

Распоряжение ОАО "РЖД"  
от 23.11.2020 N 2575/р  
(ред. от 14.10.2022) "Об  
утверждении Инструкции  
по охране труда для  
инженера I категории (по  
обслуживанию  
подвижного состава) ОАО  
"РЖД" (вместе с "ИОТ  
РЖД-4100612-ДОСС-177-  
2020. Инструкция...")

РАСПОРЯЖЕНИЕ  
ОТ 23 НОЯБРЯ 2020 Г. N 2575/Р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ИНЖЕНЕРА I КАТЕГОРИИ (ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ  
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА) ОАО "РЖД"

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 декабря 2020 г. прилагаемую Инструкцию по охране труда для инженера I категории (по обслуживанию подвижного состава) ОАО "РЖД".
2. Начальнику Дирекции скоростного сообщения Петрову А.Ю. довести Инструкцию, утвержденную настоящим распоряжением, до сведения причастных работников и обеспечить ее выполнение.
3. Признать утратившими силу с 1 декабря 2020 г.:

[распоряжение ОАО "РЖД" от 13 марта 2014 г. N 636р](#) "Об утверждении Инструкции по охране труда для инженера I категории (бортинженера) ОАО "РЖД";

подпункт "б" пункта 1 [распоряжения ОАО "РЖД" от 30 декабря 2014 г. N 3213р](#) "О внесении изменений в нормативные документы по охране труда, содержащие требования к безопасному производству работ и нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях".

Заместитель генерального  
директора ОАО "РЖД"  
Д.В.ПЕГОВ

Утверждена  
распоряжением ОАО "РЖД"  
от 23.11.2020 N 2575/р

Согласована  
ППО ОАО "РЖД" РОСПРОФЖЕЛ  
Постановление  
от 23.03.2020 N 35/03

ИНСТРУКЦИЯ  
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ИНЖЕНЕРА I КАТЕГОРИИ (ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ  
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА) ОАО "РЖД"

ИОТ РЖД-4100612-ДОСС-177-2020

1. Общие требования охраны труда

1.1. Настоящая Инструкция разработана в соответствии с положениями [Трудового кодекса Российской Федерации](#), иными нормативными правовыми актами по вопросам охраны труда и устанавливает основные требования охраны труда для инженера I категории (по обслуживанию подвижного состава) (далее - инженер I категории) при обслуживании, приемке, сдаче, при приеме-передаче на техническое обслуживание высокоскоростных электропоездов "Сапсан" и автомотрис серии 611М (далее - подвижной состав).

1.2. На основе настоящей Инструкции в структурных подразделениях Дирекции скоростного сообщения - филиала ОАО "РЖД" (далее - Дирекция) разрабатываются инструкции по охране труда для инженера I категории с учетом типов и серий обслуживаемого ими подвижного состава, выполняемых видов работ и специфики местных условий.

1.3. К работе инженером I категории допускаются лица, прошедшие в установленном порядке профессиональный отбор, обязательный предварительный (при поступлении на работу) медицинский осмотр, вводный и первичный инструктажи по охране труда, стажировку, дублирование, обучение и проверку знаний требований охраны труда, правил пожарной безопасности, проверку знаний норм и правил работы в электроустановках.

Вновь принимаемый на работу инженер I категории должен пройти обучение оказанию первой помощи пострадавшим на производстве установленным в ОАО "РЖД" порядком.

1.4. До назначения на самостоятельную работу или при переходе на другую работу, а также при перерыве в работе свыше одного года, инженер I категории обязан пройти стажировку под руководством ответственного обучающего работника. Продолжительность стажировки должна быть от 2 до 14 рабочих смен в зависимости от уровня профессионального образования, опыта работы, профессии (должности) обучаемого.

1.5. В процессе работы инженер I категории обязан проходить обязательные периодические медицинские осмотры, в установленном порядке повторные, внеплановые и целевые инструктажи по охране труда, инструктажи о порядке применения средств индивидуальной защиты (далее - СИЗ), обучение по охране труда, пожарной и электробезопасности, очередную и внеочередную проверку знаний требований охраны труда, пожарной безопасности, норм и правил работы в электроустановках.

Не реже 1 раза в год инженер I категории должен проходить обучение по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

1.6. Инженер I категории, направляемый в командировку, должен проходить целевой инструктаж по месту постоянной работы, а по прибытию на место командирования - вводный и первичный инструктажи по охране труда с учетом особенностей выполнения работы в структурном подразделении Дирекции.

1.7. Во время работы на инженера I категории могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы:

а) физические:

- 1) движущийся подвижной состав и другие транспортные средства;
- 2) повышенный уровень шума;
- 3) повышенный уровень вибрации;
- 4) повышенное значение напряжения в электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;
- 5) повышенная или пониженная температура поверхностей оборудования и воздуха рабочей зоны;
- 6) недостаток естественной или искусственной освещенности рабочей зоны (в темное время суток);
- 7) острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхности оборудования;
- 8) не огражденные движущиеся или вращающиеся элементы оборудования;

9) падающие с высоты предметы и инструмент;

10) повышенный уровень инфразвуковых и ультразвуковых колебаний;

11) повышенный уровень электромагнитных излучений;

б) химические:

по характеру результирующего химического воздействия на организм человека.

в) психофизиологические:

физические перегрузки.

1.8. Инженер I категории должен знать и соблюдать:

1) Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные [приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. N 250](#) и нормативные документы ОАО "РЖД" в объеме, необходимом для выполнения своих должностных обязанностей;

2) правила внутреннего трудового распорядка;

3) схему формирования обслуживаемого подвижного состава;

4) порядок проведения технологических операций при подготовке, экипировке, приемке и сдаче подвижного состава;

5) способы предупреждения, выявления и устранения неисправностей в работе деталей и узлов вагонов;

6) действие на человека опасных и вредных производственных факторов, которые могут возникнуть во время работы, и меры защиты от их воздействия;

7) требования охраны труда, пожарной и электробезопасности при обслуживании подвижного состава;

8) знаки безопасности, видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения;

9) правила нахождения на железнодорожных путях, маршруты служебных проходов по территории станции, структурного подразделения Дирекции;

10) места хранения на подвижном составе аптечек для оказания первой помощи пострадавшим, СИЗ, первичных средств пожаротушения, инструмента, сигнальных принадлежностей;

- 11) места хранения на подвижном составе аварийного оборудования, аварийных устройств и правила их использования;
- 12) порядок действий в случае возникновения пожара на подвижном составе, правила пользования первичными средствами пожаротушения;
- 13) порядок действий при эвакуации пассажиров;
- 14) способы оказания первой помощи пострадавшим;
- 15) требования настоящей Инструкции.

