**Пам′ятка для роботодавців-вантажоперевізників**

Автотранспортні роботи з перевезення вантажів, їх механізоване розвантажування та завантажування характеризуються дією на працівників численних шкідливих і небезпечних виробничих чинників.

**Можливі небезпечні і шкідливі виробничі фактори на робочому місці водія автотранспортних засобів (далі – АТЗ):**

* машини і механізми, що рухаються на дорогах, навантажувальні машини і механізми, рухомі частини автомобілів під час технічного обслуговування і ремонту, самовільний рух великотоннажних АТЗ (наприклад, на спусках);
* підвищена запиленість та загазованість повітря робочої зони (вміст пилу, двоокису вуглецю, окислу вуглецю, оксидів азоту, пари бензину тощо);
* підвищена температура повітря у кабіні у теплий період року (протяги через підвищену швидкість руху повітря, якщо відкрито вікна кабіни) та знижена температура повітря у холодний період;
* підвищена чи знижена температура поверхонь деяких частин автомобіля в теплий та холодний період року, термічні фактори (пожежі, вибухи при подаванні палива в карбюратор двигуна самопливом, перевірки рівня палива в паливному баці з використанням відкритого полум’я, витікання газу з газобалонної установки автомобіля; опіки парою, гарячою водою із радіатора тощо);
* підвищені шум та вібрація від вузлів і систем автомобіля;
* підвищена рухомість повітря (протяги під час руху автомобіля з відкитими вітровими стеклами в теплий період року);
* підвищене значення напруги в електричній мережі, замикання якої може пройти через тіло людини при порушенні вимог електробезпеки та потраплянні розряду блискавки в автомобіль під час грози;
* відсутність чи недостатність природнього світла під час роботи у темну пору доби;
* підвищена яскравість світла від фар зустрічних автомобілів у темну пору доби;
* прямий і відображений блиск від фар зустрічних автомобілів, відображення сонячних променів тощо;
* гострі краї, задирки та шорсткість на поверхні інструментів та обладнання при виконанні ремонтних робіт;
* знаходження робочого місця на значній висоті від землі під час огляду та розкріплення вантажу в кузові, ручного тентування кузову тощо;
* незадовільний стан доріг, якими рухаються АТЗ;
* біологічно небезпечні і шкідливі виробничі фактори при перевезенні біологічно небезпечних вантажів (заражених патогенними мікроорганізмами чи продуктами їх життєдіяльності, рослин та тварин);
* фізичне перенавантаження під час тривалого керування, ручного завантаження та розвантаження штучних затарених вантажів, незручна робоча поза під час ремонту і технічного обслуговування автомобіля;
* нервово-психічне перенавантаження під час керування автомобілем за умов інтенсивного дорожнього руху та по польових дорогах, гіподинамія та монотонність роботи при керуванні автомобілем під час далеких рейсів, порушення правил дорожнього руху пішоходами та водіями інших ТЗ, що приводять до аварійних ситуацій;
* токсична, подразнююча дія пально-мастильних матеріалів на органи дихання та шкіру, канцерогенна дія через органи дихання відпрацьованих газів.

Основним джерелом **хімічних речовин** у кабіні АТЗ є відпрацьовані гази двигуна, склад яких залежить від виду палива.

Основними джерелами **шуму та вібрації** є двигун, випускні трубопроводи, кузов, стан дорожнього покриття тощо. Рівні шуму та вібрації зростають із збільшенням швидкості руху автомобіля.

**Важкість праці** водія зумовлена вимушеною позою протягом усього періоду керування автомобілем та при виконанні ремонтних робіт в польових умовах. Для певних категорій водіїв (наприклад, при сумісництві роботи водія, експедитора та вантажника) важкість праці зростає внаслідок вантажно-розвантажувальних робіт (нахили, перенесення вантажів).

**Напруженість праці водія** - високий рівень нервово-емоційної напруги під час руху в щільному транспортному потоці чи за умов недостатньої видимості. Високий рівень нервово-емоційної напруги обумовлено особистим ризиком, відповідальністю за безпеку вантажу та учасників руху, іноді жорсткою регламентацією руху в часі (необхідність прибути у кінцевий пункт маршруту у встановлений час).

**Інформаційний потік**, що надходить до водія автомобіля, монотонність праці можуть зумовити засинання водія під час руху, що частіше спостерігається під час поїздок на дальні дистанції і підсилюється за умов гіподинамії, одноманітності шляху і ненормованості робочого часу.

**Умови праці на робочих місцях водіїв** АТЗ найчастіше відповідають III класу 1 чи 2 ступеня - як шкідливі, важкі та напружені. Кількість чинників виробничого довкілля, фактичні значення яких перевищують нормативні значення на робочому місці водія, як правило, не менше трьох.

Через неможливість усунути такі чинники виробничого довкілля, як важкість праці (робоча поза) та напруженість трудового процесу, особливе значення має профілактика несприятливого впливу цих чинників для мінімізації факторів ризику розвитку патології серцево-судинної системи, що може призвести до випадків так званої «природньої» смерті від загального захворювання» під час виконання трудових обов’язків працівником.

