

Тема 2.8. Охрана труда и окружающей среды на транспорте.

Право каждого гражданина РФ на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены, закреплено пунктом 3 ст. 37 Конституции РФ от 12.12.1993 года и развито в следующих основополагающих правовых документах: ст. 2 «Трудовой кодекс РФ» от 30.12.2001 №197-ФЗ; Законе об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний (№125-ФЗ от 24.07.1998г.)

Акты, содержащие требования охраны труда, издаются Министерством труда и социальной защиты РФ после рассмотрения проектов указанных актов на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

Требования к техническому состоянию подвижного состава. Понятие о содержании вредных веществ в отработавших газах автомобиля (Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»). Оснащение автомобилей для перевозки людей, при направлении в дальние рейсы, на уборку урожая. Контроль выполнения водителем требований к погрузочно-разгрузочным работам, работе на газобаллонных автомобилях, при работе на автомобилях со специальным оборудованием.

Труд водителей ТС, а также работников, которые ремонтируют и обслуживают автомобили, регламентируется целым рядом нормативных документов. Автомобиль является источником повышенной опасности, поэтому, управляя им, водитель подвергается большим психологическим и физическим нагрузкам. Неправильная организация режима труда и отдыха водителя, небрежность в техническом обслуживании автомобиля могут привести к непоправимым последствиям.

Организация охраны труда работников, эксплуатирующих ТС, должна основываться на требованиях нормативно-правовых актов.

Практические занятия (семинары)

Требования к транспортным средствам для перевозки детей в возрасте от 6 до 16 лет

Требования к техническому состоянию подвижного состава.

Статья 17 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляет обязательное прохождение технического осмотра транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации.

Основным законодательным актом, регламентирующим осуществление деятельности по проведению технического осмотра, является Федеральный Закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Согласно данному Закону - **технический осмотр транспортных средств** - это проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств

целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях,

предусмотренных международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами

Периодичность проведения технического осмотра установлена ст. 15 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ, согласно которой транспортные средства подлежат техническому осмотру со следующей периодичностью:

каждые шесть месяцев - в отношении следующих транспортных средств:

- легковые такси;

- автобусы;

- грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более чем восемь (за исключением места для водителя);

- специализированные транспортные средства и прицепы к ним, предназначенные и оборудованные для перевозок опасных грузов;

каждые двенадцать месяцев - в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска в обращение которых прошло более чем семь лет, включая год их выпуска, указанный в паспорте транспортного средства и (или) свидетельстве о регистрации транспортного средства (за исключением транспортных средств, указанных в пп. 1 и 3):

- легковые автомобили;

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

- прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов к транспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм;

мототранспортные средства;

каждые двенадцать месяцев - в отношении следующих транспортных средств (за исключением транспортных средств, указанных п. 1):

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет более трех тонн пятисот килограмм;

- транспортные средства, оборудованные в соответствии с законодательством Российской Федерации устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

- транспортные средства, предназначенные для обучения управлению транспортными средствами;

4) каждые двадцать четыре месяца - в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска которых прошло от трех до семи лет, включая год их выпуска (за исключением транспортных средств, указанных в пп. 1 и 3):

- легковые автомобили;

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов к транспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм, не подлежат техническому осмотру с 1 января 2012 г.;

мототранспортные средства.

Не требуется проведение технического осмотра в первые три года, включая год выпуска, в отношении следующих транспортных средств (за исключением транспортных средств, для которых установлена шестимесячная и двенадцатимесячная периодичность прохождения техосмотра):

легковые автомобили;

грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

прицепы и полуприцепы;

мототранспортные средства.

Владелец транспортного средства обязан представить его для проведения технического осмотра в течение срока действия диагностической карты.

Технический осмотр проводится по выбору владельца транспортного средства или его представителя любым оператором технического осмотра в любом пункте технического осмотра вне зависимости от места регистрации транспортного средства.

Техническое диагностирование осуществляется техническими экспертами, ответственными за его проведение и принимающими решение о выдаче диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

После проведения технического осмотра оператором технического осмотра выдается **диагностическая карта**, содержащая сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств. Диагностическая карта - это документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Диагностическая карта **подтверждает допуск** транспортного средства к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации также за ее пределами.

Согласно ст. 19 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ диагностическая карта содержит заключение о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств:

диагностическая карта, содержащая заключение о возможности эксплуатации транспортного средства, содержит срок ее действия;

диагностическая карта, содержащая заключение о невозможности эксплуатации транспортного средства, содержит перечень несоответствующих обязательным требованиям безопасности транспортных средств выявленных неисправностей.

Форма диагностической карты и **Правила проведения технического осмотра** утверждены Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» (ред. от 13.11.2013 № 1013), а Правила заполнения диагностической карты - Приказом Минтранса России от 19 декабря 2011 г. № 320.

