемся ДСП и далее выполнять его указания по предупреждению несчастных случаев и обеспечению безопасности движения поездов.

При производстве маневров в местах производства работ, с пересечением переездов, около пассажирских платформ, на путях грузовых складов, производственных баз составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении подвижного состава к находящимся около пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих непосредственно на ж.д. путях на погрузке и выгрузке вагонов, ремонте пути, устройств СЦБ, связи, вагонов.

Меры электробезопасности при нахождении на железнодорожных путях

Любые провисающие или оборванные и лежащие на земле, балластной призме или шпалах провода контактной сети или воздушных линий электропередач представляют опасность для жизни. Их следует считать находящимися под напряжением. К ним нельзя приближаться на расстояние менее 8 м, а также допускать приближения других работников и/или посторонних лиц.



Работник, оказавшийся на расстоянии менее 8 м от лежащих на земле оборванных проводов, должен выходить из опасной зоны мелкими шагами, не превышающими длину стопы.

Перечень основных нарушений требований безопасности при нахождении работников на железнодорожных путях

- 1. Несвоевременный уход работающих с пути на безопасное расстояние (ближе 2 м от крайнего рельса в сторону обочины и менее чем за 400 м до приближающегося поезда), в том числе и при проходе поезда по соседнему пути, если место работ не ограждено сигналами остановки.**
- 2. Нахождение работников при пропуске поездов, следующих со скоростью более 140 км/ч на расстоянии менее 5 метров от крайнего рельса.**
- 3. Расположение работников сидя на рельсах, трансформаторных ящиках, других напольных и наземных устройствах, а также на концах шпал и пирамидах километровой длины.**
- 4. Спрыгивание со стоящего подвижного состава на междупутье.**
- 5. Передвижение внутри рельсовой колеи в попутном направлении движения поездов на перегоне (на двухпутном участке).**
- 6. Передвижение и нахождение на междупутье во время прохода поездов по смежным путям.**
- 7. Переход через путь перед близко идущим поездом менее чем за 400 метров до приближающегося поезда.**
- 8. Подлезание под вагоны.**
- 9. Протаскивание инструментов под вагонами.**
- 10. Переход через путь по автосцепкам между вагонами стоящего состава.**

Перечень основных нарушений требований безопасности при нахождении работников на железнодорожных путях

- 11. Проход людей между автосцепками расцепленных вагонов при расстоянии между ними менее 10 метров.**
- 12. Выход на соседний путь и переход пути вблизи стоящего состава на расстоянии менее 5 метров с головы или хвоста состава.**
- 13. Сход с подножки вагона или поднятие на подножку вагона до полной остановки состава.**
- 14. Наступание на рельс, крестовину, контррельс, расположение частей рук и ног между рамным рельсом и остряком, крестовиной и подвижным сердечником крестовины.**
- 15. Работа людей на ж.д. пути без сигнальных жилетов или в жилетах, не отвечающих своему назначению.**
- 16. Проезд составителя поездов на подножке вагона в негабаритном месте.**
- 17. Вход на переходную площадку (подножку) вагона или сход с нее до полной остановки состава.**
- 18. 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.**
- 19. Нахождение составителя поездов в кабине маневрового локомотива при движении вагонами вперед.**

Перечень основных нарушений требований безопасности при нахождении работников на железнодорожных путях

20. Проезд составителя поездов на автосцепке, на раме платформы, стоя на платформе, сидя на ее бортах, на грузах, находящихся на платформе.

21. Расцепка вагонов в пределах стрелочных переводов, настилов переездов, в негабаритных местах, а также в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов во время движения маневрового состава.

