

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
3 декабря 2014 г. № 103/40**

**О внесении изменений и дополнений в постановление
Министерства труда и социальной защиты Республики
Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь от 4 декабря 2008 г. № 180/128**

На основании абзаца пятого части второй статьи 9 Закона Республики Беларусь от 23 июня 2008 года «Об охране труда» в редакции Закона Республики Беларусь от 12 июля 2013 года, подпункта 7.1.5 пункта 7 Положения о Министерстве труда и социальной защиты Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 октября 2001 г. № 1589 «Вопросы Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь», подпункта 5.9 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2006 г. № 985 «Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь», Министерство труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Внести в постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 декабря 2008 г. № 180/128 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном и городском электрическом транспорте» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2009 г., № 66, 8/20269) следующие изменения и дополнения:

в названии и пункте 1 постановления слова «на автомобильном и городском электрическом транспорте» заменить словами «при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта»;

Межотраслевые правила по охране труда на автомобильном и городском электрическом транспорте, утвержденные этим постановлением, изложить в новой редакции (прилагаются).

2. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

**Министр труда
и социальной защиты
Республики Беларусь
М.А.Щеткина**

**Министр транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
А.А.Сивак**

СОГЛАСОВАНО
Министр жилищно-
коммунального хозяйства
Республики Беларусь
А.В.Шорец
11.08.2014

СОГЛАСОВАНО
Министр сельского хозяйства
и продовольствия
Республики Беларусь
Л.К.Заяц
24.09.2014

СОГЛАСОВАНО
Министр промышленности
Республики Беларусь
Д.С.Катеринич
24.09.2014

СОГЛАСОВАНО
Министр здравоохранения
Республики Беларусь
В.И.Жарко
19.09.2014

СОГЛАСОВАНО

Министр энергетики
Республики Беларусь
В.Н.Потупчик
15.08.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Брестского областного
исполнительного комитета
К.А.Сумар
20.08.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Витебского областного
исполнительного комитета
А.Н.Косинец
15.08.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Минского областного
исполнительного комитета
С.Б.Шапиро
19.08.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Гродненского областного
исполнительного комитета
В.В.Кравцов
26.09.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Гомельского областного
исполнительного комитета
В.А.Дворник
26.09.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Могилевского областного
исполнительного комитета
П.М.Рудник
18.08.2014

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Минского городского
исполнительного комитета
Н.А.Ладутько
19.08.2014

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства труда
и социальной защиты
Республики Беларусь
и Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
04.12.2008 № 180/128
(в редакции постановления
Министерства труда
и социальной защиты
Республики Беларусь
и Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
03.12.2014 № 103/40)

МЕЖОТРАСЛЕВЫЕ ПРАВИЛА

**по охране труда при эксплуатации автомобильного
и городского электрического транспорта**

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Межотраслевые правила (далее – Правила) устанавливают требования по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта.

2. Для целей настоящих Правил используются термины и их определения в значениях, установленных Законом Республики Беларусь от 23 июня 2008 года «Об охране труда» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2008 г.,

№ 158, 2/1453; Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 24.07.2013, 2/2059), а также следующие термины и их определения:

автомобильный транспорт – автомобили, прицепы и полуприцепы к автомобилям;
городской электрический транспорт – трамваи, троллейбусы;
транспортные средства – автомобили, прицепы и полуприцепы к автомобилям, трамваи, троллейбусы;

эксплуатация транспортных средств – деятельность, осуществляемая при работе на транспортных средствах, выполнении работ по техническому обслуживанию, ремонту, уборке, мойке и хранению (стоянке) транспортных средств.

3. Требования по охране труда, содержащиеся в настоящих Правилах, направлены на обеспечение здоровых и безопасных условий труда работающих, обязательны для исполнения всеми работодателями при осуществлении ими деятельности по организации производства и труда при эксплуатации транспортных средств.

4. Эксплуатация транспортных средств должна осуществляться с соблюдением требований настоящих Правил, Межотраслевых общих правил по охране труда, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 3 июня 2003 г. № 70 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2003 г., № 87, 8/9818; 2011 г., № 125, 8/24335), других нормативных правовых актов (далее – НПА), в том числе технических нормативных правовых актов (далее – ТНПА), содержащих требования по охране труда.

5. Для обеспечения безопасности труда и предупреждения профессиональных заболеваний, а также в целях охраны здоровья работающие, занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда или на работах, где в соответствии с законодательством есть необходимость в профессиональном отборе, проходят предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) обязательные медицинские осмотры, а также внеочередные медицинские осмотры при ухудшении состояния здоровья.

Водители в случаях и порядке, предусмотренных законодательством, проходят обязательное медицинское освидетельствование, обязательное медицинское переосвидетельствование, предрейсовые и иные медицинские обследования.

6. Расследование несчастных случаев на производстве, профессиональных заболеваний осуществляется в порядке, установленном законодательством, в том числе в соответствии с требованиями:

Правил расследования и учета несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 15 января 2004 г. № 30 «О расследовании и учете несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., № 8, 5/13691);

постановления Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 27 января 2004 г. № 5/3 «Об установлении форм документов, необходимых для расследования и учета несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., № 24, 8/10530).

Техническое расследование причин аварий и инцидентов, произошедших при перевозке опасных грузов, осуществляется в порядке, установленном законодательством, в том числе Инструкцией о порядке технического расследования причин аварий и инцидентов, произошедших при перевозке опасных грузов, утвержденной постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 16 декабря 2013 г. № 67 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 22.03.2014, 8/28454).

7. Работающий обязан немедленно сообщать работодателю о любой ситуации, угрожающей жизни или здоровью работающих и окружающих, несчастном случае, произошедшем на производстве, оказывать содействие работодателю в принятии мер по оказанию необходимой помощи потерпевшим и доставке их в организацию здравоохранения.

ГЛАВА 2

ПОДГОТОВКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ВЫЕЗДУ И ПОРЯДОК ИХ ДВИЖЕНИЯ ПО ТЕРРИТОРИИ МЕСТ ХРАНЕНИЯ (СТОЯНКИ) ИЛИ РЕМОНТА

8. Техническое состояние и укомплектованность транспортных средств, их узлов и агрегатов должны соответствовать требованиям НПА, в том числе настоящих Правил, ТНПА, а также эксплуатационным документам организаций – изготовителей транспортных средств (далее – эксплуатационные документы).

9. Перед выездом в рейс водитель автомобиля должен быть ознакомлен с метеорологическими условиями по маршруту его движения и особенностями перевозимого груза.

При направлении водителя автомобиля в рейс продолжительностью более одних суток с ним проводится целевой инструктаж по охране труда.

При направлении в рейс группы водителей на двух и более автомобилях на срок более двух суток работодателем из числа водителей автомобилей назначается лицо, ответственное за организацию охраны труда. Указания этого лица в части соблюдения требований по охране труда должны выполняться всеми водителями данной группы.

10. При подготовке к выезду транспортное средство подлежит осмотру в установленном работодателем порядке лицом, уполномоченным работодателем, и водителем на предмет соответствия его технического состояния требованиям НПА, в том числе ТНПА, проверки его исправности, комплектности. Для осмотра транспортного средства в темное время суток используются переносные электрические светильники с предохранительной сеткой напряжением не выше 12 В или электрический фонарь с автономным питанием.

11. На бортах автомобилей-самосвалов должна быть нанесена контрастной несмываемой краской надпись «Не работать без упора под поднятым кузовом!».

12. Внутренние стенки кузовов грузовых автомобилей, полуприцепов-рефрижераторов не должны иметь повреждений, которые могут привести к травмированию работающего.

13. При выезде транспортных средств с газовой топливной аппаратурой проводится осмотр и проверка герметичности и исправности газовой аппаратуры.

Герметичность соединений, газопроводов, клапанов газового редуктора проверяется с помощью специальных приборов или мыльной эмульсией.