Для водіїв, які працюють за несприятливих умов, передбачені ст. 7 Закону України «Про охорону праці» від 14.10.1992  № 2694-XII, зі змінами, пільги та компенсації за роботу із шкідливими і важкими умовами праці, зокрема: щорічні додаткові відпустки, доплати та надбавки за умови праці, інші пільги та компенсації, передбачені законодавством.

|  |  |
| --- | --- |
| **Небезпечні умови**  1. Незадовільний стан автомобіля, який експлуатується тривалий час. 2. Незадовільний стан автодоріг. 3. Підвищена загазованість повітря робочої зони. 4. Шум і вібрація від систем автомобіля. 5. Підвищене фізичне навантаження під час тривалого керування, завантаження та розвантаження штучних затарених вантажів. 6. Монотонність праці та гіподинамія при керуванні автомобілем у далеких рейсах. 7. Нервово-емоційне напруження при керуванні автомобілем в умовах інтенсивного дорожнього руху.  8. Перевірка розміщення вантажу в кузові без обладнання його стаціонарною драбиною та за відсутності спеціально обладнаної естакади з огородженням.  9. Виконання ремонтних робіт автомобіля в польових умовах (в т.ч. шиномонтажні роботи, роботи з ударними інструментами, зі знаходженням під піднятим підйомником автомобілем тощо).  10. Перевезення небезпечних вантажів (в т.ч. пально-мастильних матеріалів, газів, небезпечних хімічних речовин, протруєного зерна тощо). | **Небезпечні дії**  1. Відсутність перевірки технічного стану автомобіля перед рейсом. 2. Виїзд в рейс без проходження медичного огляду, у втомленому чи хворобливому стані, після вживання лікарських засобів, які впливають на швидкість реакції, координацію рухів тощо.  3. Перевищення встановленої швидкості руху. 4. Недотримання дистанції на дорозі. 5. Неврахування погодних умов і стану дорожнього покриття. 6. Завантаження автомобіля понад норму, незакріплення чи неправильне розміщення вантажу в кузові. 7. Неправильне встановлення автомобіля на розвантажувачі чи під час зупинки на похилій ділянці дороги. 8. Перевищення дозволеної тривалості перебування в рейсі.  9. Порушення вимог інструкцій з охорони праці, пожежної безпеки під час ремонтних робіт, огляду вантажу в кузові тощо.  10. Порушення Правил дорожнього руху під час обгонів транспортних засобів, руху через залізничні переїзди, нерегульовані перехрестя доріг тощо. |
| http://oppb.com.ua/sites/default/files/catmortician/help/arrow.png | http://oppb.com.ua/sites/default/files/catmortician/help/arrow.png |
| **Небезпечна ситуація**  1. Накопичення втоми водієм після тривалого перебування за кермом. 2. Втрата керування автомобілем внаслідок наявності експлуатаційних дефектів у деталях автомобіля; зіткнення з іншим транспортним засобом; через перенавантаження автомобіля, неправильне розміщення або незакріплення вантажу в кузові АТЗ; неврахування стану дорожного покриття чи уклону дороги; прийом лікарських засобів, які впивають на швидкість реакції та координацію рухів; сонливість після прийому ліків, через втому та монотонність праці. 3. Виникнення пожежі на автомобілі. 4. Від’єднання причепу під час руху.  5. Порушення Правил дорожнього руху водіями чи пішоходами, іншими учасниками руху зі створенням аварійної ситуації.  6. Аварія на АТЗ через незадовільний стан автомобіля, дорожнього покриття, порушення Правил дорожнього руху водієм АТЗ чи іншими учасниками дорожнього руху.  7. Падіння піднятого кузова автомобіля-самоскида, перекидної кабіни вантажного автомобіля, інших піднятих і вивішених на домкраті або підйомнику частин автомобіля при невстановленні спеціальних упорів, козелків. | |
| http://oppb.com.ua/sites/default/files/catmortician/help/arrow.png | |
| Можливі наслідки — ДТП, травмування. | |

**ВАЖЛИВО**

Роботи, пов’язані з керуванням АТЗ, входять до Переліку робіт, де є потреба у професійному доборі, затвердженого наказом МОЗ України та Держнаглядохоронпраці України від 23.09.1994 № 263/121, тому водії повинні проходити **щорічне спеціальне навчання і перевірку знань** нормативно-правових актів охорони праці (інструкцій з охорони праці, пожежної безпеки, електробезпеки, порядків надання домедичної допомоги тощо) відповідно до їх трудових обов’язків.

З водіями проводять інструктажі: з безпеки руху (вступний, первинний, передрейсовий (цільовий), періодичний (повторний), позаплановий (спеціальний)), а також з питань охорони праці (вступний, первинний, повторний, позаплановий, цільовий) та протипожежні інструктажі (вступний, первинний, повторний, позаплановий та цільовий).

**Загальні вимоги до технічного стану АТЗ**

Технічний стан АТЗ та їх обладнання повинні відповідати вимогам Правил дорожнього руху та охорони довкілля, а також правил технічної експлуатації, інструкцій заводів-виробників та іншої нормативно-технічної документації.

Обладнання та укомплектованість автомобілів, причепів, напівпричепів усіх типів, марок і призначення, що експлуатуються, повинні відповідати вимогам Правил дорожнього руху, інструкцій заводів-виробників, а також НПАОП 0.00-1.62-12 «Правила охорони праці на автомобільному транспорті», затвердженому наказом Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 №964, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України (далі – Мінюст) 01.08.2012 за №1299/21611.

Органи керування АТЗ мають бути зі справними ущільнювачами, що перешкоджають проникненню відпрацьованих газів до кабіни (салону).

Системи живлення, мащення та охолодження повинні бути справними і не допускати витікання палива, оливи, антифризу та води. Розміщення елементів паливної системи повинно бути таким, щоб у разі витікання паливо потрапляло тільки на дорогу, а не на елементи вихлопної системи АТЗ.

Елементи і з’єднання системи випуску відпрацьованих газів мають бути справними. Вентиляція картера двигуна не повинна допускати проривання газів у підкапотний простір.

Стоянкова гальмова система має забезпечувати нерухомий стан АТЗ повної маси на шляху з ухилом не менше 16 %, великовагових вантажних автомобілів та автопоїздів у спорядженому стані — не менше 31 %., а стоянкова гальмова система причепа (напівпричепа) у разі від’єднання його від тягача повинна забезпечувати нерухомий стан причепу на схилі.

Диски коліс повинні бути надійно закріплені на маточинах, замкові кільця - справними і правильно встановленими на своїх місцях. За наявності тріщин та погнутості дисків коліс їх експлуатація заборонена.

