

Методические материалы

ИНСТРУКЦИЯ

СОСТАВИТЕЛЮ ПОЕЗДОВ И ПОМОЩНИКУ СОСТАВИТЕЛЯ ПОЕЗДОВ

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель Министра путей

сообщения Российской Федерации

С.А.ГРИШИН

17 декабря 2001 года

№ ЦД-920

I. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает обязанности составителя поездов и помощника составителя поездов при производстве маневров на железнодорожной станции (далее - станция).

1.2. Составитель поездов является руководителем маневров, ответственным за правильное и безопасное их выполнение. Составитель поездов и помощник составителя поездов в соответствии с технологическим процессом работы станции выполняют следующую маневровую работу:

формирование и расформирование поездов на сортировочной горке;

формирование и расформирование поездов на вытяжных путях железнодорожной станции;

маневровая работа с транзитными поездами;

перестановка вагонов (одиночных, групп вагонов или целых составов) с одного пути станции на другой, из парка в парк или передача их маневровыми локомотивами с одной станции на другую;

маневровая работа с местными вагонами;

маневровая работа со сборными, вывозными и хозяйственными поездами на промежуточных станциях;

маневровая работа с пассажирскими вагонами и поездами;

маневровая работа с восстановительными и пожарными поездами на станциях и перегонах.

1.3. Составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны:

формировать поезда в точном соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, иных нормативных актов МПС России;

обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий работников станции, участвующих в маневрах, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

организовывать маневровую работу с обязательным условием обеспечения безопасности движения поездов, личной безопасности работников, сохранности подвижного состава и грузов;

производить с особой осторожностью маневровую работу с вагонами, занятыми людьми, загруженными негабаритными и опасными грузами, особенно класса 1 "ВМ", в соответствии с техническо-распорядительным актом станции (далее - ТРА станции);

переводить и запирают нецентрализованные и оборудованные контрольными замками стрелки при производстве маневровой работы в соответствии с ТРА станции;

проверять свободу стрелочного перевода от подвижного состава, переводить курбелем и запирают централизованные стрелки на навесные замки в случае неисправности устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее - устройства СЦБ);

устанавливать сбрасывающие устройства в положение на сброс в соответствии с ТРА станции;

закреплять подвижной состав и составы поездов на путях станции от ухода;

устанавливать и снимать тормозные упоры в соответствии с руководством по их эксплуатации;

выполнять другие обязанности согласно ТРА станции в соответствии с местными условиями.

Работа составителя поездов без помощника "в одно лицо"

допускается только при оборудовании маневрового локомотива радиосвязью и наличии у составителя поездов носимой радиостанции, обеспечивающей надежную связь между ним и машинистом маневрового локомотива.

1.4. Помощник составителя поездов производит маневры под руководством составителя поездов и в соответствии с его указаниями выполняет обязанности, изложенные в пункте 1.3 настоящей Инструкции.

1.5. Составитель поездов и помощник составителя поездов при приеме на работу и периодически проходят испытания в знании нормативных актов МПС России в порядке, установленном Приказом МПС России от 17 ноября 2000 г. N 28Ц "О порядке проверки знаний Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, других

нормативных актов МПС России и Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации", в том числе:

Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ);

Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (далее - ИСИ);

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (далее - ИДП);

Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте;

должностных инструкций составителю поездов и помощнику составителя поездов;

ТРА станции и приложений к нему в части, касающейся работы составителя поездов и помощника составителя поездов;

местной инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ в части, касающейся работы составителя поездов или помощника составителя поездов;

местной инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 "ВМ" и другими опасными грузами;

местной инструкции о порядке пользования носимыми радиостанциями;

нормативных актов МПС России, приказов начальника железной дороги по обеспечению безопасности движения и техники безопасности, касающихся работы составителя поездов или помощника составителя поездов.

Составитель поездов и помощник составителя поездов должны быть обучены приемам оказания первой помощи пострадавшим в соответствии с требованиями Правил электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах по оказанию доврачебной и врачебной помощи пострадавшим от удара

электротоком и других несчастных случаев.

1.6. Составитель поездов и помощник составителя поездов,

прошедшие испытания в знании нормативных актов, указанных в пункте 1.5 настоящей Инструкции, допускаются к самостоятельной работе после того, как они отработают под руководством опытного составителя поездов не менее шести дежурств.

Допуск к самостоятельной работе составителя поездов и помощника составителя поездов оформляется приказом начальника станции.

1.7. При перемещении на работу из одного маневрового района станции в другой составитель поездов и помощник составителя поездов должны быть проинструктированы начальником станции (его заместителем, главным инженером) об особенностях маневровой работы в данном маневровом районе станции.

1.8. В помещении составителя поездов и помощника составителя поездов (на тех станциях, где оно имеется) должна находиться следующая нормативная и техническая документация:

ПТЭ, ИДП, ИСИ;

настоящая Инструкция;

выписки из ТРА станции и технологического процесса работы станции;

должностные инструкции составителю поездов и помощнику составителя поездов;

выписка из местной инструкции по работе сортировочной горки станции, касающаяся работы составителя поездов;

план формирования грузовых поездов;

местная инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами и другими опасными грузами;

местная инструкция о порядке действия работников станции при возникновении аварийных ситуаций с опасными грузами и при пожаре;

местная инструкция по эксплуатации маневровой радиосвязи и связи громкоговорящего оповещения;

местная инструкция по обеспечению техники безопасности и безопасным приемам труда;

руководство по эксплуатации тормозного упора;

журнал учета тормозных башмаков;

журнал приема дежурств;

опись инвентаря;

выписки из инструкции по охране труда, касающиеся работы составителя поездов и помощника составителя поездов;

плакаты по технике безопасности;

график сменных дежурств;

схема маршрута служебных проходов к рабочим местам;

перечень условных звуковых сигналов, применяемых при маневровой работе (на постах, в районе которых производятся маневры).

На постах, где имеются устройства СЦБ, вывешивается описание приборов на аппарате управления этими устройствами, подлежащих пломбированию, с указанием количества пломб.

1.9. Во время дежурства составитель поездов и помощник

составителя поездов должны иметь при себе:

желтый флаг (днем);

ручной сигнальный фонарь с прозрачно-белым огнем (ночью);

сигнальный свисток;

носимую радиостанцию;

удостоверение личности.

Радиостанцию и сигнальные принадлежности (желтый флаг, ручной сигнальный фонарь и сигнальный свисток) составитель поездов и помощник составителя поездов должны содержать в чистоте и исправности.

1.10. Составителю поездов и помощнику составителя поездов бесплатно выдаются по установленным нормам спецодежда, спецобувь и сигнальные принадлежности. При переводе на другую работу или увольнении составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны сдать все выданные им спецодежду, спецобувь и сигнальные принадлежности.