14. При подготовке троллейбуса к выезду водитель троллейбуса должен проверить целостность штанговых канатов и их крепление к кольцам.

15. Перед запуском двигателя необходимо убедиться, что автомобиль заторможено стояночным тормозом, а рычаг переключения передач поставлен в нейтральное положение (для транспортных средств с механической трансмиссией) или в положение «паркинг» (для транспортных средств с автоматической трансмиссией и вариаторами).

При запуске двигателя автомобиля пусковой рукояткой следует:

брать пусковую рукоятку рукой, не отделяя при этом большой палец от остальных пальцев руки;

использовать пусковую рукоятку для запуска двигателя автомобиля только в дорожных условиях при неисправности стартера или аккумуляторной батареи;

устанавливать позднее зажигание при регулировке угла опережения зажигания.

При запуске двигателя автомобиля пусковой рукояткой не допускается:

применять какие-либо рычаги и усилители, действующие на пусковую рукоятку или храповик коленчатого вала;

осуществлять запуск двигателя транспортного средства путем его буксировки другим транспортным средством.

16. Скорость движения транспортных средств по территории мест их хранения (стоянки) или ремонта устанавливается работодателем с учетом местных условий и обеспечения безопасности движения и не должна превышать 5 км/ч.

17. Лестницы, переходные мостики и рабочие площадки на транспортном средстве должны содержаться в исправном состоянии, своевременно очищаться от грязи, льда и снега. Рабочие площадки, находящиеся на высоте более 0,7 м, должны быть оборудованы исправным ограждением (перилами).

18. Движение транспортных средств по территории организации регулируется дорожными знаками в соответствии с требованиями Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., № 189, 1/6961), других НПА, в том числе ТНПА.

19. Работы по сцепке трамвайных вагонов перед выпуском на линию должны обеспечивать безопасность работающих, осуществляющих маневровые работы, а также других лиц, находящихся на территории трамвайного парка. Руководство сцепкой трамвайных вагонов и маневровыми работами осуществляет специально назначенное работодателем лицо, при его отсутствии – диспетчер, осуществляющий руководство работающими, выполняющими сцепку трамвайных вагонов.

20. Маневровые работы на территории мест хранения (стоянки) или ремонта транспортных средств, в зонах расстановки транспортных средств вне этой территории проводятся в порядке, определенном работодателем.

Маневровые работы проводятся в соответствии с указаниями специально назначенного работодателем лица (при его отсутствии – диспетчера) и должны осуществляться в соответствии с установленным работодателем схематическим планом расстановки транспортных средств.

21. Управление трамваем (троллейбусом) при маневровых работах осуществляется водителем трамвая (троллейбуса), допущенным в установленном работодателем порядке к производству маневровых работ.

22. Передвижение (перемещение) трамваев (троллейбусов) на осмотровых канавах или в ремонтных мастерских проводится под руководством руководителя работ, который обязан лично убедиться в отсутствии работающих в осмотровых канавах, на крыше трамваев (троллейбусов), лестнице, подножках и других выступающих частях транспортных средств.

23. Передвижение и постановка на осмотровую канаву неисправного трамвая (троллейбуса) разрешается его буксировкой другим транспортным средством на жесткой сцепке.

24. При маневровых передвижениях трамвая (троллейбуса) в местах ремонта трамвайного пути или дорожного покрытия водителю трамвая (троллейбуса) необходимо проявлять повышенную внимательность и принимать меры для исключения наезда на работающих.

При выполнении маневровых работ в темное время суток разрешается включать фары только ближнего света, а при движении задним ходом необходимо включить звуковой сигнал.

25. Работающим, участвующим в маневровых работах, а также находящимся на территории мест хранения (стоянки) или ремонта транспортных средств во время движения трамвая (троллейбуса), не разрешается:

проходить или стоять между трамваями (троллейбусами), опорами и иными сооружениями на междупутье;

входить в трамвай (троллейбус) или выходить из него, находиться на его крыше или стоять на подножке, находиться на пути его следования и непосредственно перед ним;

переходить через осмотровые (ремонтные) канавы, находиться в них;

ходить по трамвайным путям, стрелкам, крестовинам, садиться на трамвайные пути, находиться в проеме въездных ворот.

26. При проведении маневровых работ на территории мест хранения (стоянки) или ремонта трамваев работающий, осуществляющий стрелочный перевод, должен следить за движением трамвайных вагонов по соседним трамвайным путям, стоять лицом к встречному движению, а при приближении трамвайного вагона к стрелке на расстояние менее 15 м уйти с пути на безопасное расстояние (не менее 1,5 м от наружного рельса).

Стрелочный перевод осуществляется в порядке, определяемом работодателем, и может быть разрешен водителям трамваев, допущенным к производству маневровых работ.

27. Не допускается проводить маневровые работы с трамваем путем отрыва токоприемников трамвая от контактных проводов и движения по инерции. При подаче трамвая назад оттягивать и поддерживать дуговой токоприемник необходимо за канат, не наматывая его на руку. Включение и отключение междувагонного кабеля должно производиться при снятом и закрепленном токоприемнике.

28. Сцепка трамвайных вагонов (троллейбусов) при маневровых работах в местах их хранения (стоянки) или ремонта должна проводиться с соблюдением требований по сцепке и буксировке трамвайных вагонов (троллейбусов), установленных работодателем.

29. Работающие, выполняющие работы по сцепке трамвайных вагонов, должны знать конструкцию сцепных устройств транспортных средств и правила сцепки.

30. При сцепке трамвайных вагонов должны соблюдаться следующие требования: сцепные устройства должны соответствовать ТНПА;

буксируемый трамвайный вагон должен быть заторможен;

буксирующий трамвайный вагон должен подаваться к буксируемому трамвайному вагону по сигналу лица, проводящего сцепку, медленно, толчками (на первой позиции контроллера). При сцепке водитель должен пользоваться ручным тормозом (кроме трамвайных вагонов, конструкцией которых этот тормоз не предусмотрен);

сцепку трамвайных вагонов следует осуществлять с применением соответствующих средств индивидуальной защиты рук;

перед сцепкой необходимо визуальным осмотром убедиться в исправности сцепного устройства;

при разнотипных сцепных устройствах применяется специально изготовленная буксировочная сцепка;

движение трамвая по соседнему пути при сцепке трамвайных вагонов не допускается.

31. При сцепке трамвайных вагонов подача низковольтного и высоковольтного напряжения проводится с помощью междувагонного штепсельного соединения при опущенных и закрепленных токоприемниках.

Соединение выполняется последовательно от прицепных трамвайных вагонов к головному.

32. После постановки трамвая (троллейбуса) на осмотровую канаву или в ремонтную зону (мастерскую) водитель трамвая (троллейбуса) должен затормозить трамвай (троллейбус), выключить все электрические цепи, снять токоприемники с контактных проводов, опустить и закрепить штанги токоприемников.

33. Порядок снятия и подачи напряжения в контактную сеть на территории мест хранения (стоянки) или ремонта трамваев (троллейбусов) определяется работодателем.

34. При опробовании под напряжением электрооборудования трамваев (троллейбусов) после его ремонта подъем токоприемников проводится водителем трамвая (троллейбуса), допущенным к проведению маневровых работ, в присутствии руководителя работ, который должен лично убедиться в безопасности работающих.

35. Работающим, выполняющим ремонт трамваев (троллейбусов), не разрешается самостоятельно поднимать токоприемники при наличии напряжения в контактной сети при проведении маневровых работ. Выезд с осмотровой канавы осуществляется водителем трамвая (троллейбуса), допущенным к проведению маневровых работ, с разрешения руководителя работ.