Технічний стан електрообладнання АТЗ має забезпечувати запуск двигуна за допомогою стартера, безперебійне та своєчасне запалювання суміші у циліндрах двигуна, безвідмовну роботу приладів освітлення, сигналізації та електричних контрольних приладів, а також унеможливлювати іскроутворення у проводах і затискачах.

Усі проводи електрообладнання повинні бути укріплені і мати надійну непошкоджену електроізоляцію, що унеможливлює їх обривання, перетирання, зношення або коротке замикання. Акумуляторну батарею необхідно надійно закріпити у легкодоступному місці. Не можна допускати витікання електроліту з моноблока акумуляторної батареї.

Усі драбини, поручні, перехідні містки та робочі площадки на ТЗ повинні утримуватися у справному стані. Опорні поверхні цих елементів повинні бути рифлені.

Підйомні механізми, обладнання керування підійманням (опусканням) кузова, бортів тощо на спеціалізованих транспортних засобах повинні бути справними, а рухомі їх деталі (шестерні, ланцюги, ремені тощо) повинні мати справне огородження.

Великовагові та великогабаритні АТЗ облаштовують проблисковими маячками оранжевого кольору.

У разі направлення в рейс тривалістю понад добу вантажні автомобілі додатково укомплектовують підставками (козелками), лопатою, буксирним пристроєм, запобіжною вилкою (переносним пристроєм) для замкового кільця колеса, а взимку — додатково ланцюгами проти ковзання.

Храповик колінчастого вала повинен мати неспрацьовані прорізи, а пускова рукоятка - пряму шпильку відповідної довжини та міцності.

Двері кабін, капоти повинні мати справні обмежувачі відкривання і фіксатори відкритого та закритого положення. Підніжки, буфери, спеціальні майданчики, ступені стаціонарних драбин повинні мати незношену рифлену поверхню і бути надійно закріплені у місцях, передбачених конструкцією ТЗ.

При перевезенні вантажів насипом, необхідно забезпечити ущільнення у місцях з’єднання підлоги та бортів кузова, а також наростити борти кузова до висоти 1,0–1,1 м. Кузови автомобілів для перевезення сипучих вантажів для їх збереження обладнують тентами, брезентом тощо.

Перевізником (власником, орендарем) повинна здійснюватися перевірка технічного стану АТЗ у період між державними технічними оглядами цього ТЗ відповідно до складеного ним графіку перевірки технічного стану ТЗ згідно з вимогами розділу VI Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 №974, зареєстрованого в Мінюсті 01.09.2008 за N 794/15485 (далі Порядок №974).

Крім того, вантажоперевізник зобов’язаний забезпечити щозмінну перевірку функціонування його складників і систем, щопіврічну перевірку вантажних ТЗ, а також періодичний плановий контроль укомплектованості КТЗ, періодичний контроль технічного стану під час процесів технічного обслуговування і ремонту ТЗ відповідно до вимог системи технічного обслуговування і ремонту (далі - СТОІР), а також позапланове перевіряння технічного стану в разі виявлення істотних невідповідностей складників і систем або у випадку скоєння дорожньо-транспортної пригоди чи інших подій, що спричинили пошкодження КТЗ.

Щозмінну перевірку технічного стану ТЗ повинен здійснювати водій АТЗ відповідно до вимог розділу ІІІ Порядку №974.

**Основні вимоги безпеки**

**1.** У рейс дозволено випускати лише технічно справні, укомплектовані АТЗ, що має бути підтверджено підписами у дорожньому листі особи, відповідальної за випуск автомобіля, та водія.

**2**. Водій може виїжджати у рейс тільки після проходження медичного огляду та відповідної відмітки про це у дорожньому листі.

**ВАЖЛИВО** Водії підлягають **медичним оглядам** при прийнятті на роботу, а також у процесі трудової діяльності згідно з Положенням про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров’я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 №65/80, зареєстрованим в Мінюсті 22.02.2013 за №308/22840, зі змінами. Медичний огляд водіїв АТЗ передбачає: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові та післярейсові огляди, а також позачергові огляди, спричинені необхідністю.

Водії також проходять один раз на два роки наркологічні та психіатричні огляди згідно з Переліком професій та видів діяльності, для яких є обов’язковим первинний і періодичний профілактичний наркологічний огляд, затверджених постановою Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) від 06.11.1997 №1238, та Порядком проведення обов’язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів, затвердженим постановою КМУ від 27.09.2000 №1465.

При виконанні водіями робіт з ручного навантаження (розвантаження) штучних затарених вантажів та підйомі на висоту вище 1,3м. в кузов АТЗ чи причеп для перевірки розміщення вантажу, його закріплення, тентування тощо водії повинні додатково проходити медичний огляд згідно з Порядком проведення медичних оглядів працівників певних категорій, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров′я України від 21.05.2007 №246, зареєстрованим в Мінюсті 23.07.2007 за №846/14113, зі змінами.

**3**. Перед виїздом водія потрібно поінформувати про умови праці на маршруті, місця вантажних робіт та особливості перевезення вантажу. При відправленні в рейс понад 1 добу крім того потрібно перевірити укомплектованість автомобіля необхідними пристроями, устаткуванням та інвентарем (згідно з [п. 1.14 гл. 1 розд. III](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1299-12/print1343292094987180#n66) Правил охорони праці на автомобільному транспорті) та їх справність; повідомити водію про режим праці та відпочинку; записати у дорожньому листі маршрут слідування з вказанням місць тимчасового та тривалого відпочинку.

**4.** Роботодавець не має права направляти водія у рейс, якщо він не мав до виїзду відпочинку, передбаченого законодавством (п. 1.15 розділу XIII Правил охорони праці на автомобільному транспорті).