1.9. В процессе работы инженер I категории обязан:

- 1) соблюдать правила внутреннего трудового распорядка;
- 2) руководствоваться требованиями по выполнению режимов труда и отдыха в соответствии с Трудовым законодательством Российской Федерации;
- 3) использовать и содержать в исправном состоянии спецодежду, спецобувь и другие СИЗ;
- 4) выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих надписей и знаков безопасности;
- 5) немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве;
- 6) соблюдать требования настоящей Инструкции и других нормативных документов по охране труда, электробезопасности, пожарной безопасности, установленные для выполняемой им работы.

1.10. При исполнении служебных обязанностей инженер I категории должен иметь при себе служебное удостоверение, удостоверение по электробезопасности, удостоверение о проверке знаний требований охраны труда, предупредительный талон по охране труда и другие документы в соответствии с должностной инструкцией по организации работы инженеров 1 категории.

1.11. Инженер I категории относится к электротехническому персоналу и должен иметь группу по электробезопасности не ниже IV и права оперативно-ремонтного персонала.

1.12. При проведении осмотра и технического обслуживания подвижного состава в основном депо для защиты от загрязнений и иных производственных факторов инженер I категории обязан использовать СИЗ.

Приемка подвижного состава под конкретный поезд или осмотр подвижного состава в пути следования поезда осуществляется в форменной одежде.

1.13. Инженеру I категории выдается следующая специальная одежда (далее - спецодежда), специальная обувь (далее - спецобувь) и другие СИЗ:

- 1) костюм для защиты от общих производственных загрязнений;
- 2) плащ для защиты от воды;
- 3) ботинки (полуботинки) на полиуретановой подошве;
- 4) перчатки комбинированные или перчатки с полимерным покрытием;
- 5) жилет сигнальный 2 класса защиты;
- 6) каска (каскалка) защитная;

Дополнительно, для работы в зимнее время выдается:

- 7) костюм для защиты от пониженных температур;
- 8) сапоги утепленные на нефтеморозостойкой подошве в I и II климатических поясах;
- 9) сапоги утепленные в III, IV и особом климатических поясах.

1.14. Инженер I категории должен соблюдать требования личной гигиены.

Личную одежду инженер I категории должен хранить отдельно от спецодежды и спецобуви в специально предназначенных для этого шкафах в помещениях гардеробных.

Инженер I категории должен следить за чистотой и исправностью спецодежды, спецобуви и других СИЗ, а также содержать места для их хранения в чистоте и порядке.

1.15. В случае получения травмы или ухудшения состояния своего здоровья, инженер I категории должен прекратить работу, поставить в известность непосредственного руководителя, в пути следования - машиниста для дальнейшего оказания первой помощи или вызова скорой медицинской помощи.

В случае травмирования пассажиров или работников поездной бригады инженер I категории обязан сообщить об этом машинисту или начальнику пассажирского поезда (при наличии) и (при необходимости) оказать первую помощь пострадавшему.

1.16. В случае возникновения опасности для жизни и здоровья, вследствие нарушения требований охраны труда, инженер I категории имеет право отказаться от выполнения работ до устранения такой опасности, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

Для принятия мер по устранению нарушений требований охраны труда на производственном участке структурного подразделения инженеру I категории необходимо

делать записи в ведомости несоответствий Комплексной системы оценки состояния охраны труда на производственном объекте (далее - КСОТ-П) в соответствии с установленным ОАО "РЖД" порядком.

1.17. На территории станции, структурного подразделения Дирекции при следовании к месту приема подвижного состава инженер I категории обязан следить за передвижением подвижного состава, грузоподъемных кранов, автомобилей и другого транспорта, выполнять требования знаков, указателей, надписей и сигнализации, проходить по установленным маршрутам служебного прохода, обозначенным указателями "Служебный проход".

Запрещается находиться под поднятым грузом и на пути его перемещения.

1.18. При нахождении на железнодорожных путях инженер I категории обязан соблюдать следующие требования безопасности:

- 1) быть в сигнальном жилете (застегнутом на все пуговицы), со световозвращающими полосами и надписью с наименованием принадлежности к структурному подразделению Дирекции;
- 2) обращать внимание на показания светофоров, видимые и звуковые сигналы и предупреждающие знаки;
- 3) проходить к месту работы и обратно по установленным маршрутам служебного прохода, обозначенным указателями "Служебный проход";
- 4) 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 по смежным путям и смотреть под ноги;
- 5) переходить железнодорожные пути следует в установленных местах (по пешеходным мостикам, тоннелям, настилам), а при их отсутствии - под прямым углом, перешагивая через рельс, не наступая на концы шпал и масляные пятна на шпалах, предварительно убедившись в том, что в этом месте с обеих сторон нет приближающегося подвижного состава;
- 6) при переходе железнодорожного пути, занятого подвижным составом, следует пользоваться переходными площадками вагонов.

Переходить через переходную площадку вагона во время движения поезда запрещается. Перед подъемом и при спуске с площадки следует 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 спуска - нет ли на междупутье посторонних предметов, о которые можно споткнуться при спуске, а также убедиться в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава. В темное время суток место спуска необходимо осветить. Эти требования должны соблюдаться при подъеме и спуске с подвижного состава;

7) обходить подвижной состав, стоящий на железнодорожном пути, следует на расстоянии не менее 5 м от автосцепки крайнего вагона (локомотива, электропоезда);

8) проходить между расцепленными вагонами (локомотивами) допускается, если расстояние между автосцепками не менее 10 м;

9) оказавшись на пути следования подвижного состава, следует отойти 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;

10) при выходе из помещения вблизи железнодорожных путей в условиях плохой видимости, а также из-за угла здания, затрудняющего видимость пути, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава, а в темное время выждать некоторое время, пока глаза привыкнут к темноте, а окружающие предметы будут различимы;

11) при нахождении работников на путях станций допускается отойти на середину широкого междупутья (в случае движения поезда по смежному пути);

12) 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.

1.19. В процессе работы инженеру I категории запрещается:

1) проходить через ворота цеха, предназначенные для въезда и выезда из них подвижного состава, автотранспорта и прочих средств механизации;

2) подниматься на эстакаду и пандус, предназначенные для подъема и спуска с подвижного состава при отсутствии на них подвижного состава или его движении;

3) подниматься или спускаться по лестнице эстакады и пандуса при занятых обеих руках. Одна рука должна быть свободна для того, чтобы держаться за "перила-ограждения";

4) подниматься на эстакаду, пандус для прохода в подвижной состав, выходить из подвижного состава на эстакаду для дальнейшего прохода в тех местах, где используемый для прохода участок эстакады или пандуса не огражден с одной стороны "перилами-ограждениями", а с другой стороны подвижным составом.