Состояние производственного травматизма в Центральной дирекции управления движением в 1 полугодии 2017 года

№ п/п	Годы Дирекции	Количество несчастных случаев на производстве											
		Всего			легкие			смертельные			тяжелые		
		2016	2017	+-	2016	2017	+-	2016	2017	+-	2016	2017	+-
1	Октябрьская	1	1			1	+1				1		-1
2	Калининградская												
3	Московская		2	+2					1	+1		1	+1
4	Горьковская	1	1						1	+1	1		-1
5	Северная												
6	Северо-Кавказская	1	1		1		-1		1	+1			
7	Юго-Восточная		1	+1								1	+1
8	Приволжская												
9	Куйбышевская	1		-1	1		-1						
10	Свердловская	2		-2	2		-2						
11	Южно-Уральская	1		-1	1		-1						
12	З-Сибирская	2		-2							2		-2
13	Красноярская												
14	В-Сибирская	1		-1	1		-1						
15	Забайкальская	1		-1							1		-1
16	Дальневосточная												
Итого по ЦД		11	6	-5	6	1	-5	0	3	+3	5	2	-3

Случаи производственного травматизма в Центральной дирекции управления движением



3 января 2017 г. на станции Кочетовка Юго-Восточной дирекции управления движением при производстве маневровой работы по расформированию состава поезда тяжело травмирован составитель поездов

При осаживании двух отцепов вагонов с 1 пути надвига на 48 путь сортировочного парка «В» составитель поездов (сопровождал состав пешком) зашел в межвагонное пространство, вследствие чего был зажат между вагонами.

Диагноз: тупая травма живота, разрыв правого купола диафрагмы, разрыв диафрагмальной поверхности печени.

Причина: нарушение составителем поездов технологической дисциплины и мер безопасности



Случаи производственного травматизма в Центральной дирекции управления движением

9 января 2017 г. на станции Вязьма – Брянская Московской дирекции управления движением в результате схода подвижного состава травмирован составитель поездов.

Расследованием установлено: сход вагона произошел из-за напрессовки снега внутри рельсовой колеи протяженностью 5 метров на расстоянии в 1 км 800 метров от границы пути ОАО «Вяземский ГОК»;

при сходе вагона составитель поездов, опасаясь опрокидывания вагона, сошел с подножки крытого вагона и попытался перейти на противоположную сторону пути перед движущимся составом.

С диагнозом – открытые переломы двух ног в области голени составитель был доставлен в больницу где в ходе операции у него ампутирована правая нога на уровне коленного сустава.

Причина: сход подвижного состава



Случаи производственного травматизма в Центральной дирекции управления движением

22 февраля 2017 г. принят к учету станицей Волховстрой I Октябрьской дирекции управления движением несчастный случай, произошедший 16 января 2017 г. с составителем поездов.

При проведении маневровой работы по осаживанию группы вагонов на путь ВЧДЭ-28 («вагонами вперед») составитель поездов, находясь на подножке первого по ходу движения вагона, потерял равновесие, не удержался и упал, в результате удара ноги об элементы верхнего строения пути получил травму.

Причина: нарушение порядка применения СИЗ и проезд на неисправном подвижном составе

3 февраля 2017 г. на станции Глазов Горьковской дирекции управления движением смертельно травмирован

составитель поездов.

В ходе производства маневровой работы по перестановке группы вагонов с 8 на 5 путь вагонами вперед при попытке подняться на движущийся подвижной состав составитель поездов сорвался и был зажат между ободом колеса и валом снега

Причина: нарушение составителем поездов технологической дисциплины и мер безопасности при производстве работ



Случаи производственного травматизма в Центральной дирекции управления движением

6 марта 2017 г. на станции Орехово-Зуево Московской дирекции управления движением смертельно травмирован составитель поездов.

При производстве работ по расформированию состава из 67 вагонов на сортировочной горке, по 2 пути надвига травмирован составитель поездов.

Причина: нарушение составителем поездов требований охраны труда и трудовой дисциплины

22 марта 2017 г. на станции Ростов-Западный Северо-Кавказкой дирекции управления движением тяжело травмирован составитель поездов.

При производстве маневровой работы на пути необщего пользования в результате зажатия в негабаритном месте травмирован составитель поездов.

Причина: нарушение составителем поездов мер безопасности при производстве работы