ГЛАВА 3

УБОРКА И МОЙКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИХ АГРЕГАТОВ И ДЕТАЛЕЙ

36. Транспортные средства, подлежащие уборке и мойке, устанавливаются на специально предназначенные для этого места, определяемые работодателем (далее, если не установлено иное, – посты мойки).

37. Не допускается уборка и мойка транспортного средства во время его движения.

38. При объявлении водителем о перемещении транспортного средства на другое место работающие, занятые уборкой или мойкой транспортного средства, прекращают свою работу.

39. Не допускается проводить уборку неосвещенного салона транспортного средства в темное время суток.

40. Работающему, занятому уборкой транспортного средства, не разрешается входить в кабину водителя и проводить в ней уборку. Эта работа должна выполняться самим водителем.

41. Перед началом уборки салона транспортного средства работающему необходимо предварительно убедиться в том, что все люки в полу транспортного средства закрыты, а токоприемники сняты с контактных проводов.

Работающему, занятому уборкой, не разрешается самовольно поднимать токоприемники к контактным проводам для включения освещения. Эта работа должна выполняться водителем или работающим, выполняющим ремонт электрооборудования.

42. Лестницы, применяемые при уборке транспортных средств, должны эксплуатироваться в соответствии с НПА, в том числе ТНПА, устанавливающими требования безопасности при работе на высоте, и содержаться в исправном состоянии.

43. При уборке транспортных средств не допускается:
открывать люки в полу и сметать через них мусор;
прикасаться к электрическим аппаратам и самовольно закрывать их;
проводить мойку (протирку) разбитых (лопнувших) стекол в окнах и дверях транспортного средства.

44. При уборке битого стекла или другого мусора необходимо пользоваться щеткой и совком.

Во избежание порезов не допускается прикасаться к осколкам стекла без использования средств индивидуальной защиты рук.

При уборке площадок и подножек транспортных средств необходимо соблюдать осторожность, чтобы выметаемый мусор не попал на находящихся рядом работающих.

45. Мойка (протирка) внутренней стороны плафонов освещения салона транспортного средства должна проводиться после их снятия электротехническим персоналом.

46. Наружная мойка транспортных средств, в том числе с применением установок высокого давления, должна проводиться на постах мойки с использованием работающими средствами индивидуальной защиты, препятствующими попаданию на их тело воды и моющих растворов.

47. Аппарель, трапы и дорожки на постах мойки должны иметь шероховатую (рифленую) поверхность.

48. Механизированная мойка транспортных средств проводится при помощи моечной установки (машины), обеспечивающей безопасную очистку транспортных средств от загрязнений.

Конструкция моечной установки должна соответствовать типу (модели) транспортного средства и исключать его повреждение при мойке.

Не допускается проведение ручных моечных работ на постах механизированной мойки.

49. Моечная установка (машина) должна содержаться в технически исправном состоянии и заземляться (зануляться). Заземление должно проверяться в порядке, установленном ТНПА.

50. Моечная установка (машина) должна оборудоваться звуковой сигнализацией, автоматически включаемой перед ее пуском. Возле работающей моечной установки (машины) допускается нахождение только управляющего ею работающего.

51. При появлении посторонних шумов или вибраций при использовании моечной установки (машины) ее необходимо остановить (отключить) и не включать до устранения неисправности.

52. Перед прохождением транспортного средства через моечную установку (машину) все окна и двери транспортного средства необходимо закрыть, зеркала заднего вида снять (сложить), а штанговые канаты троллейбуса заправить (выпрямить).

53. Проезд трамвая (троллейбуса) через моечную установку (машину) осуществляется со скоростью не более 3 км/ч.

54. При мойке транспортных средств, агрегатов и деталей должны соблюдаться следующие требования:

пост открытой шланговой или ручной мойки должен располагаться в зоне, изолированной от открытых токоведущих проводников и оборудования, находящихся под напряжением;

площадки для мойки транспортных средств должны иметь уклон в сторону приемных колодцев и лотков, расположение которых исключает попадание образующихся при мойке сточных вод на прилегающие территории;

посты мойки должны быть отделены от других постов глухими стенами с пароизоляцией и водоустойчивым покрытием;

на посту мойки электрическая проводка, источники освещения и электродвигатели должны быть выполнены в герметичном исполнении.

55. При мойке и очистке крыши транспортного средства от снега не допускается заходить на крышу транспортного средства. Мойку крыши необходимо проводить со специальных эстакад. Перед мойкой крыши транспортного средства трамвая (троллейбуса) токоприемники необходимо предварительно отсоединить от контактной сети, а штанги токоприемников троллейбусов оттянуть и надежно закрепить.

56. При мойке агрегатов и деталей транспортных средств не допускается:

применять горючие жидкости для мойки (протирки) агрегатов и деталей транспортных средств;

курить, пользоваться открытым огнем в помещении, в котором осуществляется мойка агрегатов и деталей транспортных средств.

57. Моечные ванны с моющими средствами по окончании мойки закрываются крышками.

ГЛАВА 4

РАБОТА НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

58. При заправке транспортного средства топливом заправочные пистолеты необходимо брать только в соответствующих средствах индивидуальной защиты рук.

59. Перед заправкой системы охлаждения двигателя антифризом (тосолом) необходимо проверить герметичность системы охлаждения (в соединительных шлангах, радиаторе, сальниках водяного насоса), промыть систему охлаждения чистой горячей водой.

Заправку системы охлаждения двигателя антифризом (тосолом) необходимо проводить только при помощи специально предназначенной для этой цели тары. Тара, используемая для заправки антифризом (тосолом), должна быть очищена, промыта и иметь надпись «Только для антифриза (тосола)».

При осуществлении операций с антифризом (тосолом) необходимо принять меры, исключающие попадание в него нефтепродуктов (бензина, дизельного топлива, масла).

60. После каждой операции с антифризом (тосолом) работающий должен вымыть руки водой с мылом.

61. Перечень ремонтных работ, которые могут выполняться водителем на линии, устанавливается работодателем.

Ремонт транспортного средства на линии проводится водителем с соблюдением установленных законодательством требований безопасности. При отсутствии у водителя необходимых приспособлений и инструмента ремонт не допускается.

62. Водитель не вправе самовольно привлекать к ремонту транспортного средства на линии посторонних лиц.

63. При работе на транспортных средствах не допускается:

выполнять какие-либо работы, находясь под транспортным средством, вывешенным только на домкрате, без установки специальной подставки (козелка);

использовать для установки под вывешенное транспортное средство не установленные настоящими Правилами и другими НПА, в том числе ТНПА, предметы;

подавать транспортное средство на погрузочно-разгрузочную эстакаду, если на ней нет ограждения и колесоотбойного бруса;

перемещать транспортное средство с поднятым кузовом;

подогревать двигатель транспортного средства открытым пламенем;

использовать в кабине транспортного средства не предусмотренные конструкцией средства для обогрева.

64. Во время стоянки транспортных средств водителям и другим лицам не допускается отдыхать в кабине, салоне или закрытом кузове транспортного средства при работающем двигателе.

65. Работы по снятию, установке и креплению тентов автомобилей и прицепов проводятся в соответствии с инструкцией по охране труда, разрабатываемой работодателем в соответствии с Типовой инструкцией по охране труда при выполнении работ по снятию, установке и креплению тентов автомобилей и прицепов, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 сентября 2014 г. № 33 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.11.2014, 8/29239), другими НПА, в том числе ТНПА.

66. При проведении погрузочно-разгрузочных работ, размещении и креплении грузов на транспортном средстве обеспечивается выполнение требований Межотраслевых правил по охране труда при проведении погрузочно-разгрузочных работ, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 12 декабря 2005 г. № 173 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 10, 8/13658), других НПА, в том числе ТНПА.

67. В случае обнаружения водителем автомобиля при работе на объектах грузоотправителя или грузополучателя нарушений требований по охране труда, которые могут привести к несчастному случаю, он обязан поставить об этом в известность лицо, ответственное за производство погрузочно-разгрузочных работ, и к перевозке не приступать до устранения выявленных нарушений.