1.11. Во время дежурства составитель поездов непосредственно подчиняется только одному лицу, распоряжающемуся маневрами на станции или в данном районе станции в соответствии с ТРА станции: дежурному по станции, маневровому диспетчеру, дежурному по сортировочной горке или

парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поезвному диспетчеру.

Помощник составителя поездов подчиняется непосредственно составителю поездов.

1.12. В пределах установленного района маневровой работы составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны знать расположение, нумерацию и назначение путей станции, их профиль, вместимость каждого пути в условных вагонах, расположение стрелочных переводов, тормозных упоров, постоянных сигналов, постов централизации, стрелочных постов, районы действия устройств СЦБ и порядок их обслуживания, а также порядок закрепления подвижного состава от ухода, изъятия тормозных башмаков, установки и снятия тормозных упоров.

1.13. В процессе работы составитель поездов и помощник

составителя поездов обязаны:

применять передовые приемы и методы труда, в том числе совмещение расформирования поездов с формированием, под формирование групп вагонов в процессе их накопления на поезд;

добиваться сокращения интервалов между роспусками вагонов с сортировочной горки;

маневры на вытяжных путях станции производить, как правило, толчками. При производстве маневров толчками в ТРА станции для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, должны быть указаны порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей) и другие условия обеспечения безопасности маневров.

1.14. При неисправности стрелочного перевода или тормозного упора составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны немедленно поставить об этом в известность лицо, распоряжающееся маневрами на станции или в данном районе станции.

В случае если неисправность стрелочного перевода или тормозного упора угрожает безопасности движения, составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны прекратить движение подвижного состава по стрелочному переводу.

1.15. При сильном ветре составитель поездов обязан, не ожидая указания лица, распоряжающегося маневрами на станции или в данном районе станции, самостоятельно проверить в районе поста надежность закрепления подвижного состава от ухода, принять совместно с помощником составителя поездов меры по дополнительному закреплению и доложить об этом лицу, распоряжающемуся маневрами на станции или в данном районе станции.

1.16. Составителю поездов и помощнику составителя поездов запрещается:

оставлять не освещенными в ночное время, а также при плохой видимости - днем стрелочные указатели, которые согласно требованиям ТРА станции должны освещаться;

выводить стрелки и тормозные упоры из нормального положения без приказа дежурного по станции;

держат незапертыми стрелки, которые согласно требованиям ТРА станции должны быть заперты;

отлучаться из района маневровой работы без разрешения лица,

распоряжающегося маневрами на станции или в данном районе станции;

допускать посторонних лиц к стрелочным переводам и устройствам СЦБ в районе маневровой работы.

II. Прием дежурства составителем поездов и помощником

составителя поездов

2.1. Порядок приема дежурства составителем поездов и помощником составителя поездов устанавливает начальник станции в соответствии с конкретными условиями их работы.

2.2. При приеме дежурства составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны:

ознакомиться с наличием и расположением подвижного состава на путях станции своего района маневровой работы;

убедиться в том, что поезда и вагоны, стоящие на путях станции, не выходят за предельные столбики, сцеплены между собой, надежно закреплены от ухода;

осмотреть стрелочные переводы и тормозные упоры своего района маневровой работы и убедиться в их исправности (при осмотре стрелочных переводов следует обращать особое внимание на плотность прилегания острия к рамным рельсам, на крепление болтов у стрелочных тяг, серьги к острию, болтов в корневом креплении острия, на исправность замков, закладок, шарнирно-коленчатых замыкателей, на очистку стрелочных переводов и тормозных упоров от снега, льда или мусора);

проверить согласно описи в присутствии сдающих дежурство составителя поездов и помощника составителя поездов инвентарь, сигнальные принадлежности и инструмент, а на постах, где имеются устройства СЦБ, кроме того, проверить наличие и исправность пломб на аппаратах управления этими устройствами;

получить от составителя поездов и помощника составителя поездов информацию о распоряжениях дежурного по станции, касающихся приема, отправления поездов и маневровой работы.

2.3. Составитель поездов и помощник составителя поездов после приема дежурства обо всех выявленных неисправностях обязаны доложить лицу, распоряжающемуся маневрами на станции или в данном районе станции.

2.4. Прием дежурства составителем поездов и помощником составителя поездов должен производиться с минимальной затратой времени и сохранением нормального ритма работы станции.

III. Обязанности составителя поездов и помощника

составителя поездов при производстве маневров

3.1. При производстве маневров составитель поездов должен выполнять требования ПТЭ, ИСИ, ИДП и ТРА станции, устанавливающие порядок выполнения маневров, и контролировать точное их соблюдение помощником составителя поездов, машинистом маневрового локомотива, дежурными стрелочных постов и дежурными (операторами) постов

централизации.

3.2. Задание на маневровую работу составитель поездов должен получать только от одного лица, распоряжающегося маневрами на станции или в данном районе станции. Полученное задание составитель поездов обязан довести до помощника составителя поездов и других работников станции, участвующих в маневрах.

3.3. Перед началом маневров составитель поездов обязан:

убедиться, что все работники станции, участвующие в маневрах, а также машинист маневрового локомотива в полном составе находятся на своих местах;

ознакомить машиниста маневрового локомотива и работников станции, участвующих в маневрах, с планом выполнения маневров. Если в процессе выполнения маневров намеченный план по каким-либо причинам изменяется, то с этими изменениями составитель поездов должен заблаговременно ознакомить всех работников станции, участвующих в маневрах, и машиниста маневрового локомотива;

убедиться в отсутствии препятствий (тормозных башмаков и упоров, посторонних предметов, негабаритных предметов и других препятствий) для передвижения вагонов в том, что рычаги автосцепок установлены в нормальное положение;

проверить надежность радиосвязи с машинистом маневрового локомотива, а также с лицом, распоряжающимся маневрами на станции или в данном районе станции. В случае возникновения неисправности носимой радиостанции во время работы составитель поездов должен прекратить маневры, поставить в известность машиниста маневрового локомотива, а

также лицо, распоряжающееся маневрами на станции или в данном районе станции, и принять меры по ее замене.

При нахождении в установленной ТРА станции зоне неустойчивого действия радиосвязи составитель поездов и помощник составителя поездов должны поддерживать связь с машинистом маневрового локомотива с помощью ручных и звуковых сигналов. В необходимых случаях для передачи сигналов по распоряжению дежурного по станции должны привлекаться другие работники станции.

Лицо, распоряжающееся маневрами на станции или в данном районе станции, мастер или монтер пути, электромеханик СЦБ должны поставить в известность составителя поездов о ремонтных работах, проводимых в районе его работы.

