

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
6 декабря 2022 г. № 78/104**

**Об утверждении Правил по охране труда
при эксплуатации автомобильного и городского
электрического транспорта**

На основании абзаца пятого части второй статьи 9 Закона Республики Беларусь от 23 июня 2008 г. № 356-З «Об охране труда», 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, и 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, Министерство труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь **ПОСТАНОВЛЯЮТ:**

1. Утвердить Правила по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта (прилагаются).

2. Признать утратившими силу:

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 при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта»;

постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 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».

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

**Министр труда и социальной
защиты Республики Беларусь
И.А.Костевич**

**Министр транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
А.Н.Авраменко**

СОГЛАСОВАНО

Министерство жилищно-
коммунального хозяйства
Республики Беларусь

Министерство промышленности
Республики Беларусь

Министерство энергетики
Республики Беларусь

Министерство сельского хозяйства
и продовольствия
Республики Беларусь

Министерство здравоохранения
Республики Беларусь

Брестский областной
исполнительный комитет

Витебский областной
исполнительный комитет

Гродненский областной
исполнительный комитет

Гомельский областной
исполнительный комитет

Минский областной
исполнительный комитет

Могилевский областной
исполнительный комитет

Минский городской
исполнительный комитет

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства труда
и социальной защиты
Республики Беларусь
и Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
06.12.2022 № 78/104

ПРАВИЛА

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

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила устанавливают требования по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта.

Настоящие Правила не устанавливают требования по охране труда при эксплуатации коммуникаций автомобильного и городского электрического транспорта (дорогам, терминалам и иным сооружениям, используемым при выполнении автомобильных перевозок, а также линиям городского электрического транспорта, включающим рельсовые пути, контактные сети, иные сооружения и устройства, имеющие наземное (надземное) расположение и используемые при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом).

2. Для целей настоящих Правил используются термины и их определения в значениях, установленных Законом Республики Беларусь от 23 июня 2008 г. № 356-З «Об охране труда», Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Правилами дорожного движения, утвержденными Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551, а также следующие термины и их определения:

городской электрический транспорт (далее – городской электротранспорт) – трамвай, троллейбусы, в том числе троллейбусы с автономным ходом (далее, если не определено иное, – троллейбусы);

опасная зона – пространство, в котором на работающих, эксплуатирующих автомобильный транспорт и городской электротранспорт (далее – работающие), воздействуют опасности, исходящие от транспортных средств;

ток утечки – электрический ток, протекающий в землю или на открытые, сторонние проводящие части и защитные проводники при нормальных условиях;

троллейбус с автономным ходом – троллейбус, имеющий установку определенного типа накопителей энергии (аккумуляторов или суперконденсаторов), с помощью которых он определенное расстояние может проезжать без подключения к контактной сети;

эксплуатация транспортных средств – деятельность, осуществляемая при работе на транспортных средствах, выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту (далее, если не установлено иное, – ТОиР), 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, и распространяются на работодателей независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих деятельность по организации производства и труда, связанного с эксплуатацией транспортных средств (далее – работодатели).

4. При эксплуатации транспортных средств должны соблюдаться требования Закона Республики Беларусь «Об охране труда», Правил по охране труда, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 1 июля 2021 г. № 53, настоящих Правил, а также других нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, являющихся в соответствии с законодательными актами и нормативными правовыми актами Правительства Республики Беларусь обязательными для соблюдения (далее, если не определено иное, – технические нормативные правовые акты), технических регламентов Таможенного союза и Евразийского экономического союза, локальных правовых актов, технической документации, эксплуатационных документов организаций-изготовителей (далее – эксплуатационные документы).

5. Организация работы по охране труда при эксплуатации транспортных средств осуществляется в соответствии с главой 2 Правил по охране труда.

6. Работодатели для создания здоровых и безопасных условий труда работающих в порядке, установленном законодательством, обеспечивают:

наличие соответствующей группы по электробезопасности у работников, занятых эксплуатацией городского электротранспорта;

проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей автомобилей, троллейбусов, трамваев (далее, если не указано иное, – водители), контроля их состояния на предмет нахождения в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ;

соблюдение требований, установленных пунктом 242 Правил автомобильных перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972, пунктом 327 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970.

7. Работодатель обязан обеспечивать безопасность при эксплуатации капитальных строений (зданий, сооружений), изолированных помещений (далее, если не установлено иное, – помещения), территории, оборудования, и применении охлаждающих жидкостей (антифриза, тосола), моющих средств, смазочных материалов (антикоррозионных масел, пластичных смазок), кислоты, щелочи, электролита, грунтовок-преобразователей и прочих средств, используемых при эксплуатации, ТОиР, мойке транспортных средств.

8. При эксплуатации транспортных средств на работающих возможно воздействие следующих вредных и (или) опасных производственных факторов:

движущиеся транспортные средства и другие машины и механизмы, подвижные части оборудования;

падающие предметы, инструмент;

разрушение конструкций грузоподъемных механизмов, применяемых для подъема транспортных средств;

- повышенная загазованность и запыленность воздуха рабочей зоны;
- повышенная или пониженная температура воздуха рабочей зоны;
- повышенные уровни шума и вибрации на рабочих местах;
- повышенная влажность воздуха;
- повышенные уровни статического электричества;
- повышенное напряжение в электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;
- токсичные и раздражающие химические вещества, проникающие в организм человека через органы дыхания, желудочно-кишечный тракт, кожные покровы и слизистые оболочки;
- физические перегрузки;
- иные вредные и (или) опасные производственные факторы.

ГЛАВА 2

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

9. Техническое состояние и укомплектованность транспортных средств, их узлов и агрегатов должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов, настоящих Правил, а также эксплуатационных документов.

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

11. При подготовке к выезду транспортное средство подлежит осмотру в установленном работодателем порядке уполномоченным должностным лицом работодателя и водителем на предмет соответствия его технического состояния требованиям, установленным Правилами дорожного движения и техническими нормативными правовыми актами, являющимися в соответствии с законодательными актами и постановлениями Правительства Республики Беларусь обязательными для соблюдения, настоящими Правилами.

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.

12. Порядок осмотра транспортного средства на предмет соответствия его технического состояния требованиям технических нормативных правовых актов, проверки его исправности и комплектности устанавливается локальным правовым актом.