Правила проведения технического осмотра **не применяются** к отношениям, связанным с проведением технического осмотра:

транспортных средств городского наземного электрического транспорта;

транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;

- транспортных средств органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность;

- тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин, которые имеют двигатель внутреннего сгорания объемом более 50 кубических сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 киловатт, прицепов к ним и которые зарегистрированы органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники.

Требования (включая параметры), предъявляемые при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, приведены в приложении № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств.

Технический осмотр проводится:

- операторами технического осмотра, аккредитованными в установленном порядке для проведения технического осмотра в области аккредитации, соответствующей категориям транспортных средств, предусмотренным приложениями № 1 и 2 к Правилам;

Техническое диагностирование проводится методами визуального, органолептического контроля и (или) с использованием средств технического диагностирования, в том числе передвижных средств.

Основные технические характеристики и перечни средств технического диагностирования утверждены Приказом Министерства промышленности и торговли РФ от 6 декабря 2011 г. № 1677.

Проведение технического осмотра осуществляется **на платной основе** в соответствии с договором о проведении технического осмотра, заключаемым владельцем транспортного средства или его представителем, в том числе представителем, действующим на основании

доверенности, оформленной в простой письменной форме, и оператором технического осмотра по типовой форме указанного договора, утвержденной Приказом Министерства экономического развития РФ от 14 октября 2011 г. № 573 (ред. от 27.09.2012).

Размер платы за проведение технического осмотра и размер платы за проведение повторного технического осмотра, который определяется объемом выполненных работ, устанавливаются оператором технического осмотра и не могут превышать предельный размер, установленный высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с Методикой расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра, утвержденной Приказом Федеральной службой по тарифам от 18 октября 2011 г. № 642-а (ред. от 26.11.2012).

8.2 Понятие о содержании вредных веществ в отработавших газах автомобиля и методах их контроля.

соответствии с п. 1 ст. 17, п. 2 ст. 30 Федерального закона от 04.05.1999 № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха» (в ред. от 23.07.2013; далее — Федеральный закон № 96-ФЗ), ст. 45 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. от 28.12.2013) запрещается производство и эксплуатация транспортных и иных передвижных средств, содержание вредных (загрязняющих) веществ в выбросах которых превышает установленные технические нормативы выбросов.

Нормативные требования к содержанию выбросов вредных (загрязняющих) веществ в отработавших газах от автотранспорта (далее — выбросы) содержатся в п. 4.1 Требований к выпускаемым в обращение единичным транспортным средствам (Приложение № 5 к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, утв. Постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 № 720; в ред. от 22.12.2012) (далее — Технический регламент).

Отметим, что с января 2015 г. должен вступить в силу новый технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 87 (в ред. от 30.01.2013). Положения национальных регламентов не должны будут противоречить указанному регламенту Таможенного союза.

п. 3 Российского Технического регламента содержится определение понятия **«выбросы»** — это выбросы вредных (загрязняющих) веществ, которыми являются отработанные газы двигателей внутреннего сгорания и испарения топлива автомобильной техники, содержащие вредные (загрязняющие) вещества (оксид углерода (CO), углеводороды C_mH_n , оксиды азота (NO_x) и дисперсные частицы). В зависимости от уровня выбросов автомобильной техники и двигателю внутреннего сгорания присваивается соответствующий экологический класс

— классификационный код. При этом согласно п. 14 Технического регламента введение в действие технических нормативов выбросов в отношении автомобильной техники, выпускаемой в обращении на территории Российской Федерации, и двигателей внутреннего сгорания осуществляется в следующие сроки:

- экологического класса 2 — с 21.04.2006 (т.е. с даты вступления в силу Технического регламента);

- экологического класса 3 — с 01.01.2008;

- экологического класса 4 — с 01.01.2010;

- экологического класса 5 — с 01.01.2014

Кроме того, нормы и методы контроля выбросов содержатся в ряде национальных стандартов Российской Федерации.

Рассмотрим подробнее некоторые из них.

ГОСТ Р 52033-2003 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» (далее — ГОСТ Р 52033-2003).

ГОСТ распространяется на находящиеся в эксплуатации автотранспортные средства (далее — автомобили) с бензиновыми двигателями категорий M_1 , M_2 , M_3 , N_{b1} , N_{b2} , N_{b3} , оснащенные или не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов (исключение составляют автомобили, чья полная масса составляет менее 400 кг или максимальная скорость не превышает 50 км/ч).

Стандарт устанавливает нормативные значения содержания в отработавших газах автомобилей оксида углерода и углеводов, нормативное значение коэффициента избытка воздуха и методы контроля при оценке технического состояния систем автомобиля и двигателя.

Проверки автомобилей на соответствие требованиям данного стандарта могут проводиться в следующих случаях:

- на предприятиях, изготавливающих двигатели и автомобили, при приемочных, периодических и контрольных испытаниях серийной продукции;

- при сертификационных испытаниях;

- при контроле технического состояния находящихся в эксплуатации автомобилей в порядке, установленном специально уполномоченными органами;

- на предприятиях, эксплуатирующих и обслуживающих автомобили, при техническом обслуживании, ремонте и регулировке агрегатов, узлов и систем, влияющих на изменение содержания нормируемых компонентов в отработавших газах;

- на предприятиях, осуществляющих капитальный ремонт автомобилей.