**ВАЖЛИВО Вимоги щодо забезпечення належного режиму праці та відпочинку водіїв АТЗ**

Для забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці, збереження здоров’я та працездатності водіїв законодавством України передбачено певні заходи. Так, особливості регулювання робочого часу та часу відпочинку водіїв, порядок його обліку встановлено у Положенні про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженому наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 07.06.2010. № 340.

**Основні вимоги до режиму праці та відпочинку водіїв:**

* нормальна тривалість робочого часу водіїв не має перевищувати 40 год. на тиждень;
* якщо за умовами роботи не може бути додержано встановлену для водіїв щоденну (щотижневу) тривалість робочого часу, допускається запроваджувати підсумований облік робочого часу, щоб тривалість робочого часу за обліковий період не перевищувала нормальної кількості робочих годин;
* у разі підсумованого обліку робочого часу водія нормальна тривалість робочого дня (зміни) не повинна перевищувати 10 год.;
* тривалість роботи (зміни) водія напередодні святкових і неробочих днів та у нічний час скорочується на 1 год.;
* змінний період керування водія, разом з надурочними роботами, не має перевищувати 9 год.; а для водіїв, які перевозять великовагові, великогабаритні та небезпечні вантажі, змінний період керування, разом з надурочними роботами, не має перевищувати 8 год.;
* змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) може бути збільшений понад встановлені норми у разі виникнення непередбачених обставин (технічна несправність транспортного засобу, зупинення його руху у рейсі (на маршруті), несприятливі погодні умови тощо);
* тривалість керування водія на тиждень, разом з надурочними роботами, не має перевищувати 48 год.;
* після керування протягом чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше 45 хв., якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку; ця перерва може бути замінена перервами тривалістю не менше 15 хв. кожна, розподіленими протягом періоду керування, при цьому перерва для відпочинку та харчування не входить до робочого часу водія;
* тривалість щотижневого відпочинку водія має бути не менше 45 послідовних годин.

**5**. Зчіплювання та розчіплювання автомобілів з причепами та напівпричепами дозволено проводити тільки на рівній неслизькій поверхні з твердим покривом. Зчіплювання автомобіля з причепом мають забезпечувати три працівники — водій, працівник-зчіплювач та особа, яка координує їх роботу.

Порядок їх взаємодії: водій подає автомобіль назад з мінімальною швидкістю, неухильно виконуючи команди працівника, який координує зчіплювання. Координатор має перебувати на місці, з якого йому одночасно добре видно водія та працівника-зчіплювача протягом усієї тривалості зчіплювання. Він не повинен допомагати зчіплювачу, а також залишати своє місце до закінчення зчіплювання.

У виняткових випадках (далекі рейси, перевезення зерна з поля тощо) зчіплювання може проводити сам водій. При цьому він повинен:

- загальмувати причіп стоянковим гальмом;

-перевірити стан буксирного обладнання;

- покласти упорні колодки під задні колеса причепа;

- провести зчіплювання, забезпечивши з’єднання гідравлічних, пневматичних та електричних систем автомобіля та причепа, а також кріплення страхувальних тросів (ланцюгів) на причепах без автоматичного обладнання.

**Заборонено** проводити зчіплювання у разі несправності дишла причепа (відсутність пружин дишла, упора, їх несправності тощо).

Борти напівпричепа під час зчіплювання та розчіплювання мають бути закриті. Перед зчіплюванням необхідно переконатися, що сідельно-зчіпний пристрій, шкворень та їх кріплення справні; напівпричіп загальмовано стоянковим гальмом; передню частину напівпричепа розташовано так, щоб під час зчіплювання передній край опорного листа потрапляв по висоті на полозки або на сідло. За необхідності потрібно підняти або опустити передню частину напівпричепа.

**6**. При вимушеній зупинці автомобіля на узбіччі або на краю проїжджої частини дороги для проведення ремонту водій зобов’язаний увімкнути аварійну світлову сигналізацію, одягнути сигнальний жилет та установити знак аварійного зупинення або миготливий червоний ліхтар на відстані не ближче 20 м до автотранспортного засобу (в населених пунктах) та 40 м - за їх межами.

Під час ремонтування автомобіля на дорозі водій зобов’язаний дотримуватися вимог безпеки праці, які передбачено для технічного обслуговування та ремонтування автотранспортних засобів в інструкції з охорони праці. За відсутності у водія необхідних пристроїв та інструменту для безпечного виконання певного виду робіт виконувати ремонтні роботи **заборонено**. Також не можна допускати до ремонту автомобіля на лінії сторонніх осіб.

**7**. **Заборонено:**

**7.1.** перевозити такі види затарених зернових вантажів: які перебувають у стані саморозігрівання; заражені шкідниками; недегазовані після газової дезінсекції; зі слідами підмочування; без належного маркування на тарі, у нестандартній або несправній тарі.

**7.2.** перебувати у кабіні та кузові АТЗ під час завантаження та розвантаження вантажу вантажопідіймальними механізмами, під піднятим вантажем та переміщення людей разом з вантажем; між стінкою кузова чи будь-яким предметом або будівлею та навантажувачем чи іншим автомобілем, що робить маневрування; а іншим працівникам – у кузові АТЗ під час перевезення вантажу до місця складування.

**7.3.** для підняття на причеп або в кузов ставати на колеса, чіплятися за борт причепу (кузова), а також пересуватися по борту кузова, сидіти, стояти на його бортах. Підійматися (спускатися) в кузов необхідно за допомогою справної випробуваної приставної драбини чи стаціонарної естакади з огородженнями (перилами висотою не нижче 1,1м. з бортовим елементом огородження)

**7.4.** проводити роботи зверху кузова, на даху причепа тощо без наявності огородження з перилами висотою не нижче 1,1м.