3.4. Составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны:

четко и своевременно в соответствии с ИСИ передавать указания и сигналы, касающиеся маневровых передвижений, машинисту локомотива,

дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации;

не допускать без разрешения дежурного по станции занятия подвижным составом приемоотправочных путей станции, выезда маневрового локомотива или маневрового состава на главные и приемоотправочные пути станции или их пересечения при переезде маневрового состава из одного маневрового района в другой;

следить за своевременной и правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей указаний или сигналов дежурными и операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом маневрового локомотива;

после перевода стрелки запереть ее на закладку (кроме стрелок, расположенных на сортировочных путях станции, на путях станции, где маневровая работа постоянно

осуществляется толчками, а также оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями) и убедиться в плотности прилегания остряка к рамному рельсу;

не пропускать подвижной состав по взрезанной стрелке до ее осмотра и ремонта мастером или монтером пути и получения от дежурного по станции сообщения об открытии движения по этой стрелке;

при выполнении маневров выбирать место своего нахождения таким образом, чтобы обеспечивалась лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрового состава;

при движении маневрового состава вагонами вперед находиться, как правило, на первой по ходу движения специальной подножке вагона (переходной площадке, тамбуре), а при ее отсутствии - идти по междупутью впереди осаживаемых вагонов, следить за сигналами светофоров; положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и

людей на пути станции; в случае необходимости - принимать меры для остановки маневрового состава;

при движении одиночного локомотива или маневрового состава локомотивом вперед на расстояние более 1 км составителю поездов или помощнику составителя поездов разрешается находиться в кабине машиниста локомотива (кроме случаев перемещения локомотива или составов в пределах одного маневрового района). В случае обслуживания локомотива одним машинистом составитель поездов или помощник составителя поездов должны находиться в кабине на стороне помощника машиниста и следить за правильностью положения стрелок в маршруте и отсутствием препятствий для движения;

при производстве маневров с большими составами на кривых участках пути станции или в условиях ограничения видимости (туман, ливень, метель) принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения - чаще передавать сигналы и указания по радиосвязи или двусторонней парковой связи, использовать для передачи сигналов дежурных стрелочных постов, регулировщиков скорости движения вагонов;

не допускать оставления вагонов без закрепления тормозными башмаками и тормозными упорами, а также с закреплением вагонов менее установленной в ТРА станции нормы вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;

не допускать передвижений маневровых составов (локомотивом вперед или вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом;

при маневрах толчками своевременно принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце пути станции;

при выполнении маневров толчками или при надвиге составов на горку, когда расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение "на буфер", после отделения отцепа от состава немедленно приводить рычаги в нормальное положение;

при заезде маневрового локомотива или маневрового состава на путь станции, занятый вагонами, для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжатию стоящих вагонов для расцепки не допускать выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны;

при выполнении маневров по прицепке дополнительных вагонов к стоящей на пути станции группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, проверять, не нарушилась ли в результате этого правильность установки ранее уложенных башмаков, а также достаточно ли этих башмаков на увеличившееся число вагонов;

убедиться в отсутствии препятствий для движения, перед

передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов;

производить маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями.

3.5. При производстве маневров в местах выполнения работ по ремонту устройств пути, СЦБ, электроснабжения, на переездах, около пассажирских платформ, на путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских составительские и локомотивные бригады должны проявлять

особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около пути станции или на платформах людям, а также своевременно предупреждать о движении маневрового состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте пути станции и вагонов.

При движении маневрового состава у высоких платформ нахождение составителя поездов или помощника составителя поездов на специальной подножке вагона со стороны платформы запрещается.

3.6. При производстве маневров составитель поездов должен не допускать выхода подвижного состава за предельные столбики путей станции (изолирующие стыки или сигналы) и обязан размещать подвижной состав в пределах их полезной длины. О производимых маневрах он должен поставить в известность лицо, распоряжающееся маневрами на станции или

в данном районе станции, а также дежурного стрелочного поста, расположенного на противоположном конце путей станции, который также обязан принимать необходимые меры, исключая возможность выхода подвижного состава за предельный столбик пути (следить за стоящими на путях вагонами, уложить при необходимости тормозные башмаки на пути).

3.7. При движении вагонами вперед составитель поездов должен:

подавать сигнал о начале движения с предстоящим выездом на стрелки только при наличии разрешающего показания маневрового светофора или получения сигнала (сообщения) от дежурного стрелочного поста о готовности стрелок для маневрового передвижения.

3.8. Перед отцепкой маневрового локомотива от вагонов или при оставлении вагонов на путях станции после толчка составитель поездов должен обеспечить остановку их в границах пути, обозначенных предельными столбиками, и закрепить от ухода в порядке, установленном в ТРА станции.

3.9. При производстве маневров на путях, расположенных на уклонах, во всех случаях, в соответствии с требованиями ТРА станции, составитель поездов должен соблюдать меры предосторожности (ставить стрелки в изолирующее положение, укладывать башмаки под отдельные группы вагонов), исключающие возможность столкновений отцепленных вагонов с маневровым составом, а также ухода вагонов на маршруты

следования поездов или в другие маневровые районы.

3.10. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки, а также перед началом маневров толчками составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны:

проверить степень свободности путей сортировочного парка со стороны сортировочной горки (вытяжного пути) и наличие проходов на них;

ознакомиться с планом предстоящего роспуска вагонов,

последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов и другими необходимыми данными;

в установленном на данной станции порядке обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска вагонов дежурных стрелочных постов, регулировщиков скорости движения вагонов или других лиц, на которых возложена обязанность перевода стрелок или торможение отцепов;

проверить исправность тормозных башмаков и специальной вилки для расцепления автосцепок.

3.11. В процессе роспуска вагонов с сортировочной горки

составитель поездов и помощник составителя поездов должны:

регулировать скорость надвига в зависимости от заполнения сортировочных путей, условий прохода отцепов по стрелочной зоне и на подгорочных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по путям сортировочного парка;

с помощью двусторонней парковой или других видов связи постоянно информировать дежурного по сортировочной горке, операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности (вагоны с опасными грузами, проводниками (командами), людьми, живностью).

3.12. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки или перед началом маневров толчками проводники (команды), сопровождающие груз или живность, должны быть предупреждены составителем поездов о предстоящих маневрах.

3.13. Составитель поездов и помощник составителя поездов не должны производить осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны путей сортировочного парка) без предварительного согласования с дежурным по сортировочной горке и дежурным поста централизации или стрелочного поста, расположенного на противоположном конце путей станции.