13. Проверять техническое состояние транспортных средств и их агрегатов при выпуске на линию и возвращении с линии следует при заторможенных колесах с использованием стояночного тормоза и при выключенном двигателе. Исключение составляют случаи опробования тормозной системы транспортных средств.

14. Контроль тормозных систем (рабочей, запасной, стояночной) транспортного средства на ходу проводится на площадках, размеры которых должны исключать возможность наезда транспортного средства на работающих и помещения в случае неисправности тормозных систем.

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

16. Внутренние стенки кузовов грузовых автомобилей, прицепов, полуприцепов не должны иметь повреждений, которые могут привести к травмированию работающего.

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

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

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

19. К эксплуатации не допускаются троллейбусы, имеющие:

- дефекты токоприемников, вызывающие сход токоприемных головок с контактных проводов;
- наличие трещин, погнутостей и сквозных прожогов на штангах;
- заедание в шарнирах токоприемников при перемещении штанг в горизонтальной или вертикальной плоскостях;
- неисправность головок токоприемников;
- неисправность приспособлений, предохраняющих от падения головки токоприемника при срыве со штанги, если это предусмотрено конструкцией;
- неисправность или неправильное регулирование системы ограничения подъема и опускания штанг;
- дефекты колец и изоляторов;
- повреждение или отсутствие на крыше дорожки из электроизоляционного материала;
- установку нестандартных контактных вставок;
- неисправность штангоуловителей при их наличии;
- нарушение работы тяговых двигателей, вспомогательных электрических машин, пускорегулирующей и защитной аппаратуры, вспомогательных цепей, аккумуляторной батареи;
- отсутствие пломбирования ограничительных аппаратов защиты;
- неработоспособность контрольно-измерительных приборов электрического оборудования;
- заедание пусковой педали.

20. Перед запуском двигателя автомобиля необходимо убедиться, что он заторможен 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).

21. Пуск двигателя автомобиля должен производиться при помощи стартера.

В исключительных случаях (неисправность стартера, пуск «холодного двигателя») пуск двигателя транспортного средства допускается производить с помощью пусковой рукоятки.

Запуск двигателя транспортного средства путем его буксировки другим транспортным средством не допускается.

22. Лестницы, переходные мостики и рабочие площадки на транспортном средстве должны содержаться в исправном состоянии, своевременно очищаться от грязи, льда и снега.

23. Движение транспортных средств по территории организации регулируется дорожными знаками в соответствии с требованиями Правил дорожного движения.

24. Во время движения транспортного средства по территории организации, в том числе при обкатке, опробовании, перестановке не допускается нахождение на нем либо в опасной зоне других работающих.

25. Для выезда на линию транспортного средства в технически исправном состоянии работодателем назначается должностное лицо, которое разрешает выезд на линию транспортного средства в технически исправном состоянии (далее – уполномоченное должностное лицо, обеспечивающее исправное состояние подвижного состава).

26. Перед выпуском на линию транспортного средства водитель и уполномоченное должностное лицо, обеспечивающее исправное состояние подвижного состава, должны проверить:

- наличие устройств приведения в действие аварийных выходов;
- состояние дверей, стекол, зеркал заднего вида, противосолнечных козырьков (шторок), люков, колес и их крепление (у трамвая – колесных пар, шунтов заземления и их крепление), покрытия пола, поручней и подножек, токоприемника у трамвая, контактных вставок и канатов токоприемников у троллейбуса;

- исправность тормозной системы транспортных средств, механического тормоза и рельсового тормоза трамвая, рулевого управления, устройства обогрева и обдува

ветрового стекла, приборов освещения, световой и звуковой сигнализации, сцепных приборов, стеклоочистителей и стеклоомывателей, привода управления входными дверями, автоматических выключателей силовых цепей, компостеров, штангоуловителей троллейбуса, бортового прибора контроля тока утечки троллейбуса и автобуса, приводимого в движение исключительно электрическим двигателем и тяговой батареей, заряжаемой исключительно от внешнего источника электроэнергии (далее – электробус);

величину тока утечки троллейбуса, электробуса;

работоспособность защитных и предохранительных устройств в электробусе;

касание обоих заземлителей электробуса дорожного полотна.

27. При величине тока утечки более 3,0 мА троллейбус не допускается к выпуску на линию.

28. Работы по сцепке трамвайных вагонов перед выпуском на линию должны обеспечивать безопасность работающих, осуществляющих маневровые работы, а также других лиц, находящихся в опасной зоне выполнения маневровых работ.

29. Сцепка трамвайных вагонов и маневровые работы осуществляются под руководством назначенного работодателем уполномоченного должностного лица (далее – уполномоченное должностное лицо, ответственное за производство маневровых работ). В случае болезни, трудового отпуска и в иных случаях при необходимости (далее – длительное отсутствие) уполномоченного должностного лица, ответственного за производство маневровых работ, данные работы организует и контролирует диспетчер электротранспорта.

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

Маневровые работы производятся по распоряжению уполномоченного должностного лица, ответственного за производство маневровых работ (при его длительном отсутствии – диспетчера электротранспорта) и должны осуществляться в соответствии с установленным работодателем схематическим планом расстановки транспортных средств (далее, если не указано иное, – план расстановки транспортных средств).

31. Управление транспортным средством при маневровых работах осуществляется водителем, допущенным в установленном работодателем порядке к производству маневровых работ.

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

33. Перемещение и постановка на осмотровую канаву неисправного трамвайного вагона, троллейбуса, автомобиля, автобуса, электробуса разрешается его буксировкой другим исправным транспортным средством (машиной технической помощи) на жесткой сцепке.

34. При маневровых передвижениях трамвайного вагона, троллейбуса в местах ремонта трамвайного пути или дорожного покрытия водителям 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.

35. 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 трамвайными вагонами, троллейбусами, опорами и иными сооружениями на междупутье;

входить в трамвайный вагон, троллейбус или выходить из них, находиться на их крыше или стоять на подножке, находиться на пути их следования и непосредственно перед ними;

переходить через осмотровые канавы, находиться в них;

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

36. При производстве маневровых работ на территории мест хранения (стоянки) или ремонта трамваев работающий, осуществляющий перевод стрелок, должен следить за движением трамвайных вагонов по соседним трамвайным путям, стоять лицом к встречному движению, следить за подаваемыми ему сигналами, 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).