1.20. При нахождении на железнодорожных путях запрещается:

1) находиться и передвигаться внутри колеи пути;

2) переходить или перебегать железнодорожные пути при обнаружении (визуальном или звуковом) приближающегося подвижного состава, а также отходить на соседний путь (внутрь колеи пути или на край его балластной призмы) на время пропуска проходящего поезда;

3) запрыгивать на подножки единиц подвижного состава и сходить (спрыгивать) с них во время движения, а также находиться на подножках, лестницах и других наружных частях единиц подвижного состава при их движении;

4) перемещаться под стоящим на железнодорожных путях подвижным составом, через автосцепки или под ними;

5) переходить стрелочные переводы, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков, а также становиться между остряком и рамным рельсом, подвижным сердечником и усовиком в желоба на стрелочном переводе и на концы шпал;

6) располагаться в негабаритном месте при пропуске подвижного состава или автотранспорта;

7) находиться в междупутье при следовании поездов и других отдельных единиц подвижного состава по смежным путям;

8) становиться или садиться на рельсы, электроприводы, путевые коробки, вагонные замедлители и другие напольные устройства;

9) пользоваться мобильной сотовой связью, аудио и видео-плеерами, наушниками и другими устройствами, отвлекающими внимание работника от соблюдения необходимых мер безопасности.

1.21. В целях соблюдения требований электробезопасности инженеру I категории при нахождении на территории, в цехах и помещениях структурного подразделения Дирекции, станции запрещается:

1) наступать на электрические кабели и провода;

2) открывать двери электрошкафов, находящихся под напряжением;

3) приближаться на расстояние менее 2 м к находящимся под напряжением и не огражденным проводам или частям контактной сети и воздушной линии электропередач (далее - ВЛ);

4) касаться электроприборов, их зажимов, арматуры общего освещения и опор контактной сети;

5) заходить за защитные ограждения электрооборудования;

6) прикасаться к оборванным проводам контактной сети, ВЛ и находящимся на них посторонним предметам независимо от того, касаются они или не касаются земли или заземленных конструкций;

7) касаться опор контактной сети, ВЛ и спусков заземления на данных опорах.

Любые провисающие, оборванные и лежащие на деревьях, земле, балластной призме или шпалах провода представляют опасность для жизни человека. Их следует считать находящимися под напряжением. Нельзя приближаться к ним на расстояние менее 8 м. При этом необходимо принять меры к ограждению опасного места и сообщить о случившемся дежурному по депо, поезвному диспетчеру, дежурному по станции, энергодиспетчеру и далее действовать по их указанию.

Оказавшись на расстоянии менее 8 м от лежащего на земле оборванного провода, для предотвращения попадания под шаговое напряжение, следует выходить из опасной зоны небольшими (не более 0,1 м) шагами, передвигая ступни ног по земле и не отрывая их одну от другой.

1.22. Инженер I категории обязан соблюдать следующие требования пожарной безопасности:

1) не провозить посторонние предметы, горючие или легковоспламеняющиеся вещества в подвижном составе;

2) содержать в чистоте рабочее место;

3) уметь пользоваться средствами и установками пожаротушения, используемыми на подвижном составе;

4) контролировать исправное состояние системы пожарной сигнализации и средств пожаротушения, используемых на подвижном составе.

Запрещается:

1) курить в неустановленных местах;

2) использовать открытый огонь в процессе работы;

3) складывать горючие материалы вблизи приборов отопления, светильников и бытовых электроприборов.

1.23. При исполнении своих должностных обязанностей инженер I категории имеет право находиться в рабочей и нерабочей кабинах управления подвижного состава.

1.24. Инженеру I категории запрещается находиться на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения. Работники, обнаруженные в таком состоянии, отстраняются от работы (не допускаются к работе) в соответствии с [Трудовым кодексом Российской Федерации](#).

1.25. Инженер I категории, не выполняющий требования настоящей Инструкции, несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## 2. Требования охраны труда перед началом работы

2.1. Перед началом работы инженер I категории обязан:

1) пройти в установленном порядке предрейсовую алкометрию, сообщить медицинскому работнику подробные сведения обо всех изменениях состояния своего здоровья, а также обстоятельствах, влияющих на трудоспособность и готовность к рейсу;

2) пройти предрейсовый инструктаж по безопасности движения и охране труда;

4) ознакомиться с оперативной обстановкой и получить у ответственного работника ключи от подвижного состава, план на предстоящую работу, и необходимую документацию.

2.2. К месту приемки подвижного состава инженер I категории должен следовать по маршруту служебного прохода, соблюдая требования безопасности. При следовании в зоне движения подвижного состава, а также при проведении наружного осмотра подвижного состава со стороны смежных путей (в основном и обратном депо, на станции со стороны, свободной от платформы) инженер I категории должен соблюдать требования безопасного нахождения на железнодорожных путях и находится в сигнальном жилете.

2.3. При приемке подвижного состава инженер I категории должен соблюдать меры безопасности, указанные в пп. 1.17 - 1.20 настоящей Инструкции.

2.4. При приемке (сдаче) подвижного состава на перроне станции инженер I категории должен быть внимательным и осторожным, обращать внимание на целостность покрытия платформы и передвижения людей, не подходить к краю платформы.

2.5. При подготовке подвижного состава в рейс инженер I категории должен проверить устранение всех неисправностей, отмеченных ранее в журналах формы ТУ-152, наличие на подвижном составе необходимого инвентарного оборудования, средств защиты и противопожарного инвентаря.

При обнаружении неисправного инвентарного оборудования (средств защиты, противопожарного инвентаря и т.д.) должна быть произведена их замена на исправное.

2.6. На средствах защиты от поражения электрическим током, кроме диэлектрических ковров и инструмента с изолированными рукоятками, должна быть проверена дата их следующего испытания, а также их соответствие напряжению электрооборудования на подвижном составе. Запрещается пользоваться средствами защиты с истекшим сроком испытания. Они должны быть заменены.

Диэлектрические перчатки не должны иметь механических повреждений и не должны быть влажными. Отсутствие проколов или разрывов диэлектрических перчаток следует проверять путем скручивания их в сторону пальцев. Наличие воздуха в скрученной перчатке свидетельствует о ее целостности.

Ковры диэлектрические проверяются на отсутствие проколов, надрывов, трещин и т.п. При обнаружении дефектов ковер следует заменить.