[Шумоизоляция автомобиля! Иркутск! Рассрочка без процентов на материал и работу. Сохраняем дилерскую гарантию! detalclub.ru Яндекс.Директ](#)

Перед осаживанием составительская бригада обязана убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами и в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки.

3.14. На путях станции, где имеются вагоны, с которыми

производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

В условиях ограничения видимости (туман, ливень, метель), а также на неосвещаемых путях станции маневровая работа должна производиться с особой осторожностью, а в необходимых случаях - и с пониженной скоростью.

3.15. Маневры на главных путях станции или с их пересечением, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции (при диспетчерской централизации - поездного диспетчера) при закрытых соответствующих входных сигналах, ограждающих вход на пути станции и стрелки, на которых производятся маневры.

3.16. В приемоотправочных парках станции маневры могут производиться только на тех путях (стрелках) станции, которые будут указаны дежурным по станции (при диспетчерской централизации - поездного диспетчера) при передаче задания составителю поездов на маневровую работу.

Выезд маневрового состава на приемоотправочные пути при производстве маневров может допускаться в каждом отдельном случае только с разрешения дежурного по станции (при диспетчерской централизации - поездного диспетчера).

3.17. При необходимости заезда маневрового локомотива на пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с лицом, распоряжающимся маневрами в данном районе. Порядок указанного согласования устанавливается в ТРА станции.

IV. Сдача дежурства составителем поездов и помощником

составителя поездов

4.1. Перед сдачей дежурства составитель поездов и помощник составителя поездов обязаны:

расставить подвижной состав на путях станции в соответствии с установленной их специализацией;

проверить соединение между собой вагонов на путях станции, где производились маневры;

проверить размещение подвижного состава в пределах полезной длины путей станции;

проверить закрепление подвижного состава от ухода согласно ТРА станции;

обеспечить выполнение заданий на маневровую работу, полученных от лица, распоряжающегося маневрами на станции или в данном районе станции.

4.2. При сдаче дежурства составитель поездов и помощник

составителя поездов обязаны сдать в установленном на станции порядке инвентарь строгого учета: тормозные башмаки, носимую радиостанцию, сигнальные принадлежности, а также проверить наличие пломб на аппаратах управления устройствами СЦБ.

4.3. При сдаче дежурства составитель поездов и помощник

составителя поездов должны информировать принимающих дежурство составителя поездов и помощника составителя поездов о состоянии стрелочных переводов, о расположении в маневровом районе подвижного состава и его закреплении, о полученных от лица, распоряжающегося маневрами на станции или в данном районе станции, заданиях, касающихся маневровой работы.

Должностная инструкция составителю поездов и его помощнику, утвержденная МПС СССР 20 декабря 1989 г., N ЦД-4772, в системе Министерства путей сообщения Российской Федерации не применяется.

Настоящая инструкция по охране труда для составителя поездов доступна для бесплатного просмотра и скачивания.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Инструкция разработана на основании Правил по охране труда в хозяйстве перевозок федерального железнодорожного транспорта, утвержденных МПС России 20 сентября 2001 г. № ПОТ РО-32-ЦД-855-01.

1.2. Настоящая инструкция по охране труда разработана для составителей поездов, осуществляющих маневровую работу на железнодорожных путях общего и необщего пользования.

2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА

2.1. К производству маневровой работы на железнодорожных путях допускаются лица мужского пола, достигшие возраста восемнадцати лет, прошедшие обязательный при поступлении на работу предварительный медицинский осмотр (обследование), вводный и первичный инструктажи по охране труда, обучение по охране труда, стажировку на рабочем месте под руководством опытного работника в течение первых 2-14 смен (в зависимости от характера работы, квалификации работника) и первичную проверку знаний требований охраны труда.

В процессе работы составитель поездов должен проходить периодические медицинские осмотры не реже 1 раза в год, повторный инструктаж по охране труда не реже 1 раза в три месяца, а также внеплановые и целевые инструктажи по охране труда.

2.2. Составителю поездов необходимо соблюдать Правила внутреннего трудового распорядка установленные в организации, а также иные нормативные документы, действующие в организации (Положения, стандарты, инструкции).

2.3. Составитель поездов должен знать:

- действие на человека опасных и вредных производственных факторов и меры по защите от их воздействия;
- вредное воздействие нефтепродуктов и основных химических грузов на организм человека, а также признаки отравления;
- требования промышленной безопасности, электробезопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии;
- правила применения и использования противопожарного оборудования и инвентаря;
- видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения, знаки безопасности, порядок ограждения подвижного состава, опасных мест;
- правила оказания первой помощи пострадавшим;
- места хранения аптечки первой помощи или сумки с необходимыми медикаментами и перевязочными материалами;
- правила нахождения на железнодорожных путях;
- безопасные способы выполнения маневровой работы;
- требования настоящей Инструкции.

2.4. Составитель поездов должен:

- выполнять только входящую в его обязанности или порученную маневровым диспетчером работу;
- применять безопасные приемы выполнения работ и технологические операции, которые предусмотрены технологическим процессом и должностными обязанностями;
- руководить маневровой работой по формированию и расформированию маневровых составов, перестановке вагонов, отцепке и прицепке вагонов к локомотивам, подаче и уборке вагонов с (на) погрузочно-выгрузочных путей общего и необщего пользования, обеспечивая личную безопасность, безопасность людей, сохранность подвижного состава при осаживании маневрового состава вагонами вперед;
- обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий работников участвующих в маневрах, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
- выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков, надписей и сигналов, подаваемых водителями транспортных средств;
- содержать в исправном состоянии и чистоте рацию, приспособления и средства индивидуальной защиты;
- соблюдать требования пожарной безопасности, обладать практическими навыками использования противопожарного оборудования и инвентаря;
- проходить по территории предприятия на которой осуществляется маневровая работа по установленным маршрутам, пешеходным дорожкам, тоннелям, проходам и переходам;
- быть предельно внимательным в местах движения вагонов и транспорта;
- соблюдать Правила внутреннего трудового распорядка и установленный режим труда и отдыха;
- уметь оказывать первую помощь пострадавшему;
- знать и соблюдать требования настоящей Инструкции.

2.5. В процессе работы на составителя поездов могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы:

- движущийся подвижной состав, транспортные средства, механизмы;
- расположение рабочего места на высоте относительно поверхности земли;
- повышенный уровень шума;
- повышенный уровень вибрации;
- повышенная запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;
- повышенная или пониженная температура воздуха рабочей зоны;
- повышенная влажность и подвижность воздуха;

- недостаточная освещенность рабочей зоны в темное время суток;
- физические перегрузки;
- нервно-психические перегрузки при выполнении работ на железнодорожных путях во время движения поездов;
- напряженность и тяжесть труда.