37. Перевод стрелок осуществляется в порядке, определяемом работодателем, и может быть разрешен водителям трамваев, допущенным к производству маневровых работ.

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

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

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

41. Перед сцепкой необходимо визуальным осмотром убедиться в исправности сцепного прибора.

42. При сцепке трамвайных вагонов должны соблюдаться следующие требования:

сцепные приборы должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов, являющихся в соответствии с законодательными актами и постановлениями Правительства Республики Беларусь обязательными для соблюдения;

буксируемый трамвайный вагон должен быть заторможен;

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

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

при разнотипных сцепных приборах применяется специально изготовленная буксировочная сцепка;

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

43. При сцепке трамвайных вагонов подача низковольтного и высоковольтного напряжения производится с помощью междувагонного штепсельного соединения при опущенных и закрепленных токоприемниках. Соединение выполняется последовательно от прицепных трамвайных вагонов к головному.

44. При опробовании электрического оборудования (далее – электрооборудование) трамваев, троллейбусов и электробусов под напряжением после его ремонта подъем токоприемников производится водителями, допущенными к производству маневровых работ, или работником, выполняющим ремонт электрооборудования, в присутствии руководителя работ, который должен лично убедиться в безопасности работающих.

45. При осмотре электрооборудования троллейбусов, электробусов необходимо произвести проверку состояния изолирующего покрытия входных дверей троллейбусов, электробусов, поручней в дверных проходах и нижних ступенек салона. Изолирующее покрытие не должно иметь повреждений (отслоений, сколов, истирания и иных повреждений), снижающих его защитные свойства.

46. Работающим, выполняющим ремонт трамваев, троллейбусов, не разрешается самостоятельно поднимать токоприемники при наличии напряжения в контактной сети при производстве маневровых работ. Выезд с осмотровой канавы осуществляется водителями трамвая, троллейбуса, допущенными к производству маневровых работ, с разрешения руководителя работ.

ГЛАВА 3 ТРЕБОВАНИЯ К УБОРКЕ И МОЙКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИХ АГРЕГАТОВ И ДЕТАЛЕЙ

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

48. Помещение поста мойки транспортного средства должно быть оборудовано системой вентиляции и устройствами очистки для повторного использования сточных вод.

49. Не допускается уборка и мойка:

транспортного средства во время его движения;

неосвещенного салона транспортного средства в темное время суток.

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

51. 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.

52. Лестницы, применяемые при уборке транспортных средств, должны эксплуатироваться в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов, устанавливающими требования безопасности при работе на высоте, и содержаться в исправном состоянии.

53. При уборке транспортных средств работающим не допускается:

открывать люки в полу и сметать через них мусор;

прикасаться к электрическим аппаратам и самовольно закрывать (открывать) их;

проводить мойку (протирку) разбитых (лопнувших) стекол в окнах и дверях транспортного средства.

54. В электробусах и троллейбусах с автономным ходом запрещается:

мыть пол поливом из шланга;

пользоваться скребками при очистке наружной поверхности кузова от грязи или льда;

чистить сильфон и узел сочленения струей высокого давления.

55. Не допускается проводить внутренние моечные работы на электробусе с подключенным накопителем электроэнергии (суперконденсатором), включенным электропитанием 24 В, и допускать попадание воды на электрооборудование и места соединения электропроводов.

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

Во избежание порезов работающим 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 работающих, находящихся рядом.

57. Мойка (протирка) внутренней стороны плафонов освещения салона транспортного средства должна проводиться после их снятия работающими из числа электротехнического персонала.

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

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

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

Механизированная мойка должна осуществляться моечной установкой (машиной), конструкция которой соответствует типу (модели) транспортного средства и исключает его повреждение при мойке.

61. Моечная установка (машина) должна содержаться в технически исправном состоянии и заземляться (зануляться). Заземление должно проверяться в порядке, установленном техническими нормативными правовыми актами, являющихся в соответствии с законодательными актами и постановлениями Правительства Республики Беларусь обязательными для соблюдения.

62. Возле работающей моечной установки (машины) допускается нахождение только работающего, который ею управляет.

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

64. 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), пантограф электробуса опустить.

65. Проезд транспортного средства через моечную установку (машину) осуществляется со скоростью, установленной локальным правовым актом в зависимости от конкретных условий, и обеспечивающей безопасность движения транспортного средства.

66. При мойке и очистке крыши транспортного средства от снега не допускается заходить на крышу транспортного средства. Мойку крыши транспортного средства необходимо проводить со специальных эстакад. Перед мойкой крыши трамвая, троллейбуса токоприемники необходимо предварительно отсоединить от контактной сети, штанги токоприемников троллейбусов оттянуть и надежно закрепить, пантограф электробуса опустить и установить общий выключатель в положение «выключено».

67. При мойке и протирке агрегатов и деталей транспортных средств не допускается применять легковоспламеняющиеся и горючие жидкости (бензин, керосин, растворители и иное).

68. Мойку и очистку агрегатов и деталей транспортных средств необходимо производить в моечных устройствах и емкостях специально предназначенными для этого пожаробезопасными техническими моющими средствами.

ГЛАВА 4 ТРЕБОВАНИЯ ПРИ РАБОТЕ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

69. При работе на транспортных средствах работодатель должен обеспечить требуемый режим труда и отдыха водителей в соответствии с Положением о рабочем

времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2010 г. № 82, Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей троллейбусов и трамваев, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 октября 2014 г. № 35.

70. Перед заправкой системы охлаждения двигателя охлаждающей жидкостью необходимо проверить герметичность системы охлаждения в соединительных шлангах, радиаторе, сальниках водяного насоса.

71. 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)».

72. После каждой заправки антифризом (тосолом) работающий должен вымыть руки водой с мылом.

73. Перечень мелких технических неисправностей (неполадок), возникших во время работы на маршруте движения (линии), которые могут устраняться водителем на линии, устанавливается работодателем с учетом перечня неисправностей транспортных средств и условий, при которых запрещается их участие в дорожном движении, определенных приложением 4 к Правилам дорожного движения.

Устранение возникших во время работы на маршруте движения (линии) мелких технических неисправностей (неполадок) транспортного средства, не требующих разборки механизмов, проводится водителем с соблюдением мер безопасности. При отсутствии у водителя необходимых приспособлений и инструмента ремонт не допускается.

74. Водителю не допускается самовольно привлекать к ремонту транспортного средства на линии посторонних лиц.