68. Не допускается работа транспортных средств с газобаллонным оборудованием при неисправной газовой топливной аппаратуре и (или) нарушении ее герметичности.

В случае неисправности газовой топливной аппаратуры транспортного средства необходимо немедленно закрыть расходные вентили, выработать газ, закрыть магистральный вентиль.

Обнаруженные неисправности газовой топливной аппаратуры устраняются только в цеху (на посту) по ремонту и регулировке газовой аппаратуры или в специализированной мастерской.

69. Перед заправкой транспортных средств с газобаллонным оборудованием газовым топливом необходимо заглушить двигатель, выключить зажигание, закрыть магистральный вентиль. Расходные вентили при этом должны быть открыты.

После наполнения газовых баллонов газом необходимо закрыть сначала выходной вентиль на заправочной колонке, а затем – наполнительный вентиль на газовой топливной аппаратуре транспортного средства.

Отсоединять газонаполнительный шланг можно только после закрытия вентилей.

В случае разгерметизации газонаполнительного шланга необходимо немедленно закрыть выходной вентиль на газонаполнительной колонке, затем – наполнительный вентиль на газовой топливной аппаратуре транспортного средства.

70. При заправке транспортных средств с газобаллонным оборудованием не допускается:

- стоять около газонаполнительного шланга и газовых баллонов;
- регулировать соединения топливной системы транспортных средств с газобаллонным оборудованием;
- работать без средств индивидуальной защиты рук;
- заправлять газовые баллоны в случае обнаружения разгерметизации газовой топливной аппаратуры;
- заправлять газовые баллоны, срок технического освидетельствования которых истек;
- применять дополнительные рычаги для закрытия или открытия расходных, магистральных и наполнительного вентилей газовой топливной аппаратуры;
- останавливать транспортное средство с газобаллонным оборудованием ближе 5 м от места работы с открытым огнем;
- проверять герметичность соединений газопроводов, газовой топливной аппаратуры огнем.

71. После постановки транспортных средств с газобаллонным оборудованием на длительную стоянку необходимо закрыть расходные вентили (для сжатого газа) или магистральный вентиль (для сжиженного газа), выработать газ, после чего выключить зажигание.

При остановке двигателя транспортного средства с газобаллонным оборудованием на короткое время (не более 10 минут) магистральный вентиль разрешается оставлять открытым.

72. После длительной стоянки транспортных средств с газобаллонным оборудованием необходимо открыть капот, проверить исправность газовой топливной аппаратуры, трубопроводов и соединений.

Магистральный и расходный вентили необходимо открывать медленно во избежание гидравлического удара.

73. Не допускается запускать двигатель транспортного средства с газобаллонным оборудованием:

- при утечке газа из газовой топливной аппаратуры;
- при давлении сжатого природного газа в газовых баллонах менее 0,5 МПа (5 кгс/см²).

74. При обнаружении утечки газа из газового баллона необходимо выпустить или слить газ из газового баллона. Выпуск сжатого природного газа или слив сжиженного углеводородного газа из газового баллона должен проводиться на специально оборудованных постах (площадках).

В случае обнаружения утечки газа при работе транспортного средства с газобаллонным оборудованием на линии необходимо немедленно остановить транспортное средство, заглушить двигатель, закрыть все вентили, по возможности принять меры к устранению неисправности и сообщить работодателю.

75. При выпуске сжатого природного газа или сливе сжиженного углеводородного газа из газового баллона не допускается:

- присутствие посторонних лиц на посту (площадке), на котором осуществляется выпуск или слив газа из газовых баллонов;
- курить и пользоваться открытым огнем;
- проводить работы, не связанные с выпуском или сливом газа из газовых баллонов;
- выпускать сжатый природный газ или сливать сжиженный углеводородный газ при работающем двигателе транспортного средства с газобаллонным оборудованием или включенном зажигании;
- оставлять в промежуточном положении расходные вентили газовой топливной аппаратуры. Они должны быть полностью открыты или закрыты.

76. При протирке стекол кабины водитель транспортного средства должен стоять на подножках, надежно держаться за поручни и соблюдать осторожность.

77. Водителю трамвая (троллейбуса) не допускается пользоваться обогревательными устройствами при незакрепленных или неисправных предохранительных кожухах, а также при их отсутствии.

78. При работе на линии во время грозы водитель трамвая должен включить не менее двух групп освещения.

79. При работе на линии водителю троллейбуса не допускается:
переключать реверсор каким-либо другим способом, кроме реверсионной рукоятки;
включать и отключать реостаты обогрева кабины водителя;
производить буксировку или маневрирование на реостатных позициях в течение длительного времени;

эксплуатировать троллейбус при величине тока утечки, превышающей максимально допустимую норму – 3,0 мА.

80. При обнаружении повышенной величины тока утечки водитель троллейбуса должен:

прекратить дальнейшее движение троллейбуса;
не допускать выход пассажиров из троллейбуса;
надеть электроизолирующие перчатки и сигнальный жилет;
убедившись в безопасности, выйти через переднюю дверь, не касаясь корпуса троллейбуса;

снять токоприемники с контактных проводов в следующей последовательности: сначала снимается левый (с плюсового провода), а затем правый (с минусового провода);

открыть все двери троллейбуса и предложить пассажирам покинуть троллейбус;

сообщить в порядке, определенном работодателем, о повышенной величине тока утечки и ожидать техническую помощь.

По прибытии к месту хранения (стоянки) или ремонта водитель троллейбуса обязан сообщить механику о повышенной величине тока утечки, вывесить на троллейбус табличку с надписью «Токоутечка» и сообщить об этом дежурному ремонтному персоналу.

81. В случае необходимости покинуть трамвай (троллейбус), находящийся на проезжей части дороги, водитель трамвая (троллейбуса) должен затормозить его ручным (стояночным) тормозом, отключить электрооборудование, поставить рукоятку реверсора (контроллера) в нулевое положение, снять ее и взять с собой, надеть сигнальный жилет, затем закрыть кабину и, соблюдая осторожность, выйти из трамвая (троллейбуса).

82. При возникновении короткого замыкания, вспышки в кабине или салоне трамвая (троллейбуса) водитель трамвая (троллейбуса) должен остановить трамвай (троллейбус), затормозить его ручным (стояночным) тормозом, отключить электрооборудование, открыть двери салона, предварительно предупредив пассажиров о соблюдении повышенной осторожности при выходе, отсоединить токоприемники от контактных проводов, установить противооткатные упоры под колеса и при необходимости приступить к ликвидации возгорания (огня).

83. Не допускается поручать или доверять перестановку токоприемников троллейбусов посторонним лицам, кроме водителей других троллейбусов и лиц, осуществляющих техническую помощь.

84. При сходе токоприемников с контактных проводов водитель троллейбуса должен затормозить его ручным (стояночным) тормозом, отключить электроаппаратуру, поставить реверсор в нулевое положение, снять рукоятку реверсора и взять ее с собой, надеть сигнальный жилет и электроизолирующие перчатки (в сырую погоду), затем закрыть кабину и, соблюдая осторожность, выйти из троллейбуса. Убедившись в полной безопасности выполнения работы и отсутствии близко проезжающего транспорта, приступить к постановке токоприемников на контактные провода.

85. При необходимости перестановки токоприемников троллейбуса на контактные провода другого направления водитель троллейбуса должен принять следующие меры предосторожности:

установить троллейбус так, чтобы он не мешал потоку проходящего транспорта и при этом находился под контактными проводами, на которые будут переставляться токоприемники;

затормозить троллейбус ручным (стояночным) тормозом;

перевести реверсор в нулевое положение, снять рукоятку реверсора и взять ее с собой;

надеть сигнальный жилет;

перед выходом на проезжую часть дороги предварительно убедиться в полной безопасности (отсутствии проходящего транспорта).