2.6. Составитель поездов обеспечивается специальной одеждой, обувью, смывающими и обезвреживающими средствами в соответствии с утвержденными Нормами и Перечнем (данные документы разрабатываются на основании типовых отраслевых норм и утверждаются Генеральным директором).

2.7. Уход и содержание СИЗ, составитель поездов осуществляет согласно действующего нормативного документа (утвержденного Положения или Стандарта).

2.8. Составитель поездов должен соблюдать следующие требования пожарной безопасности:

- курить только в специально отведенных для этой цели местах;
- не использовать поврежденные розетки, рубильники и другое электрооборудование;
- не эксплуатировать электропровода и кабели с поврежденной или потерявшей защитные свойства изоляцией;
- не пользоваться электроплитками, электрочайниками и другими электронагревательными приборами, не имеющими устройств тепловой защиты, без подставок из негорючих материалов;
- не применять нестандартные (самодельные) электронагревательные приборы;
- не оставлять без присмотра включенные в сеть электронагревательные приборы;
- не применять открытого огня, открытых нагревательных приборов;

2.9. Составитель поездов должен немедленно извещать маневрового диспетчера или руководителя маневрового района о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе, о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления). Порядок действий при возникновении данных ситуаций утвержден Положениями.

2.10. Принимать пищу следует в столовых, буфетах или в специально отведенных для этого комнатах, имеющих соответствующее оборудование. Перед едой необходимо тщательно мыть руки теплой водой с мылом. Хранить и принимать пищу на рабочих местах не допускается.

2.11. Во время прохода по путям или во время маневровой работы составитель поездов должен:

- распределять свое внимание между перемещением и выполнением своих служебных обязанностей;
- переключать свое внимание с ближнего пространства на более удаленное для наблюдения за движущимся подвижным составом. Составитель поездов, зная свойства внимания, должен сам контролировать свои действия на путях и безопасно выполнять свою работу. Необходимо учитывать, что при утомлении организма нарушается оперативная (сиюминутная) память и внимание, снижаются зрение, слух, координация движений, снижается активность человека, появляется сонливость. Поэтому после окончания работы при проходе вдоль путей, через пути или по маршруту служебного прохода, составителю поездов надо быть особенно осмотрительными и не допускать отвлечения внимания от наблюдения за движущимся подвижным составом. Составителю поездов следует соблюдать особую осмотрительность и внимание при нахождении на путях при плохой видимости, при сильных снегопадах, туманах и при сильном шуме, создаваемом работающей техникой, проходящим подвижным составом, особенно зимой, когда головные уборы ухудшают слышимость сигналов и шума от подвижного состава.

Если, проходя по междупутью, составитель поездов видит, что к нему приближаются четный и нечетный поезда, он должен сойти на обочину или в другое междупутье, чтобы не оказаться между движущимися составами. Если составитель поездов оказался между движущимися по соседним путям составами, локомотивами, то нужно немедленно присесть или лечь на землю в междупутье. В темное время суток, во время тумана, гололеда, метели необходимо снизить свою скорость передвижения вдоль путей, повысить осмотрительность, внимание к звуковым сигналам, подаваемым локомотивами, автодрезинами или автотрисами. Выходя из помещений или зданий, ухудшающих видимость железнодорожного пути, составителю поездов необходимо предварительно убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава. После выхода из помещения в ночное время требуется выждать некоторое время (1 — 2 мин.), пока глаза не привыкнут к темноте. Необходимо помнить, что в междупутье расположены различные устройства: кабельные ящики, стойки, дроссель-трансформаторы, предельные столбики, лотки, канавы и другие препятствия. Если при проходе по территории организации, на которой ведутся маневровые работы, обнаружен разлив или рассыпание опасных или вредных веществ, то обойти их следует так, чтобы ветер не нес на вас пары или частицы этих веществ. Необходимо исключить курение. К таким опасным и вредным веществам относятся: бензин, керосин, мазут, солярка, нефть, ацетон, технический спирт и другие легковоспламеняющиеся и горючие жидкости.

2.12. При нахождении на железнодорожных путях составитель поездов должен соблюдать следующие требования безопасности:

- проходить к месту работы и обратно по установленным маршрутам служебного прохода, разработанным с учетом местных условий;
- при проходе вдоль железнодорожных путей идти по широкому междупутью, по обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути не ближе 2,5 м от крайнего рельса, при этом необходимо внимательно следить за передвижениями подвижного состава на смежных путях, обращая внимание на предметы, выступающие за пределы габаритов погрузки подвижного состава и приближения строений;
- выполнять требования знаков безопасности и предупреждающей окраски, нанесенной на сооружения и устройства, обращать внимание на устройства и предметы, находящиеся на пути следования (предельные столбики, желоба гибких тяг, водоотводные лотки и колодцы, устройства сигнализации, централизации и блокировки, связи и другие препятствия);
- переходить железнодорожные пути только под прямым углом, не наступая на головку рельса, предварительно убедившись, что в этом месте нет движущегося на опасном расстоянии подвижного состава;
- переходить железнодорожные пути, занятые вагонами, пользуясь только переходными площадками с исправными подножками и поручнями;
- подниматься и сходить с переходной площадки или специальной подножки, повернувшись лицом к вагону, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава на соседнем железнодорожном пути и препятствий в междупутье или обочине пути;
- обходить группы вагонов или локомотивы, стоящие на железнодорожном пути, на расстоянии не менее 5 м от автосцепки;
- проходить между расцепленными вагонами, если расстояние между автосцепками этих вагонов не менее 10 м;
- обращать внимание на показания ограждающих светофоров, звуковые сигналы и предупреждающие знаки;
- оказавшись на пути следования поезда, до его приближения отойти на обочину пути или на середину широкого междупутья безопасное расстояние.

— при приближении подвижного состава необходимо обращать внимание на открытые двери, борта вагонов, увязочную проволоку и другие предметы, выступающие за габарит подвижного состава.

2.13. При нахождении на железнодорожных путях составителю поездов категорически запрещается:

— переходить или перебежать железнодорожные пути перед движущимся подвижным составом или сразу же вслед за прошедшим составом, не убедившись, что по соседнему железнодорожному пути не движется встречный поезд;

— пролезать под вагонами;

— становиться или садиться на рельсы;

— подниматься на специальные подножки вагонов или локомотивов и сходить с них во время движения подвижного состава;

— находиться на междупутье при безостановочном следовании поездов по смежным железнодорожным путям;

— переходить железнодорожные пути в пределах стрелочных переводов;

— при переходе железнодорожных путей наступать на головки рельсов и концы шпал;

— наступать на электрические провода и кабели;

— находиться на путях общего и необщего пользования в местах, отмеченных знаком «Осторожно! Негабаритное место», а также около этих мест при проследовании подвижного состава.

