

Утверждена
Приказом Департамента
автомобильного транспорта
Министерства транспорта
Российской Федерации
от 27 февраля 1996 г. N 16

Согласовано
с ЦК профсоюза работников
автомобильного транспорта
и дорожного хозяйства
7 августа 1995 года

Вводится в действие -
с 27 февраля 1996 года

**ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ N 19
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ БУКСИРОВКЕ,
СЦЕПКЕ И РАСЦЕПКЕ АВТОМОБИЛЕЙ ИЛИ АВТОМОБИЛЯ
И ПРИЦЕПА (ПОЛУПРИЦЕПА)**

ТОИ Р-200-19-95

Разработана Государственным научно - исследовательским институтом автомобильного транспорта.

Утверждена Приказом Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации от 27 февраля 1996 г. N 16.

Согласована ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства 7 августа 1995 г.

Вводится в действие с 27 февраля 1996 г.

Типовая инструкция разработана в соответствии с требованиями Положения о порядке разработки и утверждения правил и инструкций по охране труда и Методических указаний по разработке правил и инструкций по охране труда, утвержденных Минтрудом России 16 июля 1993 г. N 159, и на основе Правил по охране труда на автомобильном транспорте, ПОТ Р О-200-01-95.

Типовая инструкция предназначена для руководителей и специалистов автотранспортных организаций при их работе по разработке инструкций по охране труда для подчиненных им работников.

В разработке Инструкции принимали участие Донченко В.В., Самойлова Л.Г., Кузнецов Ю.М., Манусаджянц Ж.Г. (НИИАТ), Ипатов Г.В. (Департамент автомобильного транспорта), Обухов В.И. (Профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства).

1. Введение

1.1. Настоящая Инструкция регламентирует основные требования безопасности при буксировке, сцепке и расцепке автомобилей или автомобиля и прицепа (полуприцепа).

1.2. Водитель или специально назначенное лицо при выполнении работ по буксировке, сцепке и расцепке автомобилей или автомобиля и прицепа (полуприцепа) должен:

соблюдать требования инструкции по охране труда, разработанной на основе данной Типовой инструкции;

знать и уметь оказывать доврачебную помощь пострадавшему в соответствии с Типовой инструкцией N 22 по оказанию доврачебной помощи при несчастных случаях;

выполнять также указания представителя совместного комитета (комиссии) по охране труда или уполномоченного (доверенного) лица по охране труда профсоюзного комитета.

Заметив нарушение требований безопасности другим работником, предупредить его о необходимости их соблюдения.

2. Общие требования безопасности

2.1. К буксировке, сцепке и расцепке автомобилей или автомобиля и прицепа допускаются водители или специально назначенные лица, получившие вводный инструктаж и первичный инструктаж на рабочем месте по охране труда и обученные безопасным методам работы.

2.2. Работник, не прошедший своевременно повторный инструктаж по охране труда (не реже 1 раза в 3 месяца), не должен приступать к работе.

2.3. При буксировке, сцепке и расцепке необходимо быть внимательным, не отвлекаться на посторонние дела и разговоры.

2.4. При буксировке, сцепке и расцепке необходимо знать и помнить, что несчастные случаи наиболее часто могут происходить при:

работе с ненадежно заторможенным автомобилем, прицепом, полуприцепом;
нахождении работника между буксирующим автомобилем с работающим двигателем и прицепом или буксируемым автомобилем во время сцепки или расцепки;
использовании случайных предметов в качестве буксира;
несогласованных действиях водителей буксирующего и буксируемого автомобилей.

2.5. За невыполнение требований инструкции, разработанной на основе данной Типовой инструкции, работник, производящий буксировку, сцепку, расцепку автомобилей или автомобиля и прицепа (полуприцепа), несет ответственность согласно действующему законодательству.

3. Требования безопасности перед началом работ

3.1. Перед началом работы работник, производящий буксировку, сцепку, расцепку автомобилей или автомобиля и прицепа (полуприцепа), должен:

проверить исправность прицепов (полуприцепов), их буксирных устройств, наличие и исправность приспособлений и инструментов;
удалить из зоны работы посторонних лиц.

4. Требования безопасности во время работы

4.1. Перед сцепкой и расцепкой автомобиля и прицепа (полуприцепа) последний необходимо затормозить стояночным тормозом, подложить под колеса противооткатные упоры (башмаки).