75. При работе на транспортных средствах не допускается:

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

перемещать транспортное средство с поднятым кузовом (за исключением выполнения работ по разгрузке);

подогревать двигатель транспортного средства открытым пламенем;

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

76. Во время стоянки транспортных средств водителям и другим работающим не допускается:

отдыхать в кабине, салоне или закрытом кузове транспортного средства при работающем двигателе;

использовать паяльные лампы или газовые плиты для обогрева кабины или салона, разогрева и приготовления пищи в кабине или салоне автомобиля.

Для обогрева кабины или салона автомобиля при ночлеге необходимо использовать установленный на автомобиль отопительный прибор, предназначенный для этой цели.

Допускается устраивать продолжительный отдых либо ночлег в кабине или салоне автомобиля, оборудованного организацией-изготовителем, специальным спальным местом при условии соблюдения требований, изложенных в частях первой и второй настоящего пункта.

77. При движении транспортных средств задним ходом для предотвращения дорожно-транспортного происшествия необходимо подавать звуковые сигналы.

78. 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, а также другими нормативными правовыми актами, в том числе техническими нормативными правовыми актами.

79. При проведении погрузочно-разгрузочных работ, размещении и креплении грузов на транспортном средстве следует соблюдать требования технических нормативных правовых актов, являющихся в соответствии с законодательными актами и постановлениями Правительства Республики Беларусь обязательными для соблюдения, устанавливающих требования по охране труда при проведении погрузочно-разгрузочных работ.

80. При погрузке и разгрузке груза автомобильный перевозчик (водитель) и заказчик автомобильной перевозки (грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор) должны соблюдать порядок погрузки и разгрузки груза, установленный пунктами 69, 70 и 78 Правил автомобильных перевозок грузов.

81. При проверке размещения, крепления и состояния груза водителю автомобиля для подъема в кузов или спуска с него необходимо использовать лестницы транспортного средства или приспособления для подъема на высоту, используемые грузоотправителем, проводившим погрузочно-разгрузочные работы.

82. Водителям не допускается перевозить груз, если он:
затрудняет и создает угрозу безопасности дорожного движения;
ограничивает обзорность дороги;
нарушает устойчивость автомобиля;
закрывает внешние световые приборы.

83. При накачивании или подкачивании снятого с автомобиля колеса в дорожных условиях необходимо в отверстие диска колеса установить предохранительную вилку соответствующей длины и прочности или положить колесо замочным кольцом вниз.

84. В случае необходимости выполнения работ под поднятым кузовом автомобиля-самосвала, самосвального прицепа или полуприцепа следует устанавливать инвентарные приспособления фиксации кузова (упорную штангу, стопорные пальцы, фиксаторы), чтобы исключить самопроизвольное опускание кузова.

85. При вывешивании транспортного средства на грунтовой поверхности домкрат необходимо устанавливать на ровную поверхность, предварительно положив под него достаточных размеров и прочности подкладку.

86. 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.

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

88. После постановки транспортных средств с газобаллонным оборудованием на длительную стоянку необходимо закрыть расходные вентили (для сжатого газа) или магистральный вентиль (для сжиженного газа), выработать оставшийся в магистрали газ до полной остановки двигателя, затем выключить зажигание, установить переключатель массы в положение «отключено», после чего закрыть механический магистральный вентиль (при его наличии).

89. 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.

90. 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).

91. 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, остановить двигатель, закрыть все вентили, по возможности принять меры к устранению неисправности и сообщить своему непосредственному руководителю или иному уполномоченному должностному лицу нанимателя о неисправности газобаллонного оборудования транспортного средства.

92. 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;

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.

93. Обогревательные устройства городского электротранспорта должны быть оборудованы предохранительными кожухами и надежно закреплены.

Водителям трамвая, троллейбуса не допускается пользоваться обогревательными устройствами при незакрепленных на них или неисправных предохранительных кожухах, а также при их отсутствии.

94. При работе на линии во время грозы, ливневого дождя, тумана, снегопада водитель трамвая должен включить не менее двух групп освещения.

95. Защитные кожухи электробуса во время эксплуатации должны быть закрыты.

96. В электробусах не допускается:

отключать или делать неработоспособными устройства безопасности электробуса;

прикасаться к кузову электробуса во время зарядки без электрозащитных средств от поражения электрическим током.

97. При работе на линии водителю троллейбуса не допускается эксплуатировать троллейбус при величине тока утечки, превышающей максимально допустимую норму, обозначенную в пункте 27 настоящих Правил.

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

прекратить дальнейшее движение троллейбуса;

не допускать выход пассажиров из троллейбуса;

надеть электроизолирующие перчатки и жилет повышенной видимости с элементами из световозвращающего материала;

обесточить высоковольтное и низковольтное электрооборудование, произвести отключение входных автоматических выключателей;

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.

99. При обнаружении повышенной величины тока утечки электробуса во время его эксплуатации водитель должен:

прекратить дальнейшее движение электробуса;

обесточить накопители;

убедившись в безопасности, открыть все двери электробуса и предложить пассажирам покинуть электробус, не касаясь корпуса;

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

По прибытии к месту хранения (стоянки) или ремонта троллейбуса, электробуса водители должны сообщить механику о повышенной величине тока утечки, вывесить на троллейбус, электробус табличку с надписью «Токоутечка», а также проинформировать об этом дежурный ремонтный персонал.

100. В случае необходимости покинуть трамвай, троллейбус, находящиеся на проезжей части дороги, водители трамвая, троллейбуса должны привести в действие стояночную тормозную систему, отключить электрооборудование, установить клавишу переключения или поставить рукоятку реверсора (контроллера) в нулевое положение, снять рукоятку (или ключ зажигания при его наличии) и взять ее с собой (если такая возможность предусмотрена конструкцией), надеть жилет повышенной видимости с элементами из световозвращающего материала, затем закрыть кабину и, соблюдая осторожность, выйти из трамвая, троллейбуса.

101. При остановке транспортного средства на уклоне необходимо установить противооткатные упоры под колеса со стороны уклона. Если после возвращения к транспортному средству необходима постановка токоприемников, то перед этим водителю необходимо зайти в кабину и убедиться, что все высоковольтные и низковольтные цепи отключены, а реверсор находится в положении «стоп».