**7.5.** при натягуванні тенту накриття кузову вручну різко смикати за вірьовки, паски, що може спричинити їх пошкодження або втрату рівноваги працівником та падіння з травмуванням;

**7.6.** водіям, вантажникам та іншим особам під час стоянки відпочивати або спати в кабіні, салоні при працюючому двигуні.

**8.** У разі механізованого розвантажування вантажу у вантажоотримувача перекидачами водій має установити автомобіль (автопоїзд) на перекидач, загальмувати його, увімкнути нижчу передачу, вийти з кабіни і перебувати у безпечній зоні у межах видимості оператора перекидача. Водію **заборонено** зачищати від залишків вантажу кузов автомобіля, який встановлено на перекидачі.

**9.** Продукт, який завис у кузові при розвантаженні, необхідно видаляти за допомогою лопат з подовженою ручкою, стоячи збоку від ймовірного шляху його руху.

**10.** Під час навантаження (розвантаження) заборонено кидати та тягнути тару, що призводять до її пошкодження.

**11. Загальні вимоги безпеки під час перевезення вантажів**

Швидкість руху автотранспортних засобів на території вантажовідправника та вантажоотримувача не повинна перевищувати 10 км/год., а в приміщеннях – 5 км/год. Для забезпечення безпеки руху АТЗ на в’їзді до території повинен бути вивішений схематичний план (схема) руху АТЗ та працівників, де зазначають дозволені та заборонені напрямки руху, поворотів, зупинок, виїздів, в’їздів тощо.

**ВАЖЛИВО Вимоги безпеки під час перевезення небезпечних вантажів**

Правила перевезення небезпечних вантажів крім Правил дорожнього руху регламентовано Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» №1644-III (далі – Закон №1644) від 06.04.2000 зі змінами.

Небезпечний вантаж - речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин: клас 1 - вибухові речовини та вироби; клас 2 - гази; клас 3 - легкозаймисті рідини; клас 4.1 - легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 - речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 - речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 - речовини, що окислюють; клас 5.2 - органічні пероксиди; клас 6.1 - токсичні речовини; клас 6.2 - інфекційні речовини; клас 7 - радіоактивні матеріали; клас 8 - корозійні речовини; клас 9 - інші небезпечні речовини та вироби.

Зерно, протруєне пестицидними протруйниками, прирівнюється за небезпечністю до пестицидів. Тому завантажувати протруєне зерно потрібно у мішки, з міцних, непроникних для пестицидів матеріалів. На мішках повинен бути напис тривкою фарбою «ОТРУЙНЕ» або «ПРОТРУЄНЕ». Мішки з протруєним зерном потрібно зашивати спеціальними машинами або щільно зав’язувати. **Заборонено** перевозити людей разом із протруєним зерном.

Згідно зі ст. 8 Закону №1644 вантажоперевізник «небезпечних вантажів має право на:

- своєчасне одержання небезпечного вантажу разом з відповідними документами з повною інформацією про вантаж;

- проведення всебічної передбаченої законодавством перевірки небезпечного вантажу, що приймається до перевезення, та документів на нього;

- відмову у прийнятті до перевезення небезпечного вантажу у разі невідповідності вантажу або документів на нього встановленим вимогам;

- відшкодування збитків, заподіяних йому внаслідок подання відправником недостовірної інформації про вантаж або несвоєчасного прийняття його одержувачем.

Перевізник небезпечних вантажів зобов'язаний:

- приймати небезпечні вантажі до перевезення, якщо вантаж і документи на нього відповідають встановленим вимогам;

- забезпечувати перевезення небезпечних вантажів у встановленому порядку визначеними транспортними засобами;

- у разі дорожнього перевезення розробити та погодити з органами Національної поліції, маршрути і режими перевезення небезпечних вантажів; забезпечити своєчасний огляд транспортних засобів територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, та отримання відповідного свідоцтва про допуск до перевезення небезпечного вантажу; під час перевезення не відхилятися від узгодженого маршруту, додержуватися безпечних умов руху та постійно контролювати стан транспортного засобу і вантажу;

- перевозити у встановлений строк небезпечний вантаж та передавати його одержувачу;

- забезпечувати належне зберігання небезпечного вантажу;

- у відповідних випадках здійснювати заходи фізичного захисту і охороняти небезпечний вантаж;

- забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, та їх медичного огляду; в разі дорожнього перевезення забезпечувати одержання водіями свідоцтв про допуск до перевезення небезпечних вантажів встановленого зразка після навчання та складання відповідних іспитів у територіальних органах Міністерства внутрішніх справ України;

- надавати в установленому порядку необхідну інформацію про перевезення небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам, зазначеним у [статтях 10](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#n100), [15](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#n136) і [16](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#n149) цього Закону, в разі дорожнього перевезення - органам Національної поліції;

- здійснювати в установленому порядку обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення таких вантажів;

- відшкодовувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.»

Стаття 16 Закону №1644 визначає компетенцію Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів: «До компетенції Міністерства внутрішніх справ України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів належить:

- розроблення і затвердження за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

- здійснення контролю за забезпеченням організації підготовки водіїв транспортних засобів та уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів;

- приймання іспитів та видача відповідних свідоцтв установленого зразка.

До компетенції Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів належить:

- [здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#n18), додержанням законодавства у зазначеній сфері;

- розроблення і видача в установленому [порядку](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1043-18#n4) погоджень маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів.».

Стаття 19 Закону №1644 встановлдює вимоги до транспортних засобів, якими перевозяться небезпечні вантажі: «Транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, повинні відповідати вимогам державних стандартів, безпеки, охорони праці та екології, а також у встановлених законодавством випадках мати відповідне маркування і свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів. У разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідні свідоцтва, згідно з законодавством, видаються територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України.».

**12.** При зупинці (стоянці) автомобіля водій, залишаючи ТЗ, повинен вжити всіх заходів проти самовільного його руху: зупинити двигун, встановити важіль перемикання передач (контролер) у нейтральне положення, загальмувати автомобіль стоянковим гальмом. Якщо автомобіль стоїть навіть на незначному уклоні, необхідно додатково підставити під колеса упорні колодки.