Инструмент ручной изолирующий должен иметь исправные изолирующие рукоятки. Если изоляционное покрытие рукояток инструмента состоит из двух слоев изоляции, то при появлении другого цвета изоляции из-под верхнего слоя, инструмент должен быть изъят из эксплуатации. Если покрытие состоит из трех слоев изоляции, то при повреждении или истирании верхнего слоя инструмент может быть оставлен в эксплуатации. При появлении нижнего слоя изоляции инструмент подлежит изъятию.

2.7. Инженеру I категории запрещается принимать в эксплуатацию после проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, не имеющие полного комплекта первичных средств пожаротушения, с неисправными или незаряженными установками пожаротушения, неисправной пожарной сигнализацией.

2.8. О выявленных в ходе приемки подвижного состава неисправностях инженер I категории должен доложить дежурному моторвагонного депо.

### 3. Требования охраны труда во время работы

3.1. Требования охраны труда при обслуживании подвижного состава в пути следования.

3.1.1. В пути следования непосредственным руководителем инженера I категории является машинист. Инженер I категории должен постоянно поддерживать с ним связь, докладывать о своем местонахождении.

Начальник пассажирского поезда является руководителем для инженера I категории в части организации обслуживания пассажиров, обеспечения их комфортного пребывания в вагонах (соблюдения температурного режима в вагонах, обеспечения видео- и аудио-трансляций в поезде, разрешения конфликтных ситуаций).

3.1.2. В пути следования инженер I категории должен осуществлять управление бортовыми системами подвижного состава, напрямую не связанных с управлением движением подвижного состава, контроль их работы, проверку по показаниям приборов и светосигнальным табло соответствия бортовых систем подвижного состава нормативным показателям на всех этапах поездки.

3.1.3. При обнаружении отклонения в функционировании силовых установок и бортовых систем на подвижном составе инженер I категории должен своевременно проинформировать о появившихся неисправностях машиниста и принять меры к устранению неисправностей, если выявленные неисправности доступны для устранения.

При устранении неисправностей инженер I категории должен использовать исправный слесарный инструмент.

3.1.4. Перед началом работ с электрооборудованием необходимо обязательно отключить питание данного оборудования и убедиться в отсутствии напряжения.

3.1.5. Инженеру I категории запрещается открывать двери шкафов, ниш, ячеек с высоковольтным оборудованием при поднятом токоприемнике, а также при опущенных токоприемниках при работе с локомотивом.

3.1.6. Перед техническим обслуживанием и ремонтом электрооборудования инженер I категории согласовывает данные действия с машинистом подвижного состава. Машинист останавливает подвижной состав, опускает токоприемники и отдает ключ управления инженеру I категории. После этого инженер I категории приступает к обслуживанию и ремонту электрооборудования в соответствии с руководством по эксплуатации подвижного состава.

3.1.7. Осмотр экипажной части, крышевого оборудования и кузовов вагонов при вынужденной остановке в пути следования инженер I категории должен проводить только по указанию машиниста.

Инженер I категории должен сходить с поезда только после его полной остановки. При спходе с подвижного состава инженер I категории должен быть в сигнальном жилете, застегнутым на все пуговицы (молнию).

Запрещается сходить с подвижного состава при остановке на мостах, не имеющих настила.

При необходимости выхода на междупутье инженер 1 категории должен иметь при себе носимую радиостанцию.

Инженер I категории должен соблюдать требования, указанные в пп. 1.17 - 1.20 настоящей Инструкции, передвигаться вдоль подвижного состава с особым вниманием, при этом следить за приближением встречных поездов по смежному пути.

При обнаружении поезда (визуальном или звуковом) по смежному пути необходимо отойти на безопасное расстояние (на обочину смежного пути или на середину широкого междупутья).

Инженеру I категории запрещается осматривать подвижной состав при прохождении поезда по смежному пути.

При осмотре подвижного состава снаружи в темное время суток инженер I категории должен использовать переносные аккумуляторные или светодиодные фонари.

3.1.8. В случае, если в пути следования возникает неисправность подвижного состава, требующая организации крупного внепланового ремонта (излом токоприемника, смена стекла вагона, смена колесной пары и пр.), инженер I категории обязан немедленно поставить об этом в известность руководителей пункта оборота, дежурного по региональной дирекции, а также сообщить об этом руководителям структурного подразделения Дирекции.

3.1.9. При обслуживании подвижного состава в пути следования инженеру I категории запрещается:

- 1) садиться в вагон после начала движения, а также выходить из вагона до полной остановки подвижного состава;
- 2) открывать во время движения боковые наружные двери, а в головных вагонах спускаться на подножки вагона;
- 3) подниматься и производить какие-либо работы на крыше подвижного состава. Осмотр крышевого оборудования и токоприемников допускается только с земли.

3.1.10. В целях обеспечения пожарной безопасности в пути следования подвижного состава инженеру I категории запрещается:

- 1) курить в подвижном составе;
- 2) включать посторонние электроприборы, не предусмотренные электрической схемой подвижного состава;
- 3) хранить посторонние предметы в нишах с электроаппаратурой.

3.1.11. При передвижении подвижного состава с локомотивом и нахождении машиниста в головной кабине локомотива, должна быть обеспечена радиосвязь между машинистом и инженером I категории, который остается на подвижном составе в качестве старшего.

3.1.12. При обслуживании подвижного состава машинистом, работающим без помощника машиниста, инженер I категории должен:

1) посещать кабину управления не реже одного раза в час для контроля за функциональным состоянием машиниста;

2) находиться в рабочей кабине управления при следовании подвижного состава по сигналам светофора, требующим уменьшения скорости, при следовании при неисправном действии автоблокировки, при следовании по неправильному пути, при прибытии на тупиковый путь, а также по отдельному указанию машиниста, а в нерабочей - при смене кабин управления;

3) при внезапной остановке подвижного состава в пути следования, не предусмотренной графиком движения, либо отсутствии информации от машиниста, немедленно проследовать в кабину управления для выяснения обстановки.

В случае неспособности машиниста к дальнейшему ведению подвижного состава инженер I категории по радиосвязи должен сообщить о случившемся дежурному по станции (поездному диспетчеру), вызвать вспомогательный локомотив; принять экстренные меры по остановке подвижного состава путем постановки тормозной рукоятки FS41 в положение "ЭТ" - экстренное торможение или активацией ударной кнопки NO3 "Аварийный стоп-кран" в кабине машиниста, далее принять меры по закреплению и ограждению состава и приступить к оказанию первой помощи.

3.1.13. Обо всех неисправностях подвижного состава, возникших в пути следования, инженер I категории должен сделать запись в журнал формы ТУ-152, отчетный бланк "Сообщение о неисправности", а по обстоятельствам их возникновения составить служебную записку на имя руководителя структурного подразделения Дирекции.