86. При отрыве токоприемников троллейбуса от контактных проводов и невозможности поставить токоприемники на место не допускается удлинять штанги путем их наращивания другими металлическими предметами.

87. При повреждении (поломке) токоприемника необходимо оттянуть его от контактной сети и закрепить. Не допускается использование токопроводящих материалов для оттягивания токоприемников.

88. При обрыве контактного провода водитель троллейбуса должен:

находиться на расстоянии не ближе 5 м от оборванного провода;

не допускать посторонних лиц в зону обрыва провода и предупреждать лиц, находящихся вблизи зоны обрыва, об опасности;

вызвать техническую помощь или сообщить о случившемся диспетчеру.

89. При выходе из трамвая для осуществления стрелочного перевода вручную водитель трамвая должен надеть сигнальный жилет и соблюдать осторожность. Выходить на проезжую часть дороги можно, предварительно убедившись в безопасности.

Стрелочный перевод вручную осуществляется водителем трамвая при помощи специального инструмента.

90. При работе на линии водителю троллейбуса разрешается выполнять без вызова технической помощи:

смену предохранителей электрооборудования (при снятых токоприемниках);

установку и ремонт головок токоприемников;

смену контактных вставок токоприемников;

регулирование дверей;

регулирование гаек крепления колес и гаек фланцев полуосей;

регулирование работы стеклоочистителей (без их разборки).

ГЛАВА 5

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

91. При выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту (далее, если не установлено иное, – ТО и Р) транспортных средств должны соблюдаться требования НПА, в том числе ТНПА.

92. Выполнение работ по ТО и Р транспортных средств проводится в специально отведенных местах (далее, если не установлено иное, – посты ТО и Р), оснащенных необходимыми приборами и приспособлениями, инвентарем, оборудованием, предназначенными для выполнения соответствующих видов работ.

93. На посты ТО и Р транспортные средства должны подаваться в чистом и сухом состоянии.

94. Работающие, выполняющие работы по ТО и Р транспортных средств, обеспечиваются соответствующими исправным инструментом, приспособлениями и средствами индивидуальной защиты.

95. Участие водителей, других работающих в выполнении работ по ТО и Р транспортных средств допускается при соответствии их квалификации выполняемым работам.

96. При необходимости выполнения работ под транспортным средством, находящимся вне осмотровой канавы, подъемника, эстакады, работающие должны обеспечиваться лежаками. Работать лежа на полу или земле без лежака не допускается.

97. Для выполнения работ по ТО и Р транспортных средств работающие обеспечиваются исправными подмостями или лестницами-стремянками. Выполнение работ с приставных лестниц не допускается.

98. Для снятия и установки деталей, узлов и агрегатов массой 15 кг и более необходимо пользоваться подъемно-транспортными механизмами, оборудованными специальными приспособлениями (захватами).

99. Грузовые тележки для транспортирования агрегатов должны иметь стойки и упоры, предохраняющие агрегаты от падения и самопроизвольного перемещения по платформе.

100. В зоне ТО и Р транспортных средств не допускается:

мыть агрегаты, узлы и детали транспортных средств горючими и легковоспламеняющимися жидкостями;

хранить легковоспламеняющиеся и горючие жидкости;

хранить чистые обтирочные материалы вместе с использованными;

загромождать проходы между стеллажами и выходы из помещений материалами, оборудованием, тарой;

хранить отработанное масло, порожнюю тару из-под топлива, смазочных материалов и антифриза.

101. Не допускается в помещениях, где хранятся или используются горючие и легковоспламеняющиеся материалы или жидкости, пользоваться открытым огнем, переносными горнами, паяльными лампами.

102. При выполнении работ по ТО и Р транспортных средств работающим не допускается:

находиться в осмотровой канаве, под эстакадой при перемещении по ним транспортных средств;

без наличия соответствующей квалификации самостоятельно производить устранение неисправностей оборудования;

работать без соответствующего освещения и ограждения рабочих мест;

загромождать проходы в помещениях ремонтными материалами, отходами производства, тарой, неиспользуемой оснасткой и тому подобным;

находиться в проеме въездных (выездных) ворот во время нахождения или передвижения в них транспортного средства;

находиться между транспортным средством и опорой или иным сооружением во время движения или перед началом движения транспортного средства;

находиться на крыше движущегося транспортного средства;

прыгать с крыши одного транспортного средства на крышу другого транспортного средства;

подниматься на крышу транспортного средства во время нахождения транспортного средства в проеме въездных (выездных) ворот;

перепрыгивать через открытую осмотровую канаву или переходить через нее при отсутствии переходного мостика;

проводить работы по ТО и Р транспортного средства, стоящего на осмотровой канаве, при отсутствии переходных мостиков;

садиться на край осмотровой канавы вблизи стоящего транспортного средства;

при работе в осмотровой канаве класть на край осмотровой канавы или головку рельсов инструмент или материалы;

снимать защитную каску при работе в осмотровой канаве;

прикасаться незащищенными руками к неизолированным электрическим проводам электроустановок или к участкам электрических проводов с поврежденной изоляцией.

103. Перед подъемом транспортного средства с помощью грузоподъемных машин и механизмов все другие работы на транспортном средстве должны быть прекращены, а исполнители этих работ должны быть удалены на безопасное расстояние.

104. В поднятом (рабочем) положении плунжер гидравлического подъемника должен надежно фиксироваться упором или штангой, исключающими вероятность самопроизвольного опускания подъемника.

105. При перерыве в работе электроинструмента или прекращении подачи электрической энергии электроинструмент должен быть отсоединен от электрической сети.

106. Убирать рабочее место от пыли, мусора и отходов производства (опилки, стружка и др.) разрешается только щеткой. Не допускается сдувать пыль, мусор и отходы производства сжатым воздухом.

107. Для исключения случайной подачи электроэнергии в контактную сеть участка, на котором осуществляется ТО и Р трамваев (троллейбусов), контактная сеть зоны ТО и Р секционируется (предусматривается возможность отключения и включения контактной сети в отдельных зонах ТО и Р).

108. Транспортное средство, установленное на пост ТО и Р, необходимо закрепить путем установки не менее двух противооткатных упоров под его колеса.

На рулевое колесо автомобиля, автобуса, а также на задний борт автомобиля, автобуса, имеющих дублирующее устройство для пуска двигателя, должны устанавливаться (вывешиваться) предупреждающие таблички с надписью «Двигатель не запускать! Работают люди!».

109. Перед началом ремонтных работ на видных местах трамвая (троллейбуса), в том числе у контроллера управления и на заднем борту троллейбуса, должны устанавливаться (вывешиваться) предупреждающие таблички с надписью «Токоприемники не ставить. Работают люди!».

110. Перед началом ремонта электрооборудования трамвая (троллейбуса) необходимо убедиться в том, что ремонтируемое оборудование отключено, а токоприемники отсоединены.

111. После временного отсутствия на рабочем месте работающий должен вновь убедиться, что ремонтируемое электрооборудование отключено, токоприемники отсоединены, а предупреждающие таблички находятся на ранее установленном месте.

112. Передвижение трамваев (троллейбусов) в зонах ТО и Р, а также их обкатка после ремонта производится специально назначенными водителями трамваев (троллейбусов).

113. На конечных пунктах маршрутов движения трамваев устраиваются запасные пути или оборудуются посты ТО и Р.