На спусках та підйомах, де спосіб постановки не регламентується засобами регулювання руху, ТЗ необхідно ставити під кутом до краю проїжджої частини так, щоб виключити можливість їх самовільного руху.

**13.** У тривалих рейсах без повернення на місце базування водій повинен здійснювати перевірку технічного стану транспортного засобу щонайменше один раз на добу.

**14.** **Вимоги безпеки під час ремонтних робіт та до інструментів і пристосувань.**

Працівники, які проводять технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів, агрегатів, вузлів та деталей, повинні забезпечуватись справним інструментом та пристроями, що відповідають вимогам безпеки. Перед початком роботи та періодично, не рідше 1разу на 3 місяці, слід перевіряти весь інструмент, несправний інструмент необхідно замінити.

Особи, які проводять перевірку технічного стану, обслуговування та ремонт транспортних засобів на оглядових канавах, підйомниках та естакадах, повинні працювати у захисних касках.

Під час виконання робіт зубилом або іншим рубаючим інструментом необхідно користуватися захисними окулярами для оберігання очей від ураження металевими частинками, а також надягати на зубило захисну шайбу для захисту рук.

Перевіряти співвісність отворів у з'єднаннях агрегатів, вузлів і деталей допускається за допомогою конусної оправки, а не пальцем.

При перевірці рівня масла і рідини в агрегатах **забороняється** користуватися відкритим вогнем.

Перед вивішуванням частини автомобіля (причепа, напівпричепа) підйомними механізмами (домкратами, наканавними пересувними підйомниками, талями тощо), крім стаціонарних, необхідно спочатку встановити ТЗ на рівній поверхні, зупинити двигун, включити знижену передачу, загальмувати його стоянковим гальмом, підставити під колеса, що не підіймаються, упорні колодки. Під час вивішування ТЗ плунжер домкрата (наканавного пересувного підйомника) або надставка до нього повинні бути встановлені у місцях, які зазначено в технологічній документації, документації з експлуатації транспортних засобів, а сам  домкрат - на рівну неслизьку поверхню. У разі неміцного грунту під основу домкрата необхідно підкласти міцну дерев’яну підставку площею не менше 0,1 м**2** або дошку. Під вивішені частини ТЗ за допомогою домкратів (пересувних наканавних підйомників, талей тощо) для огляду, виконання технічних робіт та ремонту повинні бути встановлені підставки (козелки) у місцях, які зазначено в технологічній документації, документації з експлуатації ТЗ. Конструкція підставок (козелків) повинна забезпечувати надійність і стійкість при їх застосуванні, а також запобігати сковзанню транспортних засобів, що установлені на них. На кожній підставці (козелку) повинно бути зазначене граничнодопустиме навантаження.

За потреби виконання робіт під автомобілем, що знаходиться поза межами оглядової канави, підйомника, естакади, працівники повинні забезпечуватися і користуватися лежаками.

Під час технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів не допускається:

- виконувати будь-які роботи на автомобілі (причепі, напівпричепі), який вивішений тільки на одних підйомних механізмах (домкратах, наканавних пересувних підйомниках, талях тощо);

- підкладати під вивішені частини автомобіля (причепа, напівпричепа) замість підставок (козелків) диски коліс, цеглу та інші випадкові предмети;

- установлювати домкрат на випадкові предмети або підкладати їх під плунжер домкрата;

- знімати і ставити ресори на транспортні засоби усіх конструкцій і типів без попереднього їх розвантаження від маси кузова шляхом вивішування кузова з установленням підставок (козелків) під нього або раму автомобіля;

- проводити обслуговування та ремонт автомобілів при працюючому двигуні, за винятком окремих видів робіт, технологія проведення яких вимагає запуску двигуна;

- підіймати (вивішувати) автомобіль за буксирні пристрої (гаки) шляхом захоплення їх тросами, ланцюгами або гаком підйомного механізму;

- підіймати (навіть короткочасно) вантажі масою більше ніж це зазначено на табличці даного підйомного механізму;

- оглядати, поправляти, ремонтувати пневморесору, якщо працівник перебуває між кузовом автобуса і колесом;

- знімати, установлювати та транспортувати агрегати при зачалюванні їх тросами або канатами без спеціальних захватів;

- підіймати вантаж при косому натязі троса або ланцюгів;

- залишати інструмент і деталі на автомобілі (рамі, агрегатах, підніжках, капоті тощо), краях оглядової канави.

Ремонт, заміна підйомного механізму кузова автомобіля-самоскида, самоскидного причепа або доливання в нього масла повинні проводитися після установлення під піднятий кузов спеціального додаткового упору, що виключає можливість падіння або довільне опускання кузова. Не допускається:

- працювати без упору під піднятим кузовом автомобіля-самоскида, самоскидного причепа;

- використовувати випадкові підставки і підкладки замість спеціального додаткового упору;

- використовувати замість табельних стопорних пальців, які застосовуються на автомобілях типу КамАЗ, інші деталі та предмети;

- працювати з пошкодженими або неправильно установленими упорами;

- запускати двигун та переміщати автомобіль при піднятому кузові;

- проводити ремонтні роботи під піднятим кузовом автомобіля-самоскида, самоскидного причепа без попереднього його звільнення від вантажу.

Ремонтувати паливні баки за допомогою зварювання або паяння можна тільки після зняття їх з автомобіля, повного видалення залишків палива та знежирювання.

Під час роботи зубилом або іншим інструментом для рубання металу необхідно користуватися захисними окулярами для запобігання ураженню очей металевими частинками.Не допускається стояти проти обрубуваного кінця заготовки.