3.2. Требования охраны труда при обеспечении приема-передачи подвижного состава на техническое обслуживание в основном депо.

3.2.1. В процессе работы на территории структурного подразделения Дирекции инженер I категории непосредственно подчиняется инспектору моторвагонного подвижного состава в депо.

3.2.2. Инженер I категории должен проводить осмотр подвижного состава на специально отведенных путях депо согласно утвержденным графикам и планам маневровой работы.

3.2.3. При работе по приему-передаче подвижного состава на техническое обслуживание на путях депо необходимо соблюдать меры безопасности, указанные в пункте 1.17 - 1.20



настоящей Инструкции.

3.2.4. При обеспечении приема-передачи подвижного состава на техническое обслуживание в основном депо инженер I категории должен быть в спецодежде и спецобуви. Спецодежда должна быть исправна и застегнута на все пуговицы (молнии).

3.2.5. Осмотр механического и подвагонного оборудования инженер I категории может производить, только убедившись, что подвижной состав закреплен от самопроизвольного ухода стояночными тормозами либо тормозными башмаками, все токоприемники опущены, напряжение с контактной сети снято (контактный провод (шина) отведен в сторону, световая гирлянда освещена зеленым цветом).

3.2.6. При подъеме (спуске) по лестницам на повышенные технологические площадки следует держаться за поручни обеими руками. При уклоне лестницы выхода на повышенную площадку более 60° подъем и спуск следует осуществлять лицом к лестнице.

3.2.7. Осмотр крышевого оборудования с повышенных площадок следует производить, убедившись в отсутствии напряжения в контактной сети - контактный провод (шина) отведен в сторону, световая гирлянда освещена зеленым цветом).

3.2.8. Выходы на крышу должны иметь исправную световую сигнализацию и блокировочные устройства, не позволяющие открывать дверь при наличии напряжения.

3.2.9. Запрещается выходить на крышу подвижного состава с повышенной площадки депо при наличии на ней снега, льда и воды.

3.2.10. При работе в смотровой канаве инженер I категории обязан пользоваться защитной каской или каскеткой.

3.2.11. Спускаться в смотровую канаву следует по специально оборудованной лестнице.

3.2.12. При осмотре подвижного состава, заходящего в основное депо на техническое обслуживание или ремонт, а также при его выходе из депо инженер I категории должен находиться на безопасном расстоянии (не менее 2,5 м) от движущегося подвижного состава, за пределами мест, отмеченных знаком безопасности "Осторожно! Негабаритное место!". При выявлении каких-либо неисправностей на подвижном составе, следует немедленно передать команду на остановку диспетчеру компании ООО "ВСМ - Сервис", осуществляющей техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

#### 4. Требования охраны труда в аварийных ситуациях

4.1. Общие требования охраны труда при возникновении аварийных ситуаций.

4.1.1. При эксплуатации подвижного состава могут возникнуть следующие аварийные ситуации:

- 1) возгорание, приводящее к пожару;
- 2) сход подвижного состава с рельс;
- 3) обрыв контактного провода;
- 4) повреждение оборудования при коротких замыканиях в электрических цепях.

4.1.2. Инженер I категории должен знать свои обязанности при ликвидации аварии, уметь пользоваться первичными средствами пожаротушения, аварийным оборудованием и СИЗ, знать способы оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

4.1.3. Инженер I категории должен уметь определять появление аварийной ситуации в поездке и обеспечивать взаимодействие членов поездной бригады при устранении обнаруженных неисправностей.

4.1.4. При возникновении в пути следования аварийной ситуации, угрожающей безопасности движения поездов или безопасности людей, инженер I категории должен сообщить о случившемся машинисту, определить с ним порядок дальнейших действий, а в условиях чрезвычайной ситуации - должен оказывать помощь по эвакуации пассажиров.

Выходить из подвижного состава инженер I категории может только по указанию машиниста. При этом инженер I категории должен соблюдать требования, указанные в пп. 1.17 - 1.20, 3.1.7 настоящей Инструкции.

4.1.5. В случае неминуемого столкновения подвижного состава с внезапно возникшим на пути препятствием (выезд трактора, большегрузного автомобиля на путь, переезд и т.п.), при следовании в кабине управления, инженер I категории должен уйти в салон вагона, оставив двери открытыми для последующего ухода машиниста из кабины управления.

4.1.6. При возникновении аварийной ситуации на территории структурного подразделения Дирекции инженер I категории должен сообщить о случившемся дежурному моторвагонного депо и действовать по его указаниям.

4.1.7. Если в пути следования подвижного состава произошел несчастный случай, необходимо оценить окружающую обстановку, определить травмирующие факторы, принять соответствующие меры к устранению воздействия на пострадавшего травмирующего фактора с соблюдением мер личной безопасности и сообщить об этом машинисту или начальнику пассажирского поезда (при наличии).

4.1.8. Инженеру I категории запрещается предпринимать какие-либо действия с предметами, подозрительными и похожими на взрывное устройство.

4.1.9. В случае срабатывания взрывного устройства необходимо принять меры к спасению пострадавших и оказанию первой помощи.

4.2. Меры безопасности в случае возникновения пожара.

4.2.1. При возникновении пожара на подвижном составе следует выполнять указания машиниста, являющегося ответственным за организацию тушения пожара.

4.2.2. Получив сообщение о срабатывании пожарной сигнализации в пути следования подвижного состава, инженер I категории должен выяснить причину срабатывания. В случае ложного срабатывания инженер I категории должен восстановить пожарную сигнализацию на центральном пульте управления и в вагоне, где сработала защита.

Запрещается оставлять невыясненной причину задымления.

4.2.3. При обнаружении задымления, возгорания, пожара категорически запрещается останавливать подвижной состав пассажирским или служебным "стоп-краном" без согласования с машинистом.

4.2.4. При обнаружении в пути следования очага возгорания инженер I категории должен:

1) сообщить о случившемся машинисту или начальнику пассажирского поезда (при наличии);

2) совместно с работниками поездной бригады установленным порядком организовать эвакуацию пассажиров в соседние вагоны (при необходимости из поезда после его остановки);

3) совместно с другими работниками поездной бригады приступить к усиленным мерам по тушению пожара имеющимися на составе средствами пожаротушения с соблюдением мер безопасности.

4.2.5. Тушение горящих объектов водой, химическими пенными или воздушно-пенными огнетушителями можно производить только при обесточенных цепях на подвижном составе, а тушение пожара на подвижном составе с помощью специальной техники - после снятия напряжения и заземления контактной сети.

4.2.6. До снятия напряжения в контактной сети тушение горящих объектов разрешается проводить только углекислотными, аэрозольными и порошковыми огнетушителями, не приближаясь ближе 2 м к контактной сети.