102. При возникновении короткого замыкания, вспышки в кабине или салоне трамвая, троллейбуса и электробуса водители должны остановить трамвай, троллейбус и электробус, привести в действие стояночную тормозную систему, отключить электрооборудование, открыть двери салона, предварительно предупредив пассажиров о соблюдении повышенной осторожности при выходе, отсоединить токоприемники от контактных проводов, установить противооткатные упоры под колеса, при необходимости сообщить по телефону 101 или 112 либо непосредственно в пожарное аварийно-спасательное подразделение адрес и место пожара и принять возможные меры по тушению пожара имеющимися первичными средствами пожаротушения, известить своего непосредственного руководителя или иное уполномоченное должностное лицо работодателя о неисправности транспортного средства и оборудования.

103. Водителю не допускается работать на линии в случаях обнаружения неисправностей транспортных средств, которые содержатся в перечне неисправностей транспортных средств и условий, при которых запрещается их участие в дорожном движении, согласно приложению 4 к Правилам дорожного движения.

104. Работающему не допускается:

поручать или доверять перестановку токоприемников троллейбусов посторонним лицам, кроме водителей других троллейбусов и лиц, осуществляющих техническую помощь;

заменять или наращивать штанговые канаты проволокой или другими токопроводящими материалами.

105. При сходе токоприемников с контактных проводов водитель троллейбуса должен затормозить его ручным (стояночным) тормозом, отключить электроаппаратуру, поставить реверсор в нулевое положение (или клавиши выбора направления движения в положение «Выключено»), снять рукоятку реверсора и взять ее с собой, а также ключ зажигания (при его наличии), надеть жилет повышенной видимости с элементами из световозвращающего материала 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.

106. 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;
обесточить накопители вводным автоматическим выключателем (для троллейбусов с автономным ходом);

перевести реверсор в нулевое положение, снять рукоятку реверсора и взять ее с собой, а также ключ зажигания (при его наличии);

надеть жилет повышенной видимости с элементами из световозвращающего материала;

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

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

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

109. При обрыве контактного провода водители трамвая, троллейбуса должны:

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 электротранспорта.

Находиться в случае, указанном в части первой настоящего пункта, водителю трамвая следует на расстоянии не ближе 8 м от оборванного провода, водителю троллейбуса – не ближе 5 м от оборванного провода.

110. При работе на линии водителям трамвая, троллейбуса разрешается выполнять без вызова технической помощи:

смену предохранителей электрооборудования (при снятых токоприемниках, а также обесточенном накопителе для троллейбусов с автономным ходом);

установку и ремонт головок токоприемников;

смену контактных вставок токоприемников;

устранение неисправности дверей;

подтяжку гаек крепления колес и гаек фланцев полуосей;

регулирование работы стеклоочистителей (без их разборки).

111. При выходе из трамвая для осуществления перевода стрелки вручную водитель трамвая должен надеть жилет повышенной видимости с элементами из световозвращающего материала и соблюдать осторожность. Выходить на проезжую часть дороги можно, предварительно убедившись в безопасности. Перевод стрелки вручную производится водителем трамвая при помощи специального инструмента (ломика).

ГЛАВА 5

ТРЕБОВАНИЯ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И РЕМОНТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

112. При выполнении работ по ТОиР транспортных средств должны соблюдаться требования пунктов 69, 70, 72–78 общих санитарно-эпидемиологических требований к содержанию и эксплуатации капитальных строений (зданий, сооружений), изолированных помещений и иных объектов, принадлежащих субъектам хозяйствования, утвержденных Декретом Президента Республики Беларусь от 23 ноября 2017 г. № 7, пунктов 37–39, 43 и 44 специфических требований по обеспечению пожарной безопасности взрывоопасных и пожароопасных производств, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 ноября 2019 г. № 779, а также технических нормативных правовых актов, являющихся в соответствии с законодательными актами и постановлениями Правительства Республики Беларусь обязательными для соблюдения, настоящих Правил, эксплуатационных документов.

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

Ворота или двери помещений для ТОиР транспортных средств оборудуются надежными устройствами для фиксации их в закрытом и открытом положениях.

Помещения для ТОиР автомобилей должны оснащаться упорами или башмаками, устанавливаемыми под колеса, и страховочными подставками (тумбами, козелками) в соответствии с технологической потребностью.

114. На посты ТОиР транспортные средства должны подаваться в чистом и сухом состоянии.

115. Работающие, выполняющие работы по ТОиР транспортных средств, обеспечиваются соответствующими исправными инструментом и приспособлениями, подмостями или лестницами-стремянками. Подмости должны быть устойчивыми и иметь поручни и лестницу. Металлические опоры подмостей должны быть надежно связаны между собой. Выполнение сварочных работ, работ с применением ручного электромеханического, пневматического инструмента с приставных лестниц не допускается.

Работники по профессиям рабочих, выполняющие работы по ТОиР транспортных средств, обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, смывающими и обезвреживающими средствами в соответствии с установленными нормами.

116. Эксплуатация оборудования, инструмента и приспособлений, применяемых при ТОиР, должна осуществляться в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами, в том числе техническими нормативными правовыми актами, эксплуатационными документами. Оборудование, инструмент и приспособления должны использоваться по назначению.

117. Участие водителей, других работающих в выполнении работ по ТОиР транспортных средств допускается при соответствии их квалификации выполняемым работам и прохождении в установленном порядке обучения, стажировки, инструктажа и проверки знаний по вопросам охраны труда.

118. Испытательные (обкаточные) стенды должны обеспечивать надежность крепления обкатываемых агрегатов, гидросистем, плотность и герметичность трубопроводов, подводящих топливо, масло, охлаждающую жидкость и отводящих отработавшие газы.

119. Для проведения регулировочных работ тормозной системы транспортное средство должно находиться в неподвижном состоянии, двигатель остановлен. Осуществлять пуск двигателя и начинать движение транспортного средства после проведения регулировочных работ тормозной системы разрешается только после того, как водитель транспортного средства убедится, что работающие, производившие регулировочные работы тормозной системы, находятся в безопасной зоне.

120. При испытании и опробовании тормозной системы транспортного средства на роликовом стенде должны быть приняты меры, исключающие самопроизвольное «выбрасывание» транспортного средства с роликов стенда.

121. При вращающихся роликах роликового стенда запрещается: въезд (выезд) транспортного средства и проход работающих через роликовый стенд; проведение на транспортном средстве, установленном на роликовом стенде, регулировочных работ, работ по техническому обслуживанию, а также работ по ремонту или настройке стенда.