Перед зняттям колеса необхідно перевірити положення замкового кільця, ослабити затягнення гайок, автомобіль вивісити на спеціальному підйомнику або за допомогою іншого підйомного механізму. В останньому випадку під колеса, які не піднімаються, необхідно поставити спеціальні упори (колодки), а під вивішену частину автомобіля - спеціальні підставки (козелки). Перед відкручуванням гайок кріплення здвоєних бездискових коліс для їх зняття необхідно впевнитися, що на внутрішньому колесі покришка не зійшла з ободу. У разі виявлення будь-яких відхилень в умовах ремонтної бази необхідно знімати обидва колеса разом, а на лінії - перед відкручуванням гайок повністю випустити повітря із обох камер.

Перед демонтажем шини (з диска колеса) повітря із камери повинно бути повністю випущене. Демонтаж шини повинен виконуватися на спеціальному стенді або за допомогою зйомного пристрою. Монтаж та демонтаж шин на лінії необхідно проводити монтажним інструментом. Перед монтажем шини необхідно перевірити справність і чистоту ободу, диска колеса, бортового і замкового кілець, а також шини. Замкове кільце при монтажі шини на диск колеса повинно надійно входити у виїмку ободу всією внутрішньою поверхнею. Ободи і їх елементи не допускаються до монтажу при виявленні на них деформацій, тріщин, гострих кромок і задирок, іржі у місцях контакту з шиною, розроблення кріпильних отворів більше за допустимі розміри.

Накачування та підкачування знятих з транспортних засобів шин в умовах підприємства повинні виконуватись монтувальником шин тільки в запобіжних клітях (пристроях) або з використанням інших запобіжних пристроїв, що перешкоджають вильоту кілець та травмуванню працівників при розриві шини. Під час накачування шин у дорожніх умовах - використовувати переносні запобіжні пристрої, запобіжну вилку відповідної довжини та міцності або покласти колесо замковим кільцем униз.

Накачування шин слід вести у два етапи: спочатку до тиску 0,05 МПа (0,5 кг/см**2**) з перевіркою положення замкового кільця, а потім, переконавшись, що кромка кільця знаходиться під бортом шини, - до максимального тиску, встановленого інструкцією. У разі виявлення неправильного положення замкового кільця необхідно випустити повітря із шини, що накачується, поправити положення кільця, а потім повторити раніше вказані операції. При повторному неправильному положенні замкового кільця його необхідно замінити.

Підкачування шин без демонтажу слід проводити, якщо тиск повітря в них знизився не більше як на 40% від норми і є упевненість, що правильність монтажу не порушена. Перед накачуванням шин на розбірних ободах з болтовим з’єднанням необхідно переконатися, що всі гайки затягнені однаково відповідно до документації з технічного обслуговування автомобілів. Не допускаються до експлуатації ободи, у яких немає хоч би однієї гайки.

Не допускається:

- при демонтажі шини вибивати диск кувалдою (молотком);

- зняття одного зі здвоєних коліс з автомобіля без застосування домкрата, шляхом наїзду другого здвоєного колеса на предмет, що виступає;

- при накачуванні шини повітрям або під тиском в шині поправляти її положення на диску постукуванням, поправляти положення бортового та замкового кілець, бити по замковому кільцю молотком, кувалдою або іншими предметами;

- монтувати шини на диски коліс, що не відповідають розміру шин, і якщо вони мають задирки та пошкодження, які перешкоджають монтажу;

- застосовувати при монтажі шини замкові та бортові кільця, що не відповідають даній моделі.

**Антифриз та гальмівна рідина.** На тарі, в якій зберігають (перевозять) антифриз та гальмівну рідину, і на порожній тарі з-під них повинен бути незмивний напис великими літерами “ОТРУТА”, а також знак, встановлений для отруйних речовин. Не допускається:

- наливати антифриз і гальмівну рідину у тару, яка не відповідає названим вище вимогам, грязну, мокру;

- переливати антифриз і гальмівну рідину шлангом шляхом засмоктування ротом;

- застосовувати тару з-під антифризу і гальмівної рідини для перевезення і зберігання харчових продуктів;

- перевозити антифриз і гальмівну рідину спільно з людьми, тваринами, харчовими продуктами.

Перед заправкою системи охолодження антифризом необхідно: перевірити, чи немає в системі охолодження (у з’єднувальних шлангах, радіаторі, сальниках водяного насоса тощо) течі, а за наявності необхідно її ліквідувати; промити систему охолодження чистою гарячою водою.

Заправку системи охолодження двигуна антифризом і гальмової системи гальмівною рідиною слід проводити тільки за допомогою спеціально призначеної для цієї мети посудини. Заправна посудина повинна бути очищена і промита, мати відповідний напис: “Тільки для антифризу” або “Тільки для гальмівної рідини”. При роботі з цими рідинами необхідно вжити заходів, що виключають попадання в них нафтопродуктів (бензину, дизельного палива, масла тощо).

Заливати антифриз у систему охолодження без розширювального бачка слід не до горловини радіатора, а на 10% менше об’єму системи охолодження, тому що під час роботи двигуна (при нагріванні) антифриз розширюється більше води, що може призвести до його витікання.

Після кожної операції з гальмівною рідиною та антифризом (одержання, видача, заправка автомобіля, перевірка якості) треба ретельно мити руки водою з милом. При випадковому заковтуванні антифризу або гальмівної рідини потерпілому повинна бути негайно надана медична допомога.

Забороняється допускати до роботи з антифризом і гальмівною рідиною осіб, які не пройшли інструктажу з вимог безпеки при їх використанні та зберіганні або яким за медичним висновком така робота протипоказана за станом здоров’я.

Конструкція упорних автомобільних колодок повинна відповідати таким вимогам: витримувати максимальне навантаження, що дорівнює половині навантаження на вісь автомобіля (повної маси) відповідного типу; забезпечувати щільне установлення під колеса; виключати ковзання після установлення у разі початку руху автомобіля.