4.2. Во время подачи автомобиля - тягача к прицепляемому транспортному средству запрещается нахождение людей между этим транспортным средством и движущимся автомобилем.

4.3. Сцепку или расцепку следует производить на ровной горизонтальной поверхности, причем продольная ось сцепляемого полуприцепа должна совпадать с продольной осью автомобиля - тягача.

4.4. Сцепку автопоезда, состоящего из автомобиля и двух или более прицепов, должны производить три человека - водитель, лицо, производящее сцепку, и лицо, координирующее их работу.

В исключительных случаях (дальние рейсы, вывозка сельскохозяйственных продуктов с полей и т.д.) сцепку разрешается производить одному водителю.

4.5. Перед сцепкой прицепа (полуприцепа) водитель должен убедиться в том, что:
соединительные шланги и электропровода не мешают сцепке;
борта закрыты;
седельно - сцепное устройство, шкворень и их крепления исправны;
передняя часть полуприцепа по высоте располагается так, что при сцепке передняя кромка опорного листа попадает на салазки или на седло.

4.6. При сцепке или расцепке дышло прицепа, не имеющее удерживающих пружин, следует устанавливать на стойку, предохраняющую его от падения.

4.7. Растормаживать прицеп или полуприцеп и убирать упоры из-под колес разрешается только после окончания сцепки.

4.8. До того как производящий сцепку или расцепку устанавливает между автомобилем и прицепом, водитель автомобиля должен затормозить свой автомобиль стояночным тормозом, заглушить двигатель и поставить рычаг переключения передач (контроллера) в нейтральное положение.

4.9. Запрещается осуществлять буксировку транспортных средств методом толкания.

4.10. Буксировка автомобиля на жесткой или гибкой сцепке должна осуществляться при наличии водителя за рулем буксируемого транспортного средства, кроме случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего.

4.11. При буксировке на гибкой сцепке должно быть обеспечено расстояние между буксирующим и буксируемым транспортными средствами в пределах 4 - 6 м, а при буксировке на жесткой сцепке - не более 4 м.

4.12. Буксировка запрещается:
транспортных средств, у которых не действует рулевое управление (допускается буксировка методом частичной погрузки);

двух и более транспортных средств;
транспортных средств с недействующей тормозной системой, если их фактическая масса более половины фактической массы буксирующего транспортного средства. При меньшей фактической массе буксировка таких транспортных средств допускается только на жесткой сцепке или методом частичной погрузки;

в гололедицу на гибкой сцепке.

4.13. При буксировке на гибкой или жесткой сцепке запрещается нахождение людей в буксируемом автобусе, в кузове буксируемого грузового автомобиля.

При буксировке путем частичной погрузки запрещается нахождение людей в кабине или кузове буксируемого автомобиля, а также в кузове буксирующего автомобиля.

4.14. При буксировке на гибкой сцепке запрещается натягивание троса рывками. Запрещается нахождение людей ближе 6 м от натягиваемого троса.

4.15. Буксирные металлические тросы должны иметь на концах петли со специальной заделкой.

5. Требования безопасности в аварийных ситуациях

5.1. О каждом несчастном случае, очевидцем которого он был, работник должен немедленно сообщить администрации предприятия, а пострадавшему оказать первую доврачебную помощь, вызвать врача, помочь доставить пострадавшего в здравпункт или ближайшее медицинское учреждение.

Если несчастный случай произошел с самим работником, он должен по возможности обратиться в здравпункт, сообщить о случившемся администрации предприятия или попросить сделать это кого-либо из окружающих.

6. Требования безопасности по окончании работы

6.1. По окончании работы:

6.1.1. Убрать приспособления, инструмент в отведенное для него место.

6.1.2. Вымыть руки с мылом.

6.1.3. О всех недостатках, обнаруженных во время работы, известить своего непосредственного руководителя.

РЕКОМЕНДАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ ПО ПРИМЕНЕНИЮ ТИПОВЫХ ИНСТРУКЦИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

Представленные типовые инструкции по охране труда для основных профессий и видов работ наряду с Правилами по охране труда на автомобильном транспорте, утвержденными в декабре 1995 г., и другими нормативными и методическими документами предназначены для создания информационно - методической базы по охране труда для руководителей и специалистов автотранспортных предприятий.