114. Ремонт трамваев (троллейбусов) на линии выполняется при соблюдении следующих мер безопасности:

водитель трамвая должен предварительно установить трамвай на запасный путь, а водитель троллейбуса – на отведенное для троллейбуса место ремонта;

токоприемники трамвая (троллейбуса) должны быть опущены и надежно зафиксированы;

трамвай (троллейбус) должен быть заторможен ручным (стояночным) тормозом;

под колеса трамвая (троллейбуса) должны быть установлены противооткатные упоры;

реверсивная рукоятка контроллера управления должна быть переведена в нулевое положение, снята и на время проведения ремонта находиться у лица, выполняющего ремонт;

на задней части трамвая (троллейбуса) должна быть вывешена табличка «Токоприемники не ставить. Работают люди!».

115. Не допускается проведение ремонта изнутри салона трамвая (троллейбуса) при наличии в нем пассажиров.

116. При необходимости ремонта транспортного средства на линии в темное время суток рабочее место должно освещаться переносными электрическими светильниками.

117. При неисправности тормозной системы или рулевого управления передвижение трамваев (троллейбусов), а также их установка на посты ТО и Р проводится при помощи жесткого буксира и при опущенных токоприемниках буксируемого трамвая (троллейбуса) в порядке, определяемом работодателем.

118. При снятии балок тележек с колесных пар трамвайных вагонов и при навешивании их на колесные пары необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

поднимаемая балка тележки должна сохранять устойчивое горизонтальное положение без перекосов и колебаний, для чего она должна быть надежно захвачена цепями (тросами) не менее чем в четырех местах;

цепи (тросы) не должны скользить по балке тележки, должны быть одинаково (равномерно) натянуты и не должны иметь перехлестнутых звеньев;

если снятие или навешивание балки тележки производится поднятием одной ее стороны, то противоположная сторона должна прочно опираться на две подставки, установленные с таким расчетом, чтобы они нагружались одновременно и равномерно;

при подъеме балки тележки за одну сторону работающим не допускается стоять у противоположной стороны балки тележки.

119. Снятая для ремонта балка тележки должна укладываться на прочные подставки или на специальную монтажную тележку с устойчивым упором в четырех основных точках. Опорные поверхности подставок должны быть деревянными для предотвращения скольжения балки тележки.

Не допускается передвигать балку тележки по подставкам без применения подъемных механизмов.

Для направления шкворня в отверстие шарового пятника на балке тележки необходимо использовать специальный захват. При этом работающий должен находиться сбоку от кузова трамвая.

120. При перекатывании колесных пар по рельсам необходимо пользоваться средствами индивидуальной защиты рук во избежание их повреждения.

Перекатывание колесной пары необходимо выполнять медленно для предотвращения ее схода с рельсов и падения в осмотровую канаву. При этом необходимо наблюдать за тем, чтобы колесная пара не перекашивалась в рельсовой колее. Особую осторожность необходимо проявлять при перекатывании колесных пар с изношенными ребордами бандажей.

121. При выкатывании осей (мостов) из-под троллейбуса необходимо поднять троллейбус подъемником и установить его на страховочные подставки. Не допускается производить выкатывание осей (мостов), а также находиться под поднятым кузовом, не установленным на страховочные подставки.

122. Перед отсоединением пневмошлангов от тормозных камер необходимо полностью выпустить воздух из тормозного контура.

123. При работе внутри кузова транспортного средства необходимо соблюдать осторожность во избежание падения в открытый люк в полу. Не допускается сбрасывать что-либо через открытый люк.

124. Извлечение пружины из буферного хомута сцепного прибора необходимо проводить с помощью приспособления, исключающего вероятность внезапного выброса пружины.

125. Разборку тормозных цилиндров и камер с пружинными энергоаккумуляторами необходимо проводить с помощью специального приспособления, обеспечивающего безопасное извлечение пружины и исключающего вероятность ее выброса.

126. Проверку работоспособности и герметичности аппаратов и приборов пневмосистемы транспортных средств необходимо проводить при давлении сжатого воздуха, величина которого не превышает установленного предельного значения.

127. При опробовании работоспособности тормозов или других аппаратов пневмосистемы сжатым воздухом необходимо предварительно предупредить об этом работающих и только после этого приступать к проверке.

128. При ремонте пневмосистемы необходимо предварительно снизить давление и полностью выпустить воздух из пневмосистемы. Не допускается отсоединять трубопроводы и аппараты пневмосистемы, находящиеся под давлением.

129. При продувке воздухопроводов пневмосистемы необходимо прикрывать выходное отверстие специальной емкостью с упорной стенкой или фартуком для улавливания и гашения воздушного потока.

130. Работы по ремонту и осмотру электрического оборудования трамваев (троллейбусов) проводятся при отключенном автоматическом выключателе электрооборудования и опущенных токоприемниках.

131. При ремонте трамваев с колесными парами на подрезиненных колесах проверяется наличие и исправность шунтов на бандажах и дисках колес.

132. При ремонте электрооборудования трамваев (троллейбусов) работающие соблюдают требования ТНПА и применяют средства защиты от поражения электрическим током в соответствии с требованиями технического кодекса установившейся практики ТКП 290-2010 «Правила применения и испытания средств защиты, используемых в электроустановках», утвержденного постановлением Министерства энергетики Республики Беларусь от 27 декабря 2010 г. № 74 «Об утверждении и введении в действие технического кодекса установившейся практики.

133. При проверке сопротивления изоляции электрооборудования не допускается прикасаться незащищенными руками к неизолированным частям электрооборудования.

134. Не допускается включать контроллер управления для проверки работы тяговых электродвигателей или контроллера управления при снятых дугогасительных камерах, а также при открытом кожухе контроллера управления.

135. Зачистка коллектора электродвигателя проводится на обесточенном электродвигателе с помощью специального приспособления, которое должно устанавливаться на коллекторе электродвигателя по направлению вращения якоря.

После зачистки коллектора электродвигателя и (или) осмотра электродвигателя необходимо сразу закрыть люк в полу.

136. Замена высоковольтных плавких предохранителей в трамваях (троллейбусах) производится при отключенном автоматическом выключателе электрооборудования и опущенных токоприемниках.

137. Соединение низковольтных и высоковольтных электрических цепей при сцепке трамвайных вагонов производится с помощью междувагонного штепсельного соединения при опущенных и закрепленных токоприемниках.

138. Испытание тягового и вспомогательного электродвигателей трамвая должно осуществляться на испытательной установке.

Вход работающего внутрь огражденной части испытательной установки допускается только при горящей зеленой лампе.

Вход посторонних лиц на испытательную установку не допускается.

139. Грузоподъемные механизмы, применяемые при подъеме транспортных средств, а также грузозахватные приспособления должны соответствовать требованиям ТНПА, эксплуатационным документам.

140. Подъем транспортных средств проводится под непосредственным руководством лица, ответственного за безопасное производство работ грузоподъемными механизмами.

141. Перед установкой транспортного средства для подъема каждый грузоподъемный механизм должен осматриваться и проверяться лицом, ответственным за безопасное производство работ грузоподъемными механизмами, которое обязано лично удостовериться в том, что:

масса предназначенного для подъема груза не превышает обозначенную на грузоподъемном механизме предельную грузоподъемность;

металлические части грузоподъемного механизма не имеют трещин, надломов и других повреждений, а стяжные болты надежно затянуты;

элементы грузоподъемного механизма смазаны, а детали вращаются легко, без заедания;

грузоподъемный винт прямой, не заедает в гайках, износ резьбы винта и гаек не превышает норму, установленную при эксплуатации данного грузоподъемного механизма;

траверса грузоподъемного механизма не имеет трещин и превышений предельного износа в рабочей части.

До устранения неисправностей грузоподъемных механизмов подъем транспортного средства не допускается.

142. Места подъема транспортного средства должны иметь освещенность 150–200 лк.

143. Перед подъемом трамвая (троллейбуса) грузоподъемным механизмом токоприемники трамвая (троллейбуса) отсоединяются от контактной сети и надежно закрепляются, а электрооборудование трамвая (троллейбуса) отключается.