2.14. Составитель поездов, виновный в нарушении требований охраны труда, и настоящей Инструкции, привлекается к дисциплинарной ответственности в порядке, установленном нормативными документами, действующими в.

3. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

3.1. Рабочим местом составителя поездов является санитарно-бытовое помещение, помещение и район работы (маршруты служебного прохода, междупутья и обочина путей общего и необщего пользования).

3.2. Составитель поездов должен надеть полагающуюся ему специальную одежду и обувь, сигнальный жилет со светоотражающими накладками и застегнуться на все пуговицы. Головной убор не должен ухудшать слышимость звуковых сигналов. В карманах не должно быть посторонних предметов с острыми концами. На руках не должно быть часов, колец, браслетов и других украшений. Проверить наличие и исправность рации, сигнальных принадлежностей и приспособлений (тормозных башмаков).

3.3. Ознакомиться с состоянием пути, междупутья и маршрутами служебного прохода, которой должны быть очищены от мусора, посторонних предметов, деталей вагонов и материалов верхнего строения пути, а в зимнее время от снега и льда. Проверить работоспособность средств маневровой радиосвязи и устройств закрепления подвижного состава.

Получить от маневрового диспетчера информацию о расположении и закреплении подвижного состава на путях и ознакомиться с планом предстоящей работы.

3.4. Обо всех обнаруженных замечаниях и нарушениях сообщить маневровому диспетчеру, а в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья не приступать к выполнению работы до устранения такой опасности.

4. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

4.1. Составитель поездов в качестве руководителя маневровой работы перед началом передвижения вагонов должен убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, находятся на своих местах и ознакомить их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы.

4.2. Во время маневровых передвижений составитель поездов может осуществлять проезд на подвижном составе, располагаясь на переходной площадке грузового вагона или площадке локомотива, в тамбуре пассажирского вагона, на специальной подножке вагона, при этом держась руками за специальный поручень. При производстве маневровой работы составитель поездов, прежде чем приступить к выполнению операций с использованием специальных подножек, поручней и других устройств должны проверить их исправность. Запрещается проезд составителя поездов на автосцепках, тележках колесных пар, буксах, раме цистерны и других выступающих частях вагона, стоя на платформе или сидя на ее бортах.

При движении маневрового состава локомотивом вперед или одиночного маневрового локомотива составителю поездов разрешается находиться на площадке или в кабине маневрового локомотива, а в случаях управления маневровым локомотивом в одно лицо (без помощника машиниста локомотива) на месте помощника машиниста маневрового локомотива, и следить за правильностью положения стрелок по маршруту следования и отсутствием препятствий для передвижения.

4.3. При движении маневрового состава вагонами вперед составитель поездов должен находиться на первой по ходу движения специальной подножке грузового вагона, в тамбуре пассажирского вагона и следить за показаниями маневровых светофоров, положением стрелочных переводов, отсутствием препятствий и людей на пути, сигналами подаваемыми работниками, работающими на путях, сигналами ограждения, сигнальными указателями и знаками.

При плохой видимости пути, неисправности или отсутствии специальной подножки или поручня, при закрытом тамбуре пассажирского вагона составитель поездов должен идти посередине междупутья или по обочине впереди осаживаемых вагонов на безопасном расстоянии, постоянно держа связь с машинистом маневрового локомотива по радиосвязи или визуально. Скорость осаживания не должна превышать 3 км/ч. При движении маневрового состава вагонами вперед в случае нарушения работы радиосвязи с машинистом маневрового локомотива, маневровая работа может быть продолжена по ручным сигналам при условии взаимной видимости. Передача команд составителем поездов машинисту маневрового локомотива через третье лицо запрещается. При движении маневрового состава у высоких платформ, в тоннелях, в негабаритных и других опасных местах, а также при скорости движения более 40 км/ч, запрещается нахождение составителя поездов на специальной подножке грузового вагона. При маневровых передвижениях вагонами вперед через ворота организаций по путям необщего пользования, охраняемые и неохранные переезды, а также у негабаритных и опасных мест, высоких платформ составитель поездов должен остановить маневровый состав, сойти со специальной подножки вагона, определить безопасность своего передвижения, пройти переезд, ворота или опасное место по обочине пути и из безопасного места дать команду машинисту маневрового локомотива на дальнейшее движение.

Составителю поездов запрещается находиться на специальной подножке вагона в момент соединения со стоящими на пути вагонами. Остановку маневрового состава перед стоящими вагонами, высокой платформой, переездом, повышенным участком пути, негабаритным и опасным местом необходимо производить на расстоянии не менее 5 метров до этого места. Проезд ворот разрешается только после проверки составителем поездов их надежной фиксации в открытом положении.

При движениях маневрового состава вагонами вперед на расстояние более 1 км в голове маневрового состава должен быть поставлен вагон с переходной площадкой или порожня

4.4. Составителю поездов разрешается подниматься на специальную подножку вагона и локомотива, а также сходить с нее только при полной остановке подвижного состава. Запрещается сходить и подниматься на подвижной состав в негабаритных и опасных местах, в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов, в пределах стрелочных переводов и других устройств.

4.5. Во время движения маневрового состава составителю поездов запрещается входить в пространство между вагонами, расцеплять вагоны в пределах стрелочного перевода, пешеходного настила, переезда, в местах установки светофора, в негабаритных и опасных местах, в местах погрузки-выгрузки навалочных грузов.

Составителю поездов запрещается производить ремонт автосцепного устройства (механизма расцепного привода и другого оборудования) или устранение сверхдопустимой разницы высоты осей автосцепок соседних вагонов путем подкладывания клина между центрирующей балкой и провисшей автосцепкой вагонов.

4.6. Перекрытие концевых кранов воздушной магистрали, соединение и разъединение соединительных рукавов тормозной магистрали производиться только после полной остановки маневрового состава и предупреждения машиниста маневрового локомотива о нахождении составителя поездов в пространстве между вагонами внутри колеи. Работу эту разрешается производить только в рукавицах. Передача команды машинисту маневрового локомотива на движение разрешается только после выхода составителя поездов из пространства между вагонами на междупутье или обочину пути.

В маневровых составах с заряженной сжатым воздухом тормозной магистралью составителю поездов необходимо:

— перед расцепкой вагонов вначале перекрыть концевые краны, а затем разъединять соединительные рукава между вагонами;

— при сцеплении вагонов вначале соединить рукава, а затем открыть концевые краны.