4.2.7. При тушении углекислотными огнетушителями необходимо пользоваться средствами защиты рук (рукавицами, перчатками хлопчатобумажными).

4.2.8. До получения сообщения от машиниста о снятии напряжения в контактной сети и ее заземлении работниками дистанции электроснабжения запрещается приближаться к проводам и другим частям контактной сети и ВЛ на расстояние менее 2 м, а к оборванным проводам контактной сети на расстояние менее 8 м.

4.2.9. Если на человеке загорелась одежда, нужно как можно скорее погасить огонь. При этом нельзя сбивать пламя незащищенными руками.

Воспламенившуюся одежду нужно быстро сбросить, сорвать, либо погасить, заливая водой, а зимой присыпая снегом. Можно сбить пламя, катаясь в горящей одежде по полу, земле. На человека в горящей одежде можно также накинуть плотную ткань, одеяло, брезент, которые после ликвидации пламени необходимо убрать, чтобы уменьшить термическое воздействие на кожу человека. Человека в горящей одежде нельзя укутывать с головой, так как это может привести к поражению дыхательных путей и отравлению токсичными продуктами горения.

4.2.10. При возникновении очага возгорания на территории структурного подразделения Дирекции инженеру I категории следует:

- 1) немедленно сообщить дежурному моторвагонного депо (по пункту оборота), ответственному работнику компании ООО "ВСМ - Сервис", осуществляющей техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;
- 2) отключить оборудование, находящееся под напряжением;
- 3) принимать посильные меры по тушению очага возгорания имеющимися средствами пожаротушения в соответствии с инструкцией по пожарной безопасности.
- 4) при угрозе жизни или здоровью - покинуть помещение.

4.3. Освобождение пострадавших от действия электрического тока.

4.3.1. При поражении электрическим током необходимо как можно быстрее освободить пострадавшего от действия электрического тока (отключить электроустановку, которой касается пострадавший, с помощью выключателя, рубильника или другого отключающего аппарата, а также путем снятия предохранителей, разъема штепсельного соединения).

При отсутствии возможности быстрого отключения электроустановки необходимо принять меры к отделению пострадавшего от токоведущих частей, к которым он прикасается.

При отделении пострадавшего от токоведущих частей, к которым он прикасается, оказывающий помощь не должен прикасаться к пострадавшему без применения надлежащих мер предосторожности, так как это опасно для его жизни. Необходимо следить за тем, чтобы самому не оказаться в контакте с токоведущей частью или под шаговым напряжением, находясь в зоне растекания тока замыкания на землю.

4.3.2. При напряжении до 1000 В для отделения пострадавшего от токоведущих частей или провода следует воспользоваться палкой, доской или каким-либо другим сухим предметом, не проводящим электрический ток.

Можно оттащить пострадавшего от токоведущих частей за одежду (если она сухая и отстает от тела), например за полы пиджака или пальто, за воротник, избегая при этом прикосновения к окружающим металлическим предметам и частям тела пострадавшего, не прикрытым одеждой.

Для изоляции рук оказывающий помощь, особенно если ему необходимо коснуться тела пострадавшего, не прикрытого одеждой, должен надеть диэлектрические перчатки или обмотать руку шарфом, натянуть на руку рукав пиджака или пальто, накинуть на пострадавшего резиновый ковер, прорезиненную материю (плащ) или просто сухую материю. Можно также изолировать себя, встав на резиновый ковер, сухую доску или какую-либо не проводящую электрический ток подстилку, сверток сухой одежды и т.п.

При отделении пострадавшего от токоведущих частей следует действовать одной рукой.

Если электрический ток проходит в землю через пострадавшего, который сжимает в руке провод, находящийся под напряжением, то прервать действие электрического тока можно следующим образом:

отделить пострадавшего от земли (например, подсунуть под него сухую доску);

перерубить провод топором с сухой деревянной рукояткой;

перекусить провод, применяя инструмент с изолирующей рукояткой (кусачки, пассатижи);

отбросить перерубленный (перекушенный) провод от пострадавшего, используя подручные средства из изоляционного материала (сухую доску, черенок лопаты и пр.).

4.3.3. При напряжении свыше 1000 В для отделения пострадавшего от токоведущих частей необходимо использовать средства защиты (диэлектрические перчатки и диэлектрические боты) и действовать изолирующей штангой или изолирующими клещами, рассчитанными на соответствующее напряжение. При отсутствии средств защиты отделять пострадавшего от токоведущих частей выше 1000 В можно только после снятия напряжения.

4.3.4. Если пострадавший от действия электрического тока находится на высоте, то до прекращения действия электрического тока следует принять меры по предотвращению падения пострадавшего и получения дополнительной травмы.

4.4. Оказание первой помощи пострадавшим.

4.4.1. Первая помощь оказывается пострадавшему при наличии у него следующих состояний:

- 1) отсутствие сознания;
- 2) остановка дыхания и кровообращения;
- 3) наружные кровотечения;
- 4) инородные тела верхних дыхательных путей;
- 5) травмы различных областей тела;
- 6) ожоги, эффекты воздействия высоких температур, теплового излучения;
- 7) обморожение и другие эффекты воздействия низких температур;
- 8) отравления.

4.4.2. Мероприятия по оценке обстановки и обеспечению безопасных условий для оказания первой помощи:

- 1) определение угрожающих факторов для собственной жизни и здоровья и для жизни и здоровья пострадавшего (есть ли загазованность, угроза взрыва, возгорания, обрушения здания, поражения электрическим током, движущимися механизмами и пр.);
- 2) устранение угрожающих факторов для жизни и здоровья (при условии обеспечения собственной безопасности);
- 3) прекращение действия повреждающих факторов на пострадавшего;
- 4) оценка количества пострадавших;
- 5) извлечение пострадавшего из транспортного средства или других труднодоступных мест;
- 6) перемещение пострадавшего (осуществляется только в тех случаях, если оказание помощи на месте происшествия невозможно).

После осуществления вышеуказанных мероприятий необходимо немедленно вызвать скорую медицинскую помощь или другую специальную службу, сотрудники которой обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом.

4.4.3. Мероприятия по определению признаков жизни и восстановлению проходимости дыхательных путей у пострадавшего:

- 1) определить наличие сознания у пострадавшего (отвечает на вопросы или нет);
- 2) запрокинуть голову пострадавшего с подъемом подбородка;
- 3) выдвинуть нижнюю челюсть (открыть пострадавшему рот);

4) определить наличие дыхания с помощью слуха, зрения и осязания;

5) определить наличие кровообращения путем проверки пульса на магистральных артериях.