144. Перед подъемом в кабине (на рулевом колесе или ручке контроллера) и на задней части трамвая (троллейбуса) устанавливаются (вывешиваются) предупреждающие таблички с надписью «Токоприемники не ставить. Работают люди!».

145. Перед началом подъема транспортного средства необходимо предварительно проверить работу всех грузоподъемных механизмов пробным пуском. Работа неисправными грузоподъемными механизмами не допускается.

146. Монтаж (демонтаж) колес троллейбуса проводится при отсоединенных от контактной сети токоприемниках, отключенном электрооборудовании троллейбуса.

147. При осуществлении ремонта транспортного средства на линии перед снятием колес необходимо поднять транспортное средство домкратом с установкой страховочных подставок (тумб, козелков) и противооткатных упоров.

148. Не допускается нахождение людей внутри транспортного средства, а также под ним в процессе подъема или опускания транспортного средства грузоподъемным механизмом.

149. При установке транспортного средства на страховочные подставки (тумбы, козелки) необходимо следить за тем, чтобы страховочные подставки были надежно установлены на полу, а кузов прочно опирался на рабочую поверхность каждой опоры.

150. При использовании комплекта (группы) из нескольких передвижных грузоподъемных механизмов с электрическим приводом руководитель работ должен находиться у центрального пульта управления и следить за равномерным подъемом транспортного средства со всех сторон.

В процессе подъема или опускания транспортного средства его перекося не допускается.

151. При появлении перекося транспортного средства в результате несинхронной работы грузоподъемных механизмов необходимо отключить электродвигатели и прекратить подъем (опускание) транспортного средства. Затем необходимо перейти на ручной режим управления отдельными грузоподъемными механизмами и, включив отстающий грузоподъемный механизм, устранить перекося транспортного средства, после чего продолжить процесс подъема (опускания).

152. При опускании агрегатов транспортных средств стол передвижного грузоподъемного механизма необходимо подводить под опускаемый агрегат так, чтобы агрегат размещался по центру стола.

153. При перемещении груза на тележке грузоподъемного механизма стол грузоподъемного механизма должен устанавливаться в крайнее нижнее положение. Если передвижение грузоподъемного механизма с грузом осуществляется вручную, то передвигать тележку должны двое работающих, находящихся сзади нее.

154. Не допускается резко ускорять или тормозить движущийся грузоподъемный механизм с грузом, а также останавливать его подкладыванием различных предметов под колеса.

155. Пол осмотровой канавы, в которой производится работа с помощью передвижного грузоподъемного механизма, освобождается от посторонних предметов, деталей и поддерживается в чистоте.

156. При выполнении работ по ТО и Р крышевого оборудования трамваев (троллейбусов) обеспечивается выполнение установленных требований безопасности.

157. Работать на крыше трамвая (троллейбуса), осматривать и ремонтировать электрооборудование, пневматическое оборудование, расположенные на крыше трамвая (троллейбуса), разрешается при отсоединенных от контактных проводов токоприемниках.

158. При ТО и Р крышевого оборудования должно обеспечиваться надежное ограждение рабочих мест в целях исключения падения работающих.

159. Работающие на крыше трамвая (троллейбуса) должны пользоваться электроизолирующими перчатками и работать в защитной каске с застегнутым ремешком. На крыше трамвая (троллейбуса) должен располагаться электроизолирующий коврик из рифленой резины.

160. При выполнении работ по ТО и Р крышевого оборудования транспортных средств работающему не допускается:

- прикасаться к контактным проводам;
- класть инструмент или детали на округленные края крыши транспортного средства;
- подниматься на крышу транспортного средства с грузом, превышающим 15 кг;
- проводить работу во время движения трамвая (троллейбуса), а также при подъеме трамвая (троллейбуса).

161. Выполнение работ по ТО и Р крышевого оборудования трамвая (троллейбуса) должно проводиться работающими, допущенными для проведения данных работ.

162. При работе на линии водителю трамвая (троллейбуса) не допускается выполнять работы на крыше трамвая (троллейбуса).

163. Проверка состояния и ремонт головок токоприемников троллейбусов осуществляются перед выездом троллейбуса на линию в порядке, определяемом работодателем.

164. Расстановка троллейбусов в зоне ТО и Р осуществляется в порядке, определяемом работодателем.

165. Работающему, выполняющему работы по ТО и Р троллейбуса, не допускается самостоятельно передвигать (перемещать) троллейбус в процессе выполнения работ.

166. Перед началом выполнения работ по ТО и Р трамвая водитель трамвая должен затормозить трамвайный вагон стояночным тормозом, установить под колесо трамвая противооткатные упоры и отключить автоматический выключатель электрооборудования трамвая.

167. Выполнение работ по ТО и Р трамваев на линии должно осуществляться на запасных путях. При этом разрешается размещать на запасном пути одновременно не более двух трамваев.

168. При выполнении работ по ТО и Р трамваев на линии маневровые работы по сцепке трамвайных вагонов проводятся в соответствии с требованиями по сцепке и буксировке трамвайных вагонов, установленными работодателем.

169. Эксплуатация, обслуживание и ремонт стартерных аккумуляторных батарей осуществляются в соответствии с техническим кодексом установившейся практики ТКП 298-2011 «Стартерные аккумуляторные батареи. Нормы и правила обслуживания», утвержденным приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 марта 2011 г. № 149-Ц «Об утверждении технических кодексов установившейся практики».

170. Работы по ремонту и вулканизации шин проводятся в специально выделенных для этого помещениях (цехах, участках, отделениях), оснащенных необходимым шиноремонтным и вулканизационным оборудованием, инвентарем, инструментом, а

также вентиляционным оборудованием и средствами пожаротушения, обеспечивающими безопасное выполнение работ.

171. Работающему, обслуживающему вулканизационное оборудование, не разрешается допускать к работе на нем других лиц, не имеющих права работы с подобным оборудованием, покидать рабочее место во время работы вулканизационного оборудования.

172. При работе на вулканизационном оборудовании не допускается прикасаться к нагретым рабочим частям электровулканизаторов во избежание получения ожогов.

173. При работе на паровом вулканизационном оборудовании необходимо постоянно наблюдать за уровнем воды в котле, давлением пара по манометру и действием предохранительного клапана. При снижении уровня воды ее можно подкачивать только небольшими порциями.

При неисправности насоса (невозможности подкачать воду) необходимо немедленно прекратить работу, удалить топливо из топки и выпустить пар. Гасить топливо водой не допускается.

174. При работе на паровом вулканизационном оборудовании не допускается: работать без предохранительного клапана, а также с неисправным или неопломбированным предохранительным клапаном на вулканизационном оборудовании; устанавливать на предохранительный клапан вулканизационного оборудования дополнительный груз;

пользоваться неисправным, неопломбированным или с истекшим сроком поверки манометром вулканизационного оборудования.

175. В процессе вулканизации шины (покрышки, камеры) работающий должен вести постоянный контроль за:

показаниями термометра, не допуская повышения температуры вулканизации резины выше установленной нормы (при отсутствии автоматического регулятора или ограничителя температуры);

показаниями счетчика времени, не допуская превышения установленной нормы времени на вулканизацию резины (при отсутствии таймера).

176. Вынимать камеру из струбчины после вулканизации можно только после того, как восстановленный участок камеры остынет.

177. Промазка покрышек и починочных материалов клеем производится на специальных столах, верстаках или стендах, оборудованных местной вытяжной вентиляцией.

178. При нанесении клея вручную необходимо пользоваться малярной кистью соответствующей формы и размера, ручка которой снабжена отражателем, предохраняющим руку работающего от загрязнения клеем.

179. Сушка ремонтируемых покрышек и починочных материалов после промазки клеем проводится в закрытых сушильных камерах, оборудованных местной вытяжной вентиляцией.