122. При выполнении ремонтных работ на территории мест хранения (стоянки) или ремонта транспортных средств несколькими работодателями, каждый из них обязан обеспечить безопасные условия труда для привлекаемых ими работающих в соответствии с требованиями настоящих Правил.

123. При необходимости выполнения работ под транспортным средством, находящимся вне осмотровой канавы, подъемника, эстакады, работающие должны

обеспечиваться лежаками, а при выполнении работ с упором на колени – наколенниками из материала низкой теплопроводности и водопроницаемости.

Работать лежа на полу или земле без лежака не допускается.

124. Для снятия и установки деталей, узлов и агрегатов транспортных средств массой 15 кг и более необходимо пользоваться подъемно-транспортными механизмами (полиспастами, тельферами и иными), оборудованными специальными приспособлениями (захватами).

125. Для транспортирования деталей, узлов и агрегатов транспортных средств массой 15 кг и более следует применять грузовые тележки платформенные, оборудованные стойками, упорами и другими устройствами, предохраняющими детали, узлы и агрегаты от падения и самопроизвольного смещения.

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

127. При выполнении работ по ТОиР транспортных средств работающим не допускается:

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

- производить самостоятельно устранение неисправностей оборудования без наличия соответствующей квалификации;

- работать без соответствующего освещения;

- находиться в проеме въездных 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 ворот;

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

- проводить работы по ТОиР 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 средство индивидуальной защиты головы при работе в осмотровой канаве;

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

128. Перед подъемом транспортного средства с помощью грузоподъемных машин и механизмов (домкратов, талей, тельферов, лебедок, манипуляторов, подъемников и иного) все другие работы на транспортном средстве должны быть прекращены, а работающие, выполняющие эти работы, должны быть удалены на безопасное расстояние.

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

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

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

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

133. После постановки трамвая, троллейбуса и электробуса на осмотровую канаву или в ремонтную зону водители должны затормозить их, выключить (обесточить) все электрические цепи, снять токоприемники с контактных проводов, опустить и закрепить штанги токоприемников (у электробуса опустить пантограф), установить два противооткатных упора.

134. Транспортное средство, установленное на пост ТОиР, необходимо закрепить путем установки не менее двух противооткатных упоров с обеих сторон колеса.

На рулевое колесо автомобиля, автобуса должна быть вывешена предупреждающая табличка с надписью «Двигатель не запускать! Работают люди!». На автомобилях, автобусах, имеющих дублирующее устройство для пуска двигателя, аналогичная табличка должна быть вывешена у этого устройства.

На рулевое колесо электробуса должна устанавливаться (вывешиваться) предупреждающая табличка с надписью «Двигатель не запускать! Токоприемник не ставить! Работают люди!».

135. 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!».

136. Перед началом ремонта электрооборудования трамвая, троллейбуса и электробуса необходимо убедиться в том, что ремонтируемое электрооборудование отключено (обесточено) путем создания видимого разрыва цепи, а токоприемники отсоединены от контактной сети. Для электробуса и троллейбуса с автономным ходом кроме этого необходимо отключить аккумуляторные батареи, обесточить накопитель и выждать не менее 2 минут после его отключения (время разряда конденсаторов).

137. Не допускается производить ремонтные (сварочные) работы на электробусе с подключенным накопителем электроэнергии (суперконденсатором), во время зарядки электробуса, подключенным разъемом устройства контроля тока утечки и с подключенными аккумуляторными батареями, с включенными органами управления электрооборудованием.

138. В электробусах не допускается раскручивать фитинги, производить сварочные, паечные и слесарные работы на заправленной системе кондиционирования. Работы, связанные с разъединением элементов системы и заправкой (дозаправкой) системы, должны выполняться обученным персоналом при помощи специального оборудования, предназначенного для обслуживания кондиционеров.

139. Работающим, занятым выполнением работ по ТОиР электробуса, не допускается заходить на стеклопластиковую панель над отделением водителя.

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

141. Передвижение трамваев, троллейбусов в зонах ТОиР, а также их обкатка после ремонта производится водителями трамвая, троллейбуса, специально назначенными для этих целей.

142. Ремонт трамваев, троллейбусов и электробусов на линии выполняется при соблюдении следующих мер безопасности:

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

токоприемники транспортных средств должны быть опущены и надежно зафиксированы (для электробуса и троллейбуса с автономным ходом – необходимо обесточить накопитель, после чего выждать не менее 2 минут);

транспортные средства должны быть заторможены ручным (стояночным) тормозом;

под колеса транспортных средств должны быть установлены противооткатные упоры;

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

ключ зажигания электробуса должен быть изъят из замка зажигания и на время проведения ремонта находиться у работающего, выполняющего ремонт;

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

143. Не допускается проведение ремонта изнутри салона трамвая, троллейбуса, электробуса при наличии в нем пассажиров.

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

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

146. 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 переклестнутых 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.

147. 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.

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

149. Перекатывание колесной пары по рельсам 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.

150. 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.

151. 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.

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

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

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

155. При опробовании работоспособности тормозной системы или других аппаратов пневмосистемы сжатым воздухом необходимо предварительно предупредить об этом работающих и только после этого приступить к проверке.

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

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

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

159. При ремонте электрооборудования трамваев, троллейбусов работающие должны соблюдать требования технических нормативных правовых актов и применять электрозащитные средства от поражения электрическим током.

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

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

162. 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.

163. Замена высоковольтных плавких предохранителей в трамваях, троллейбусах, электробусах производится при отключенном автоматическом выключателе электрооборудования и опущенных токоприемниках и через 2 минуты после обесточивания накопителя у электробуса.

164. Соединение силовых цепей и цепей управления при сцепке трамвайных вагонов производится с помощью междувагонного штепсельного соединения при опущенных и закрепленных токоприемниках.

165. 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.

166. Грузоподъемные механизмы, применяемые при подъеме транспортных средств, а также грузозахватные приспособления должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов, эксплуатационным документам.

167. Для безопасного выполнения работ по ТОиР с применением грузоподъемных механизмов работодателем назначается ответственное должностное лицо (далее – лицо, ответственное за безопасное производство работ грузоподъемными механизмами).

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

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

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

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;

соединительные кабели не имеют повреждения изоляции (разрезы, вмятины и иное) и нарушения заделки концов кабеля в разъемах.