4.7. Расцепка стоящих вагонов должна производиться сбоку от вагона без захода в пространство между вагонами с помощью расцепного рычага привода автосцепки. При невозможности расцепления вагонов маневровая работа, связанная с расцепкой вагонов, прекращается до устранения неисправности расцепного привода автосцепки.

Составителю поездов запрещается производить работы по устранению неисправности расцепного привода автосцепки.

В случае невозможности сцепить или расцепить вагоны по техническим неисправностям автосцепки для их устранения привлекаются работники пункта технического обслуживания вагонов.

4.8. Закрепление вагонов на путях составитель поездов должен производить только после их полной остановки с использованием тормозных башмаков.

При закреплении стоящих вагонов, тормозной башмак надлежит брать только за ручку.

Работу производить в рукавицах.

При закреплении вагонов на путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

— непосредственно перед рельсовым стыком и на рельсовом стыке;

— перед крестовиной стрелочного перевода;

— на наружный рельс кривой.

Составителю поездов запрещается устанавливать тормозной башмак рукой под движущиеся вагоны. Работу производить с помощью вилки для укладки тормозных башмаков на рельсы.

Запрещается эксплуатировать тормозные башмаки:

— с лопнувшей головкой;

— с покоробленной и изогнутой подошвой;

- с лопнувшим, надломленным, расплюснутым или изогнутым носком подошвы;
- с ослабленным креплением головки с подошвой;
- с изогнутой и надломленной рукояткой или без нее;
- с поврежденными или значительно изношенными бортами подошвы.

Запрещается подкладывать под колесные пары посторонние предметы вместо тормозных башмаков для закрепления вагонов.

4.9. При переводе стрелочных переводов ручного управления запрещается оставлять рычаг переводного механизма в вертикальном или не доведенном до конца положении, а также придерживать ногой стрелочный противовес (балансир). Во время маневровых передвижений подвижного состава по стрелочным переводам необходимо заблаговременно отходить в безопасное место на обочине пути или междупутье.

4.10. При маневровой работе составитель поездов должен находиться со стороны машиниста локомотива, чтобы машинист его видел. В случае, если при подаче вагонов в негабаритных местах в местах погрузки (выгрузки) вагонов, когда по каким-либо причинам возникает необходимость расположения составителя поездов с противоположной стороны от машиниста маневрового локомотива, составитель поездов переходит на противоположную сторону, заблаговременно предупреждает об этом машиниста маневрового локомотива, определяет безопасный проход для себя и докладывает о своем местонахождении.

4.11. Маневровая работа в местах погрузки, выгрузки, особенно навалочных грузов, может производиться только при прекращении погрузочно-разгрузочных работ и соблюдении габарита выгруженных или подготовленных к погрузке грузов, т.е. при высоте до 1200 мм грузы должны располагаться не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте — не ближе 2,5 м.

4.12. Маневровую работу с груженными вагонами в том случае, если погрузка (выгрузка) не закончена, необходимо производить только с разрешения и в присутствии ответственного представителя организации, которые принимают решение о возможности и порядке проведения маневровых работ.

4.13. При подъезде к повышенному пути, для подачи вагонов под выгрузку, составитель поездов дает машинисту маневрового локомотива команду на остановку. После остановки маневрового состава составитель поездов сходит с подножки вагона и, следуя низом вдоль повышенного пути, убеждается в наличии габаритов, технической исправности пути, отходит в безопасное место, откуда дает сигнал машинисту маневрового локомотива на осаживание вагонов на данный путь. При осаживании вагонов на повышенный путь составителю поездов запрещается находиться на подвижном составе и на самом повышенном пути. Составитель поездов внимательно следит за движением вагонов, своевременно подает машинисту маневрового локомотива команды на уменьшение скорости движения и остановки.

После установки вагонов в пределах полезной длины фронта выгрузки и полной остановки состава, составитель поездов производит закрепление вагонов на грузовом фронте. Закрепление вагонов на повышенном пути осуществляется с помощью приставной лестницы. До начала работы на приставной лестнице составитель поездов осматривает свою одежду (все элементы одежды должны быть застегнуты, одежда не должна стеснять движений) и обувь, надевает защитную каску и приступает к работе. При работе с применением приставной лестницы составителем должны выполняться следующие меры безопасности:

— Произвести осмотр лестницы для подъема и спуска. При осмотре уделить внимание следующим характеристикам:

1. Лестница должна иметь подходящую длину для выполнения конкретной работы. Размеры приставной лестницы должны обеспечивать составителю возможность закрепление вагона тормозными башмаками из положения стоя на ступени.

2. На лестнице должна быть бирка с указанием даты поверки лестницы, а также даты следующей поверки.
3. Все детали лестницы должны быть надежно закреплены не иметь изломов, острых краев и зазубрин.
4. Нижние концы лестниц должны быть оборудованы нескользящими накладками или оковками с острыми наконечниками для установки на грунте.
- * При отсутствии хотя бы одного из перечисленных пунктов, работа на приставной лестнице не допускается.
- До начала работы должна быть обеспечена устойчивость лестницы, при этом путем осмотра и опробования следует убедиться в том, что она не может соскользнуть с места или быть случайно сдвинута. Установка приставной лестницы осуществляется следующим образом:
1. Приставная лестница устанавливается под углом не более 75° к горизонтали.
 2. Категорически запрещается устанавливать лестницу на отвалы навалочного груза, ящики, кирпичи, блоки. Поверхность под лестницей должна быть ровной.
 3. Верхние концы лестницы должны иметь надежный упор.
- Находиться на ступеньках приставной лестницы более чем одному человеку не допускается.
- При подъеме или спуске составитель поездов должен быть всегда повернут лицом к лестнице и держаться за нее хотя бы одной рукой. Во время работы не выдвигаться за пределы лестницы. Никогда не взбирайтесь на лестницу сбоку, сверху или с другой лестницы, не соскальзывайте по ней вниз.
- На лестнице можно работать до тех пор, пока будет удобно доставать до нужного места, а затем следует ее переставить.
- Переносить лестницу необходимо наконечниками назад, предупреждая встречных об осторожности.
- 4.14. При производстве маневров составитель поездов должен не допускать выхода подвижного состава за предельные столбики путей (изолирующие стыки или сигналы) и обязан размещать подвижной состав в пределах их полезной длины.
- 4.15. Маневровая работа на путях необщего пользования организаций должна производиться под наблюдением и личным контролем ответственного работника данной организации.
- 4.16. При производстве маневровой работы в ангаре, составителю поездов категорически запрещается проходить в ангар и выходить из него через арку ангара. Проход должен осуществляться в служебные ворота ангара.
- 4.17. Составитель поездов несет персональную ответственность за строгое выполнение технологии и безопасность при выполнении маневровой работы, связанной с устранением вертикальных и горизонтальных несовпадений центров автосцепных устройств вагонов. Данная работа может производиться только методом перестановки вагонов.

5. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

5.1. Действия при возникновении аварии или аварийной ситуации
 Под аварийной ситуацией понимается: самопроизвольное движение вагонов по путям, загорание, утечка, просыпание опасного вещества, повреждение тары или подвижного состава с опасным грузом и другие происшествия, которые могут привести к аварии, взрыву, пожару, отравлению, ожогам, заболеванию людей и животных, а так же случаи, когда в зоне схода подвижного состава, аварии, крушения или пожара оказались вагоны, контейнеры или грузовые места с опасным грузом.
 В случае обнаружения самопроизвольного движения вагонов по путям составитель

поездов должен немедленно сообщить об этом маневровому диспетчеру, указав при этом номер пути и направление движения вагонов. Первоочередные меры и порядок действий составителя поездов при ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, в том числе взрывчатыми материалами, в процессе перевозки их по железным дорогам установлены в действующих Положениях. При возникновении аварийной ситуации в составе грузовых вагонов с опасными грузами составитель поездов, обнаруживший явные признаки аварийной ситуации: парение, резкий запах, шипение сжатого газа, течь опасного груза, должен независимо от времени суток любыми средствами связи сообщить об этом маневровому диспетчеру. Сообщение должно включать в себя описание характера аварийной ситуации, номер железнодорожного пути и место нахождения грузового вагона с опасным грузом в составе поезда.

При возникновении аварийной ситуации составитель поездов должен прекратить работу и сообщить о случившемся маневровому диспетчеру и далее выполнять его указания по предупреждению несчастных случаев или устранении возникшей аварийной ситуации. Составитель поездов, находящийся поблизости, по сигналу тревоги должен немедленно явиться к месту происшествия и принять участие в оказании пострадавшему первой помощи или устранении аварийной ситуации. Составитель поездов при обнаружении пожара должен: — незамедлительно сообщить об этом самому или через маневрового диспетчера по телефону в пожарную часть (при этом необходимо назвать место возникновения пожара, а также сообщить свою фамилию); — принять меры по вызову к месту пожара руководителя или другого ответственного лица;

— принять меры по тушению пожара (кроме случаев возгорания опасных грузов) имеющимися первичными средствами пожаротушения, а также эвакуации людей и материальных ценностей.

При пользовании воздушно-пенными (порошковыми, углекислотными) огнетушителями струю пены (порошка, углекислоты) направлять в сторону от людей. При попадании пены (порошка, углекислоты) на незащищенные участки тела необходимо стереть ее платком или какой-либо тканью и тщательно смыть чистой водой.

В помещениях с внутренними пожарными кранами для тушения пожара необходимо привлекать двух работников: один раскатывает рукав от крана к месту пожара, второй по команде раскатывающего рукав открывает кран.

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

При тушении пламени песком совок, лопату не следует поднимать на уровень глаз во избежание попадания в них песка.

Тушение горящих предметов, расположенных на расстоянии более 7 м от контактной сети и воздушных линий электропередачи, находящихся под напряжением, допускается любыми огнетушителями без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя воды или пены не приближалась к контактной сети и другим частям, находящимся под напряжением, на расстояние менее 2 м.

Тушить горящие предметы, находящиеся на расстоянии менее 2 м от контактной сети, разрешается только углекислотными или аэрозольными огнетушителями.

Тушить горящие предметы водой и воздушно-пенными огнетушителями можно только после сообщения руководителя работ или другого ответственного лица о том, что напряжение с контактной сети снято и она заземлена.

При загорании необесточенного электрооборудования напряжением до 1000 В следует применять только углекислотные огнетушители.

При тушении электроустановок, находящихся под напряжением, не следует браться за раструб огнетушителя и не допускается подносить раструб ближе 1 метра до

электроустановки и пламени. При загорании на человеке одежды необходимо как можно быстрее погасить огонь, но при этом нельзя сбивать пламя незащищенными руками. Воспламенившуюся одежду необходимо быстро сбросить, сорвать либо погасить, заливая водой. На человека в горящей одежде можно накинуть плотную ткань, одеяло, брезент, которые после ликвидации пламени необходимо убрать.

5.2. Действия по оказанию первой помощи пострадавшим при травмировании, отравлении и других повреждениях здоровья

5.2.1. Общая схема оказания первой помощи на месте происшествия. Оцени ситуацию. Определи, есть ли загазованность, угроза взрыва, возгорания, обрушения здания, поражения электротоком, движущимися механизмами и пр. Устрани воздействие на пострадавшего опасных и вредных факторов. Переносить пострадавшего следует только в тех случаях, если оказание помощи на месте происшествия невозможно. Оцени состояние пострадавшего. Определи состояние пострадавшего по наличию или отсутствию сознания (отвечает на вопросы или нет), реакции зрачка на свет, пульса на сонной или другой доступной крупной артерии, дыхания, кровотечения, судорог. Обрати внимание на состояние видимых слизистых и кожных покровов (покраснение, бледность, синюшность, желтушность, наличие ран, ожоговых пузырей и др.), позу (естественная — неестественная). Если пострадавший не отвечает на вопросы и неподвижен, необходимо немедленно убедиться в наличии реакции зрачка на свет и наличии пульса на сонной или другой доступной крупной артерии. Нормальная реакция зрачка на свет: при затемнении — расширяется, при освещении — суживается. Расширенный зрачок и отсутствие сужения зрачка при освещении — один из признаков остановки сердца. При невозможности проверить реакцию зрачка — ищи пульс на сонной или другой доступной артерии. Первоочередные действия: при отсутствии у пострадавшего сознания и пульса немедленно приступи к восстановлению дыхания и кровообращения (реанимации). При отсутствии у пострадавшего сознания, но при наличии пульса, ослабь одежду, поверни пострадавшего на живот и очисти ротовую полость. Последовательность дальнейших действий: останови кровотечение; обработай рану, наложи повязку; при признаках переломов костей конечностей наложи транспортные шины; создай покой пострадавшему; выясни обстоятельства происшествия, вызови бригаду скорой медицинской помощи или обеспечь транспортировку пострадавшего в медицинское учреждение.

6. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТ

6.1. По окончании работы составитель поездов должен:

- сдать дежурство составителю поездов, заступающему на смену;
- привести в порядок свое рабочее место;
- сложить сигнальные принадлежности, инвентарь и приспособления в специально предназначенные для них места;
- снять спецодежду и убрать ее в шкаф гардеробной.

6.2. Обо всех нарушениях производственного процесса, правил трудового распорядка и требований охраны труда, замеченных во время работы и о принятых мерах к их устранению, составитель поездов должен сообщить маневровому диспетчеру.