180. Монтажные и демонтажные работы с шинами выполняются только в шиномонтажном или ином приспособленном для этих работ помещении с применением специального оборудования, приспособлений и инструмента, а также специальных ограждений, обеспечивающих безопасность работающих.

181. Перед монтажом шины проверяется исправность и чистота обода колеса, его бортового и замочного колец, а также шины.

После монтажа шины на обод колеса необходимо проверить положение вентиля и посадку бортов покрышки на полки обода колеса.

Установка замочного кольца на колесо должна выполняться только с помощью специальной монтажной лопатки.

Замочное кольцо колеса при монтаже шины на обод колеса должно полностью входить в выемку обода колеса всей внутренней поверхностью.

182. При проведении шиномонтажных работ необходимо следить за тем, чтобы обозначения одинарных шин и наружных шин сдвоенных колес находились на наружной

стороне транспортного средства, а обозначения внутренних шин – на внутренней стороне транспортного средства.

При установке сдвоенных колес на ось транспортного средства необходимо совместить окна дисков обоих колес для обеспечения возможности подхода к вентилю шины внутреннего колеса при замере или подкачке воздуха в шину без снятия наружного колеса.

183. Демонтаж шины выполняется на специальном стенде или с помощью специального съемного устройства.

184. При выполнении шиномонтажных работ не допускается:
демонтаж с обода колеса шины, находящейся под давлением;
снятие с транспортного средства колеса с разборным ободом в случае, когда шина находится под давлением;

выбивать обод колеса кувалдой (молотком);
при накачивании шины воздухом исправлять ее положение на ободе постукиванием;
монтировать шину на обод (диск) колеса, не соответствующий размеру шины;
во время накачивания шины ударять по замочному кольцу колеса молотком или кувалдой;

накачивать шину выше установленной организацией-изготовителем нормы давления шины;

применять при монтаже шины замочные и бортовые кольца колеса, не соответствующие данной модели колеса;

заменять золотники на колесе различного рода заглушками;

накачивать шину на разборном ободе колеса с болтовыми соединениями, не убедившись, что все гайки затянуты одинаково.

185. Колеса и шины необходимо катить, придерживая их от падения. Работы по снятию, перемещению и установке колес массой более 20 кг должны выполняться при помощи специально предназначенного для этого устройства.

186. Накачивание шин в сборе с ободом колеса производится в специальном металлическом ограждении, способном защищать работающих от ударов съемными деталями обода колеса при самопроизвольном демонтаже.

187. Накачивание шин с разборным ободом колеса необходимо осуществлять в два этапа: вначале довести до давления 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) с проверкой положения замочного кольца колеса, а затем – до нормативного давления, установленного организацией-изготовителем.

В случае обнаружения неправильного положения замочного кольца колеса необходимо выпустить воздух из накачиваемой шины, исправить положение кольца колеса, а затем повторить действия, указанные в части первой настоящего пункта.

188. Накачивание шин без демонтажа проводится, если давление воздуха в них снизилось не более чем на 40 % от нормативного давления, установленного организацией-изготовителем.

189. Для осмотра внутренней поверхности шины необходимо надеть средства индивидуальной защиты рук и применять спредер.

190. Для изъятия из шин металлических предметов необходимо пользоваться специально предусмотренным для этого приспособлением.

191. Выполнение работ по пайке и лужению оборудования транспортных средств осуществляется в порядке, предусмотренном законодательством.

192. Организация и выполнение кузнечно-прессовых работ и эксплуатация кузнечно-прессового оборудования осуществляются в соответствии с Межотраслевыми правилами по охране труда при холодной обработке металлов, утвержденными постановлением Министерства промышленности Республики Беларусь и Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 28 июля 2004 г. № 7/92 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., № 129, 8/11362), Межотраслевыми правилами по охране труда при термической обработке металлов, утвержденными постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики

Беларусь и Министерства промышленности Республики Беларусь от 29 июля 2005 г. № 99/9 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., № 139, 8/13052).

193. Выполнение окрасочных работ транспортных средств осуществляется в соответствии с Межотраслевыми правилами по охране труда при выполнении окрасочных работ, утвержденными постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 28 сентября 2012 г. № 104 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.12.2012, 8/26580).

194. Выполнение сварочных и огневых работ осуществляется в соответствии с требованиями ТНПА.

ГЛАВА 6

ХРАНЕНИЕ (СТОЯНКА) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

195. Хранение (стоянка) транспортных средств допускается в помещениях и на специально отведенных для хранения (стоянки) транспортных средств площадках (открытых или с навесами).

196. Площадки и полы в помещениях для хранения (стоянки) транспортных средств должны иметь разметку, определяющую места расстановки и проездов транспортных средств.

197. Расстановка транспортных средств в местах хранения (стоянки) осуществляется в порядке, определяемом работодателем.

198. Помещения для хранения (стоянки) транспортных средств не должны непосредственно сообщаться с другими помещениями.

199. Помещения для хранения (стоянки) транспортных средств должны иметь ворота, открывающиеся наружу и фиксируемые в открытом положении. Проезд перед воротами должен постоянно оставаться свободным.

200. Помещения для хранения (стоянки) транспортных средств должны иметь естественное проветривание и приточно-вытяжную вентиляцию.

201. Ширина проезда между транспортными средствами в помещениях для хранения (стоянки) должна быть достаточной для свободного въезда транспортного средства на свое место (за один маневр), а расстояние от границы проезда до транспортного средства должно быть не менее 0,5 м.

202. После постановки транспортного средства в помещение для хранения (стоянки) двигатель должен быть выключен. Пуск двигателя для любых целей, кроме выезда транспортного средства из помещения для хранения (стоянки), не допускается.

203. Открытые площадки для хранения (стоянки) транспортных средств должны располагаться отдельно от зданий и сооружений на расстоянии, установленном ТНПА.

Поверхность открытых площадок для хранения (стоянки) транспортных средств должна быть ровной, а также иметь уклон для стока воды и очищаться от грязи, снега и льда.

204. Открытые площадки для хранения (стоянки) транспортных средств с газобаллонным оборудованием, а также посты (площадки) для выпуска сжатого природного газа должны располагаться на расстоянии не менее 15 м от открытых площадок для хранения (стоянки) транспортных средств, работающих на жидком топливе.

205. Хранение (стоянка) транспортных средств с газобаллонным оборудованием осуществляется в соответствии с ТНПА.

206. На транспортном средстве, поставленном на место хранения (стоянки), должно быть выключено зажигание (подача топлива). Транспортное средство должно быть заторможено стояночным тормозом.

207. При хранении (стоянке) транспортных средств с газобаллонным оборудованием подогрев газового оборудования транспортного средства разрешается производить только с помощью горячей воды, пара или горячего воздуха.

208. Транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны храниться на открытых площадках, под навесами или в изолированных одноэтажных помещениях, имеющих непосредственный выезд наружу и оборудованных приточно-вытяжной вентиляцией.

209. Площадки для хранения (стоянки) транспортных средств, перевозящих опасные грузы, должны располагаться на расстоянии не менее 12 м друг от друга и от площадок для хранения (стоянки) других транспортных средств.

210. На площадке для хранения (стоянки) транспортных средств допускается хранение (стоянка) не более 50 транспортных средств.

211. Транспортные средства, требующие ремонта, должны храниться отдельно от исправных транспортных средств.

212. При постановке трамвая (троллейбуса) на место хранения (стоянки) транспортных средств водитель трамвая (троллейбуса) должен:

- затормозить трамвай (троллейбус) стояночным тормозом;
- выключить электрооборудование трамвая (троллейбуса);
- поставить рукоятку контроллера в нулевое положение;
- снять ручку реверсора (ручку контроллера или ключи от выключателя зажигания);
- снять токоприемники с контактных проводов;
- опустить штанги токоприемников и закрепить их;
- закрыть окна и двери кабины и салона трамвая (троллейбуса);
- отключить аккумуляторную батарею.