До устранения неисправностей грузоподъемных механизмов подъем транспортного средства не допускается.

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

171. 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!».

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

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

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

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

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

На каждой страховочной подставке (тумбе, козелке) должна быть указана предельно допустимая нагрузка.

177. Кузов трамвайного вагона, подлежащего подъему, должен отсоединяться от тележек.

178. При выкатывании тележек из-под трамвайного вагона не допускается: находиться в осмотровой канаве под поднятым кузовом вагона или выкатываемыми тележками;

задевать домкрат выкатываемой тележкой;

использовать домкрат в качестве опоры для лома.

179. При использовании комплекта (группы) из нескольких передвижных грузоподъемных механизмов (подъемники, домкраты и иное) с электрическим приводом руководитель работ должен находиться у центрального пульта управления и следить за равномерным подъемом кузова трамвайного вагона, троллейбуса со всех сторон.

В процессе подъема или опускания кузова его перекося не допускается.

180. При появлении перекося кузова трамвайного вагона, троллейбуса в результате несинхронной работы грузоподъемных механизмов (подъемников, домкратов) 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 перекос кузова трамвайного вагона, троллейбуса, после чего продолжить процесс подъема (опускания).

181. Подъемники (домкраты) с электрическим приводом должны снабжаться устройствами для автоматического отключения электродвигателя и остановки при достижении крайних положений (верхнего и нижнего).

182. При подъеме городского электротранспорта передвижным подъемником руководителю работ следует осмотреть все механизмы и органы управления подъемника, к которому предъявляются следующие требования:

ходовая часть подъемника (колеса или ролики, станина) и рельсовый путь должны находиться в исправном состоянии;

тележка подъемника должна свободно передвигаться по рельсам без заеданий и перекосов;

подъемный винт ручного подъемника должен быть ровным (не погнутым), резьба винта и гайки не должна иметь износа;

стол подъемника не должен качаться, механизм передвижения стола должен быть исправен;

органы управления (кнопочный пульт, педали, рычаги) должны обеспечивать нормальную работу подъемника.

183. При опускании агрегатов транспортных средств стол передвижного грузоподъемного механизма необходимо подводить под опускаемый агрегат таким образом, чтобы агрегат размещался по центру стола. Стол передвижного грузоподъемного механизма должен иметь специальное приспособление, исключающее неустойчивое положение агрегата на столе, вероятность его сдвига или скатывания.

184. 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. При этом передвижение грузоподъемного механизма с грузом должно производиться плавно и медленно.

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

186. При техническом обслуживании и ремонте транспортных средств для доступа к агрегатам, узлам и деталям, расположенным в нижней части транспортных средств, используются осмотровые канавы, размеры которых определяются в зависимости от типа транспортных средств и применяемого оборудования. Неиспользуемые более одной рабочей смены осмотровые канавы должны перекрываться.

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

Для перехода через осмотровую канаву следует применять переходные мостики шириной не менее 0,8 м.

Осмотровые канавы и эстакады, за исключением канав, оборудованных ленточными конвейерами или специальным технологическим оборудованием (в местах его установки), должны иметь устройства, предотвращающие падение автомобиля в канаву или с эстакады во время его передвижения.

Тупиковые осмотровые канавы дополнительно должны иметь стационарные упоры для колес автомобиля.

187. При выполнении работ по ТОиР оборудования, установленного на крыше трамваев, троллейбусов, электробусов, обеспечивается выполнение требований охраны труда при работе на высоте, а также требований безопасности в соответствии с эксплуатационными документами.

188. Работать на крыше трамвая, троллейбуса и электробуса, осматривать и ремонтировать электрооборудование, пневматическое оборудование, расположенные на крыше трамвая, троллейбуса и электробуса, разрешается после отсоединения токоприемников от контактных проводов. Для электробуса и троллейбуса с автономным ходом выполнять данные работы разрешается при установлении вводного автоматического выключателя в положение «выключено». При этом отсутствие напряжения на пантографе или токоприемниках необходимо проверить контрольным щупом, после чего для дальнейшего обслуживания механизмов токоприемника токоведущие части необходимо заземлить.

189. При ТОиР оборудования, установленного на крыше, должны быть предусмотрены площадки, лестницы, ограждения (перила) и другие устройства, размеры и конструкции которых должны обеспечивать удобное и безопасное выполнение работ, и исключать возможность падения работающих.

190. Выполнение работ по ТОиР оборудования, установленного на крыше трамвая, троллейбуса, должно проводиться работающими, допущенными для проведения данных работ.

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

191. При выполнении работ по ТОиР оборудования, установленного на крыше 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 и электробуса, а также при подъеме трамвая, троллейбуса и электробуса.

192. При работе на линии водителям трамвая, троллейбуса не допускается выполнять работы на крыше трамвая, троллейбуса.

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

194. Расстановка троллейбусов в зоне ТОиР осуществляется в порядке, определяемом работодателем.

195. Работающему, выполняющему работы по ТОиР троллейбуса, не допускается самостоятельно передвигать (перемещать) троллейбус в процессе выполнения работ.

196. Эксплуатация, обслуживание и ремонт стартерных аккумуляторных батарей осуществляются работающими из числа электротехнического персонала в соответствии с техническими нормативными правовыми актами и эксплуатационными документами.

197. 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.

На постах накачивания шин необходимо наличие таблички с указаниями номинального давления в шинах в зависимости от вида транспортного средства. Измерение давления в шинах необходимо производить с помощью манометра (дозатора) для измерения давления воздуха в шинах в зависимости от номинального давления в шине.

198. Работающему, обслуживающему вулканизационное оборудование, не допускается:

работать на неисправном вулканизационном оборудовании;

привлекать к работе на нем других работающих, не имеющих права работы с этим оборудованием;

покидать рабочее место во время работы вулканизационного оборудования;

прикасаться руками к нагретым рабочим частям мульд или электрических вулканизаторов во избежание получения ожогов. Для установки или снятия ремонтируемых покрышек, бортовых накладок мульд и варочных мешков необходимо пользоваться средствами индивидуальной защиты рук.

199. 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.

200. 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.

201. 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).

202. Вынимать камеру из струбицы после вулканизации можно только после того, как восстановленный участок камеры остынет.

203. 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.