При оценке состояния пострадавшего необходимо также обращать внимание на состояние видимых кожных покровов и слизистых (покраснение, бледность, синюшность, желтушность, наличие ран, ожоговых пузырей и др.), а также на позу (естественная или неестественная).

4.4.4. Если пострадавший не отвечает на вопросы и неподвижен, зрачки не реагируют на свет (нормальная реакция зрачка на свет: при затемнении - расширяется, при освещении - сужается) и у него отсутствует пульс на сонной или другой доступной артерии, необходимо немедленно приступить к проведению реанимационных мероприятий.

4.4.5. Правила проведения сердечно-легочной реанимации:

Пострадавшего необходимо уложить на ровную жесткую поверхность, освободить грудную клетку от одежды и приступить к проведению наружного массажа сердца и искусственного дыхания.

Наружный массаж сердца выполняется выпрямленными в локтевых суставах руками со сложенными одна на другую ладонями путем надавливания резкими толчками на область нижней трети грудины. Глубина продавливания грудной клетки - не менее 5 - 6 см, частота надавливания - не менее 100 раз в минуту.

Перед проведением искусственного дыхания необходимо, обмотав палец марлей или платком, очистить полость рта пострадавшего от инородных тел (сгустков крови, слизи, рвотных масс, выбитых зубов и др.).

При проведении искусственного дыхания способом "рот ко рту" необходимо зажать нос пострадавшего, захватить подбородок и выдвинуть нижнюю челюсть (открыть пострадавшему рот), запрокинуть его голову и сделать быстрый полный выдох в рот. Губы производящего искусственное дыхание (через марлю или платок) должны быть плотно прижаты ко рту пострадавшего.

После того, как грудная клетка пострадавшего достаточно расширилась, вдувание прекращают - грудная клетка спадает, что соответствует выдоху.

В случае, когда челюсти пострадавшего плотно сжаты, лучше применить способ "рот к носу". Для этого голову пострадавшего необходимо запрокинуть назад и удерживать одной рукой, положенной на темя, а другой - приподнять нижнюю челюсть и закрыть рот. Сделав глубокий вдох, производящий искусственное дыхание должен плотно, через марлю или платок, обхватить губами нос пострадавшего и сделать быстрый полный выдох.

Гигиеничнее и удобнее производить искусственное дыхание при помощи специальных устройств, входящих в комплектацию упаковок первой помощи, в соответствии с требованиями прилагаемым к ним инструкций.

Необходимо чередовать 30 надавливаний с 2 вдохами искусственного дыхания, независимо от количества человек, проводящих реанимацию.

Реанимационные мероприятия необходимо проводить до прибытия медицинского персонала или до появления у пострадавшего пульса и самостоятельного дыхания.

4.4.6. Мероприятия по поддержанию проходимости дыхательных путей:

- 1) придание пострадавшему устойчивого бокового положения;
- 2) запрокидывание головы с подъемом подбородка;
- 3) выдвижение нижней челюсти (открыть пострадавшему рот).

4.4.7. Мероприятия по обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения:

- 4) обзорный осмотр пострадавшего на наличие кровотечений;
- 5) пальцевое прижатие артерии;
- 6) наложение жгута;
- 7) максимальное сгибание конечности в суставе;
- 8) прямое давление на рану;
- 9) наложение давящей повязки.

При венозном кровотечении кровь темная, вытекает сплошной струей. Способ остановки кровотечения - наложение давящей повязки в области ранения, приподняв пострадавшую часть тела.

При сильном артериальном кровотечении - кровь алая, вытекает быстро пульсирующей или фонтанирующей струей. Способ остановки кровотечения - сдавливание артерии пальцами с последующим наложением жгута, закрутки или резкое сгибание конечности в суставе с фиксацией ее в таком положении.

Жгут на конечности накладывают выше места ранения, обводя его вокруг поднятой кверху конечности, предварительно обернутой какой-либо мягкой тканью (бинтом, марлей), и связывают узлом на наружной стороне конечности. После первого витка жгута необходимо прижать пальцами сосуд ниже места наложения жгута и убедиться в отсутствии пульса. Следующие витки жгута накладывают с меньшим усилием.

При наложении жгута на шею требуется положить на рану тампон (упаковку бинта), поднять вверх руку пострадавшего с противоположной стороны раны и наложить жгут так, чтобы виток жгута одновременно охватил руку и шею, прижимая на ней тампон. После этого



необходимо срочно вызвать врача.

При наложении жгута (закрутки) под него обязательно следует положить записку с указанием времени его наложения. Жгут можно наложить не более чем на один час.

4.4.8. Мероприятия по подробному осмотру пострадавшего в целях выявления признаков травм и оказанию первой помощи при них:

- 1) проведение осмотра головы;
- 2) проведение осмотра шеи;
- 3) проведение осмотра груди;
- 4) проведение осмотра спины;
- 5) проведение осмотра живота и таза;
- 6) проведение осмотра конечностей;
- 7) наложение повязок при травмах различных областей тела, в том числе герметизирующей при ранении грудной клетки;
- 8) проведение иммобилизации (с помощью подручных средств или с использованием изделий медицинского назначения);
- 9) фиксация шейного отдела позвоночника (вручную, подручными средствами или с использованием изделий медицинского назначения).

В случае проникающего ранения грудной клетки при каждом вдохе пострадавшего воздух со свистом всасывается в рану, а при выдохе с шумом выходит из нее.

Необходимо как можно быстрее наложить герметизирующую повязку - закрыть рану салфеткой (по возможности стерильной) с толстым слоем марли, а поверх нее закрепить кусок клеенки или любого другого материала, не пропускающего воздух.

При переломах, вывихах необходимо провести иммобилизацию (обездвиживание) поврежденной части тела при помощи шины (стандартной или изготовленной из подручных средств - доски, рейки, палки, фанера), обернутой мягким материалом, и с помощью бинта зафиксировать ее так, чтобы обеспечить неподвижность поврежденного участка тела.

При закрытом переломе шину необходимо накладывать поверх одежды. При открытых переломах необходимо до наложения шины перевязать рану.

Шину необходимо располагать так, чтобы она не лежала поверх раны и не давила на выступающую кость. При отсутствии шины необходимо прибинтовать поврежденную ногу к здоровой, проложив между ними мягкий материал (свернутую одежду, вату, поролон).

При падении с высоты, при доступности оперативного оказания медицинской помощи, больного не следует перемещать.

Пострадавшего с травмой позвоночника запрещается сажать или ставить на ноги.

При болях в шейном отделе позвоночника необходимо зафиксировать голову и шею (вручную, подручными средствами, с использованием изделий медицинского назначения).