На основе типовых инструкций на каждом автотранспортном предприятии с учетом специфики условий его работы разрабатываются и утверждаются инструкции для определенных профессий работающих, а также для отдельных наиболее травмоопасных видов

работ. Ответственность за своевременную и качественную разработку инструкций по охране труда на каждом автотранспортном предприятии возлагается на его руководителя. Разработку инструкций обязаны осуществлять руководители цехов (участков), механики, мастера, так как они наиболее хорошо знают условия труда подчиненных им рабочих. Для оказания методической помощи в разработке инструкций и их согласовании должны привлекаться работники службы охраны труда предприятия.

Оформление обложек первой и последней страниц инструкции для работающих должно соответствовать приложениям 1, 2, 3 <*>.

<*> Не приводятся.

Пересмотр инструкций по охране труда осуществляется не реже одного раза в пять лет, а для профессий и видов работ (операций), к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования безопасности, - не реже одного раза в три года.

Кроме того, инструкции пересматриваются при изменении технологического процесса, условий труда, применении нового оборудования и в ряде других случаев. Пересмотренные инструкции утверждаются в установленном порядке.

Каждый руководитель на своем участке в целях обеспечения качественного проведения инструктажей и лучшего усвоения рабочими основных приемов безопасного проведения работ должен иметь соответствующие инструкции по охране труда. Он обязан также ежедневно контролировать выполнение рабочими требований этих инструкций в процессе трудовой деятельности.

Для более эффективного усвоения рабочими безопасных приемов труда, формирования у них устойчивых и правильных стереотипов поведения в опасных производственных ситуациях целесообразно основные положения инструкций оформлять и доводить до сведения рабочих в виде соответствующих памяток, плакатов, диафильмов и т.п.

Результаты проведенных исследований показывают, что при выполнении производственного задания рабочих, как правило, основное внимание сосредотачивает на решении только одной задачи - как быстрее выполнить порученную работу с соблюдением установленных требований к ее качеству (полезная деятельность). В то же время другая, не менее важная задача - как при выполнении порученной работы избежать несчастного случая (защитная деятельность) - или не принимается рабочим во внимание, или рассматривается им как второстепенная.

В связи с этим основными задачами при проведении инструктажей работающих являются: привлечение внимания инструктируемых к наиболее характерным травмоопасным ситуациям, которые могут возникнуть при выполнении отдельных видов работ, операций, действий; закрепление в их памяти условий возникновения и развития этих ситуаций. При этом желательно, чтобы разбор материала инструктирующий проводил на реальных примерах, взятых или из жизни своего предприятия, или из информационных и методических материалов, с подробным рассказом о трагических последствиях того или иного несчастного случая и методах, позволяющих правильно и безопасно выполнять ту или иную работу.

Типовые инструкции по профессиям состоят из 6 разделов:

Введение.

Общие положения.

Требования безопасности перед началом работы.

Требования безопасности во время работы.

Требования безопасности в аварийной ситуации.

Требования безопасности по окончании работы.

Во втором разделе приведены нормы бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты (СИЗ).

Следует учитывать, что в типовых инструкциях приведены нормы выдачи спецодежды, которые являются для администрации предприятия обязательным минимумом. Трудовые коллективы имеют право принимать решения о дополнительной бесплатной выдаче спецодежды и спецобуви (за исключением брезентовой, меховой и овчинно - шубной) за счет средств фонда социального развития (Постановление Совета Министров СССР и ВЦСПС от 20.08.88 N 1032). В связи с этим в инструкции для работающих каждое предприятие вносит ту спецодежду, спецобувь и СИЗ, которые оно будет выдавать работающим.

В разделе три, наряду с требованиями безопасности перед началом работы, необходимо указать необходимые дерматологические мази и кремы (исходя из местных условий), которыми должен пользоваться рабочий для защиты кожи рук.

Наряду с типовыми инструкциями по профессиям представлен и ряд инструкций по выполнению определенных видов работ, при которых, как показывает практика, наиболее часто наблюдается нарушение правил и норм охраны труда и, следовательно, наиболее часто происходят несчастные случаи. Инструкции по этим видам работ выделены в самостоятельные, поскольку в автотранспортном предприятии они могут осуществляться рабочими разных профессий.

Все представленные типовые инструкции охватывают только основные профессии и виды работ в автотранспортных предприятиях. Что касается инструкций для других профессий, в частности для персонала, обслуживающего электроустановки, котельные, грузоподъемные механизмы, сосуды, работающие под давлением, и другое оборудование, а также для рабочих сквозных профессий, то они должны разрабатываться на основе соответствующих отраслевых правил и нормативно - технических документов.