Помости, площадки для виконання робіт з обслуговування та ремонту транспортних засобів, які розташовані на висоті 1 м і більше (над рівнем підлоги), повинні бути стійкі, мати драбину і поручні висотою 1 м з одним середнім проміжним горизонтальним елементом і суцільну бокову обшивку від підлоги на висоту не менше 0,15 м. Відстань між стояками поручнів не більше 2 м. При довжині помостів, площадок більше 3 м під ними повинні установлюватися проміжні опори. Ширина помосту не менше 0,6 м. Дошки настилу повинні бути укладені без зазорів та надійно закріплені, їх товщина не менше 40 мм. Кінці дощок повинні знаходитися на опорах. При виготовленні настилу із металу він повинен бути рифленим.

Переносні драбини-стрем’янки виготовлені із дерева повинні мати врізані у тятиву східці шириною не менше 150 мм і бути скріплені через кожні 2 м стяжними болтами. **Забороняється** застосовувати драбини з набивними східцями. Відстань між східцями драбини (у тому числі і помостів) не повинна бути більше 250 мм і менше 150 мм. Нижні кінці драбини повинні мати наконечники, що перешкоджають її ковзанню. Задні ніжки драбин-стрем’янок повинні бути скріплені стяжками.

Ручні інструменти (молотки, зубила, пробійники тощо) не повинні мати: на робочих поверхнях пошкоджень (вибоїн, відколів); на бокових гранях у місцях затискання їх рукою задирок та гострих ребер; на дерев’яних поверхнях ручок сучків, задирок, тріщин (поверхня повинна бути гладкою); наклепів та перегартованих робочих поверхонь.

Молотки та кувалди - надійно насаджені на дерев’яні ручки і щільно заклинені м’якими, сталевими зайорженими клинами. Ручки молотків та кувалд - виготовлені з твердих та в’язких порід сухого дерева і насаджені під прямим кутом по відношенню до вісі бойка, прямі, овального перерізу з незначним потовщенням до їх вільного кінця, довжиною не менше 300-400 мм залежно від ваги. Застосування ручок з м’яких або товстошарових порід дерева, з приварених металевих труб та прутків **забороняється**.

Усі інструменти, що мають загострені кінці для насаджування рукояток (напилки, викрутки, стамески тощо), повинні мати ручки, що відповідають розмірам інструменту, з бандажними кільцями. Зубила повинні бути довжиною не менше 150 мм, а відтягнена частина зубила - 60-70 мм. Різальна частина зубила повинна мати пряму або злегка випуклу лінію.

Слюсарні лещата повинні бути у повній справності, міцно захоплювати затискуваний виріб і мати на губках неспрацьовану насічку.

Гайкові ключі повинні відповідати розмірам гайок та головок болтів і не мати тріщин та забоїн, площини зіва ключів повинні бути паралельними і не повинні бути закатаними. Розвідні ключі не повинні бути ослабленими у рухомих частинах.

Лезо викруток повинно за товщиною відповідати ширині шліца в головці гвинта.

Зенкери, свердла і тому подібний вставний інструмент повинні бути правильно заточені і не мати тріщин, вибоїн, задирок та інших дефектів. Хвостовики цього інструменту не повинні мати нерівностей, скосів, тріщин та інших пошкоджень, повинні бути міцно пригнаними і правильно центрованими.

**ЗАХОДИ ПО УНИКНЕННЮ НЕЩАСНИХ ВИПАДКІВ З ВОДІЯМИ АТЗ**

**1.** Забезпечити водіїв спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту відповідно до трудових обов’язків, а автомобілі - справними вогнегасниками та передрейсовим оглядом технічного стану, своєчасним технічним обслуговуванням.

**2.** Розробити робочі інструкції з визначенням функціональних обов’язків працівників відповідно до виконуваних ними робіт.

**3.** Розробити інструкції з охорони праці за професіями водія АТЗ та по видам робіт, які виконуються працівниками з урахуванням їх трудових обов’язків.

**4.** Організувати та контролювати своєчасне проведення попереднього (при працевлаштуванні), періодичного, передрейсового та післярейсового (за потреби) медичних оглядів водіїв АТЗ. При виконанні водіями робіт з навантаження (розвантаження) штучних затарених вантажів та підйомі на висоту вище 1,3м. в кузов АТЗ чи причеп – додатково медичний огляд згідно з Порядком проведення медичних оглядів працівників певних категорій, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров′я України від 21.05.2007 №246, зареєстрованим в Мінюсті 23.07.2007 за №846/14113, зі змінами.

**5.** Проводити спеціальне навчання, перевірку знань та інструктажі з охорони праці і безпеки дорожнього руху з водіями АТЗ.

**6.** Призначити відповідальну особу, на яку покласти обов’язки по передрейсовому контролю за технічним станом АТЗ, та осіб, які виконуватимуть ремонт АТЗ.

**7.** Облаштувати АТЗ, які обладнані тентами, що знімаються при завантаженні вантажів, спеціальними механічними намотувальними пристроями для натягування тентів з землі після навантаження та заборонити водіям перенавантаження причепів, кузовів вище бортів, а також підйом на причепи, в кузови для тентування.

8. В договорах на перевезення вантажів визначати обов’язки вантажовідправника та вантажоотримувача по забезпеченню правильного завантаження (розвантаження), за потреби – розкріплення вантажу в АТЗ, по облаштуванню естакад з огородженнями для забезпечення безпечного огляду водіями вантажу.

8. Вивісити на в’їзді до території схеми руху АТЗ по підприємству з позначенням маршрутів руху АТЗ, пішоходів, тощо.

Пам′ятка підготовлена страховим експертом з охорони праці Токмацького відділення управління виконавчої дирекції Фонду соціального страхування України у Запорізькій області Антипенко С.Г.

моб. тел.. 0689278326.