При повреждении головы пострадавшего следует уложить на спину, на голову наложить тугую повязку (при наличии открытой раны - стерильную), положить холодный предмет и обеспечить полный покой до прибытия врачей.

При растяжении связок необходимо наложить на место растяжения тугую повязку и холодный компресс.

Не допускается самим предпринимать каких-либо попыток вправления травмированной конечности.

При ранениях не допускается промывать рану водой, вливать в рану спиртовые и любые другие растворы, удалять из раны песок, землю, камни и другие инородные тела.

Не допускается накладывать вату непосредственно на рану.

#### 4.4.9. Ожоги:

##### 4.4.9.1. Термические ожоги.

При ожогах первой (наблюдается покраснение и небольшой отек кожи) и второй степени (образуются пузыри, наполненные жидкостью) на обожженное место необходимо наложить стерильную повязку.

Не следует смазывать обожженное место жиром и мазями, вскрывать или прокалывать пузыри.

При ожогах третьей степени следует на обожженное место наложить стерильную повязку и немедленно отправить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение.

Запрещается смазывать обожженное место жиром, маслами или мазями, отрывать поврежденные части одежды, находящиеся в контакте с кожей. Пострадавшему необходимо дать обильное питье.

##### 4.4.9.2. Ожоги кислотами, ядами, щелочами.

При ожогах кислотами, щелочами, ядами обожженный участок тела следует обмыть чистой водой. На обожженный участок тела наложить стерильную повязку и направить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.4.10. Отравления.

При отравлении газами, аэрозолями, парами вредных веществ пострадавшего необходимо вывести на свежий воздух или обеспечить приток свежего воздуха в помещение, открыв окна и двери, освободить от одежды, стесняющей дыхание, вызвать медицинский персонал.

При отравлении концентрированными растворами кислот и щелочей через желудочно-кишечный тракт пострадавшему до прибытия скорой помощи рекомендуется дать охлажденную воду.

В случае сильной боли в животе, кровавой рвоты пострадавшего следует уложить и на подложечную область приложить лед или холодный предмет.

При отравлении этиловым спиртом, если пострадавший в сознании, дать ему выпить до трех литров холодной воды для вызова рвоты, чтобы очистить желудок. При нарушении сознания - положить пострадавшего горизонтально, голову положить набок.

#### 4.4.11. Травмы глаз.

При ранениях глаза острыми или колющими предметами, а также повреждениях глаза при сильных ушибах пострадавшего следует срочно направить в ближайшее медицинское учреждение.

Попавшие в глаза предметы не следует вынимать из глаза, чтобы еще больше не повредить его. На глаз (оба глаза) наложить стерильную повязку.

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

При ожогах глаз химическими веществами необходимо открыть веки и обильно промыть глаза в течение 5 - 7 минут слабой струей проточной воды, после чего пострадавшего отправить в ближайшее медицинское учреждение.

При ожогах глаз горячей водой, паром промывание глаз не проводится. На глаз (оба глаза) пострадавшего накладывают стерильную повязку и направляют его в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.4.12. Переохлаждения и обморожения.

При переохлаждении пострадавшего необходимо как можно быстрее доставить в теплое помещение, укрыть или надеть на него теплую сухую одежду, дать теплое сладкое питье.

При обморожении пострадавшего следует доставить в помещение с невысокой температурой. С обмороженных конечностей одежду и обувь не снимать. Укрыть поврежденные конечности от внешнего тепла охлажденной теплоизолирующей повязкой, дать обильное теплое питье. Нельзя ускорять внешнее согревание обмороженных частей (растирать или смазывать обмороженную кожу чем-либо, помещать обмороженные

конечности в теплую воду или обкладывать их грелками). Тепло должно возникнуть внутри с восстановлением кровообращения.

Если при обморожении появились пузыри, необходимо перевязать обмороженное место сухим стерильным материалом. Не допускается вскрывать и прокалывать пузыри.

#### 4.4.13. Электротравмы.

При поражении электрическим током у пострадавшего возможны остановка дыхания и прекращение сердечной деятельности.

В случае отсутствия дыхания необходимо приступить к искусственной вентиляции легких, при отсутствии дыхания и прекращении сердечной деятельности следует применить искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

Искусственное дыхание и непрямой массаж сердца делаются до тех пор, пока не восстановится естественное дыхание пострадавшего или до прибытия скорой медицинской помощи.

При наличии у пострадавшего термического ожога, на пораженный участок кожи следует наложить стерильную повязку.

Пострадавшего от поражения электрическим током, независимо от его самочувствия и отсутствия жалоб, необходимо направить в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.5. Мероприятия в случае неблагоприятной эпидемиологической ситуации.

В условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации на территории Российской Федерации или региона согласно требованиям законодательства и органов местного самоуправления, рекомендациям Роспотребнадзора и нормам, определенным в ОАО "РЖД", инженер I категории обязан:

использовать выдаваемые ему дополнительные средства защиты в соответствии с рекомендациями по их применению;

выполнять требования по соблюдению личной и общественной гигиены (в том числе социальное дистанцирование), дезинфекционные и другие рекомендованные профилактические мероприятия;

при появлении соответствующих признаков заболевания в процессе работы: работу прекратить, незамедлительно проинформировать об этом своего непосредственного или вышестоящего руководителя;

при появлении соответствующих признаков заболевания, ухудшения состояния здоровья в нерабочее время, инженер I категории должен проинформировать об этом своего

непосредственного или вышестоящего руководителя, далее действовать в соответствии с установленным порядком.

## 5. Требования охраны труда по окончании работы

### 5.1. По окончании работы инженер I категории обязан:

отметить выявленные замечания и неисправности в ведомости несоответствий КСОТ-П, в соответствии с установленным ОАО "РЖД" порядком;

передать инженеру I категории, принимающему состав либо работающему при депо, подвижной состав в соответствии с установленным порядком, сообщив информацию о техническом состоянии подвижного состава, возникших за рейс неисправностях и повреждениях, принятых решениях по устранению;

### 5.2. Спецдежду, спецобувь и другие СИЗ после работы необходимо убрать в специально предназначенные места.

Загрязненную и неисправную спецдежду при необходимости следует сдать в стирку, химчистку или ремонт.

Загрязненные участки кожных покровов необходимо вымыть теплой водой с применением смывающих средств.

### 5.3. Для поддержания кожного покрова в здоровом состоянии следует использовать регенерирующие кремы и мази, наносить которые необходимо на чистую, вымытую кожу.

### 5.4. Обо всех нарушениях производственного процесса, требований охраны труда, замеченных во время работы, следует сообщить непосредственному руководителю и руководителю структурного подразделения Дирекции.