В шиномонтажном отделении должен выполняться весь комплекс работ по уходу за шинами: перестановка по схеме, монтаж-демонтаж шин, ремонт камер и шин. Рекомендуется рядом с этим отделением располагать пост смены колес.

204. 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 без применения ударного действия.

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

205. 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.

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

207. 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 (диск) колеса кувалдой (молотком);
при накачивании шины воздухом исправлять ее положение на диске 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 эксплуатационными документами 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. Не допускается к эксплуатации обод, у которого нет хотя бы одной гайки.

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

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

210. 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 эксплуатационными документами транспортного средства.

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.

211. Накачивание шин без демонтажа производится, если давление воздуха в них снизилось не более чем на 40 % от нормативного давления, установленного эксплуатационными документами, и есть уверенность, что правильность монтажа не нарушена.

212. Для осмотра внутренней поверхности шины (покрышки) необходимо надеть средства индивидуальной защиты рук и применять спредер (расширитель).

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

214. При работе с пневматическим стационарным подъемником для перемещения покрышек большого размера обязательна фиксация поднятой покрышки стопорным устройством.

215. Транспортные средства, работающие на газомоторном топливе, могут въезжать на посты ТОиР только после перевода их двигателей на работу на бензине или дизельном топливе.

Допускается въезд транспортного средства, работающего на газомоторном топливе, с герметичной газовой системой питания на пост ТОиР без перевода двигателя на работу на бензин или дизельное топливо, если его работа на этих видах топлива невозможна, и при условии, что расход газа будет производиться из одного баллона при рабочем давлении газа в нем не более 5,0 МПа (50 кгс/см²). Вентили остальных баллонов должны быть закрыты.

Запрещается оставлять расходные вентили в промежуточном положении: они должны быть или полностью открыты, или полностью закрыты.

216. Перед въездом транспортного средства, работающего на газомоторном топливе, газовая система питания должна быть проверена на герметичность.

217. Не допускается въезжать в производственное помещение транспортному средству с негерметичной газовой системой питания.

218. Газ из баллонов транспортного средства, работающего на газомоторном топливе, на котором должны проводиться сварочные, окрасочные работы, а также работы, связанные с устранением неисправностей газовой системы питания или ее снятием, должен быть предварительно полностью слит (выпущен) в специально отведенном месте (посту), а баллоны продуты инертным газом (далее – продегазированы).

219. При неисправности элементов газовой системы питания подача газа должна быть перекрыта, неисправные элементы сняты с транспортного средства и направлены для проверки и ремонта на специализированный участок.

220. При проведении технического обслуживания, ремонта и проверки технического состояния транспортных средств, работающих на газомоторном топливе, не допускается:

подтягивать резьбовые соединения и снимать с транспортного средства детали газовой аппаратуры и газопроводы, находящиеся под давлением;

выпускать (сливать) газ вне специально отведенного места (поста);

скручивать, сплющивать и перегибать шланги и трубки, использовать замасленные шланги;

применять дополнительные рычаги при открывании и закрывании магистрального и расходных вентилей;

использовать для крепления шлангов проволоку или иные материалы.

221. Перед сдачей транспортных средств, работающих на газомоторном топливе, в капитальный ремонт газ из баллонов должен быть полностью выработан (слит, выпущен), а сами баллоны продегазированы.

При необходимости баллоны вместе с газовой аппаратурой могут быть сняты и сданы для хранения на специализированный склад.

222. При техническом обслуживании, ремонте, проверке технического состояния и заправке газовой аппаратуры, работающей на сжиженном углеводородном газе, необходимо соблюдать меры защиты от попадания струи газа на открытые части тела.

223. После замены или заправки газовых баллонов, а также устранения неисправностей газовой системы питания на транспортном средстве, работающем на газомоторном топливе, должна быть проверена ее герметичность.

224. Выполнение работ по пайке и лужению оборудования транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями, установленными техническими нормативными правовыми актами.

225. Организация и выполнение кузнечно-прессовых работ и эксплуатация кузнечно-прессового оборудования осуществляются в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов по охране труда при холодной обработке металлов и при термической обработке металлов.

226. При выполнении окрасочных работ транспортных средств должны соблюдаться требования, установленные техническими нормативными правовыми актами.

ГЛАВА 6 ТРЕБОВАНИЯ К МЕСТАМ ХРАНЕНИЯ (СТОЯНКИ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

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

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

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

230. Места хранения должны предусматривать возможность отбуксировки транспортных средств автомобилем-тягачом (при необходимости).

231. Помещения и открытые площадки для хранения транспортных средств должны быть оснащены буксирными тросами и жесткими буксирными устройствами (штангами) из расчета один трос или штанга на 10 автомобилей (троллейбусов).

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

233. Ширина проезда между транспортными средствами в помещениях для хранения (стоянки) должна быть достаточной для свободного въезда транспортного средства на свое место (за один маневр).

234. После постановки транспортного средства в помещение для хранения (стоянки) двигатель должен быть выключен, транспортное средство должно быть заторможено стояночным тормозом.

235. Хранение (стоянка) автомобилей, автобусов, работающих на газомоторном топливе, осуществляется в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов в области пожарной безопасности, настоящих Правил и других технических нормативных правовых актов.

236. При хранении (стоянке) автомобилей, автобусов, работающих на газомоторном топливе, подогрев газового оборудования транспортного средства разрешается производить только с помощью горячей воды, пара или горячего воздуха.

237. На стоянку в закрытое помещение автомобили, работающие на газомоторном топливе, разрешается ставить только с технически исправной (герметичной) газовой аппаратурой, после выработки газа из системы питания (до полной остановки двигателя) производя заезд на жидком моторном топливе.

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

239. При хранении транспортных средств, подлежащих ремонту или списанию, под их колеса должны устанавливаться противооткатные упоры.

240. При хранении автомобильного транспорта на площадках не допускается:
устанавливать транспортные средства в количестве, превышающем план расстановки автомобильных транспортных средств, уменьшать установленное расстояние между автомобильным транспортом;

загромождать въездные ворота огороженных площадок, проезды и проходы;

производить ремонтные работы на транспортных средствах, за исключением мелких технических неисправностей (неполадок);

оставлять транспортные средства с открытыми горловинами топливных баков, а также при обнаружении у них утечки топлива и масла;

заправлять автомобильные транспортные средства топливом и сливать топливо из них;

подзаряжать аккумуляторы транспортных средств.

241. 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.