Кроме того, в Изменении № 1 от 01.07.2012 к стандарту содержится рекомендуемая форма журнала записи результатов проверок автомобилей на содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах и состав рабочей смеси двигателя (см. таблицу).

ЖУРНАЛ ЗАПИСИ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОВЕРОК АВТОМОБИЛЕЙ НА СОДЕРЖАНИЕ ОКСИДА УГЛЕРОДА И УГЛЕВОДОРОДОВ В ОТРАБОТАВШИХ ГАЗАХ И СОСТАВ РАБОЧЕЙ СМЕСИ ДВИГАТЕЛЯ

Дата проверки	Модель автомобиля, экологический класс	Государственный регистрационный знак	Дата выпуска	Объемная доля в отработавших газах оксида углерода, %, углеводородов, млн ⁻¹ и значение λ											Подпись проводившего проверку	Заключение
				Нормативные требования						Результаты измерения						
				CO		CH		λ	CO		CH		λ			
				<i>n</i> _{мин}	<i>n</i> _{пов}	<i>n</i> _{мин}	<i>n</i> _{пов}	<i>n</i> _{пов}	<i>n</i> _{мин}	<i>n</i> _{пов}	<i>n</i> _{мин}	<i>n</i> _{пов}	<i>n</i> _{пов}			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	

Примечание. Измеренные концентрации CO и CH в отработавших газах автомобилей, а также значения коэффициента λ фиксируются в графах 10–14. Если эти значения не превышают установленные нормы, то в графе 16 делается запись — «норма». При превышении любого из указанных нормативов в графе 16 делается запись «не соответствует» и автомобиль должен быть подвергнут регулировке или ремонту для устранения неисправностей, вызывающих повышенные выбросы.

ГОСТ Р 52160-2003 «Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния».

ГОСТ устанавливает нормы и методы измерения видимых загрязняющих веществ отработавших газов (дымности) в режиме свободного ускорения для автомобилей категорий M_1 , M_2 , M_3 , №_1 , №_2 , №_3 , находящихся в эксплуатации, которые оснащены двигателями с воспламенением от сжатия.

ГОСТ Р 41.24-2003 «Единообразные предписания, касающиеся: I. Сертификации двигателей с воспламенением от сжатия в отношении дымности; II. Сертификации автотранспортных средств отношении установки на них двигателей с воспламенением от сжатия, сертифицированных по типу конструкции; III. Сертификации автотранспортных средств с двигателями с воспламенением от сжатия в отношении дымности; IV. Измерения мощности двигателей» (далее — ГОСТ Р 41.24-2003).

Стандарт устанавливает следующие требования:

часть I — к выбросу видимых загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия (далее — дизели), предназначенными для установки на автотранспортных средствах;

часть II — к установке на автотранспортных средствах дизелей, сертифицированных по типу конструкции в соответствии с ч. I данного стандарта;

часть III — к выбросу видимых загрязняющих веществ автотран-

спортивными средствами, дизели которых не имеют отдельного сертификата по типу конструкции в соответствии с ч. I данного стандарта.

ГОСТ Р 54942-2012 «Газобаллонные автомобили с искровыми двигателями. Выбросы вредных (загрязняющих) веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» (далее — **ГОСТ Р 54942-2012**).

ГОСТ распространяется на находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации транспортные средства категорий *М* и с искровыми двигателями:

монотопливные, работающие на сжиженном нефтяном газе (СНГ), компримированном природном газе (КПП) или сжиженном природном газе (СПГ);

многотопливные, работающие на СНГ, КПП или СПГ, а также допускающие работу на бензине.

Стандарт устанавливает нормативные значения содержания загрязняющих веществ в отработавших газах автомобилей (оксида углерода углеводородов), коэффициента избытка воздуха, требования к техническому состоянию систем двигателя, а также методы контроля при оценке технического состояния.

Необходимо отметить, что начиная с 30.06.2003, т.е. с даты вступления в силу Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», **национальные стандарты носят рекомендательный характер** и применяются на добровольной основе, а в соответствии с п. 4 ст. 17 Федерального закона № 96-ФЗ транспортные иные передвижные средства, выбросы которых оказывают вредное воздействие на атмосферный воздух, подлежат регулярной проверке на соответствие таких выбросов техническим нормативам выбросов в порядке, определенном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Для реализации данного пункта Правительством Российской Федерации было принято соответствующее Постановление от 06.02.2002 № 83 «О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух», которое действует и в настоящее время, правда, в редакции от 05.12.2011. В частности, согласно подп. «а» п. 2 данного Постановления **проверки автотранспортных средств должны осуществляться во время их государственного технического осмотра.**

Так, например, в соответствии с п. 32 Приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (в ред от 13.11.2013), при проведении технического осмотра к двигателю и его системе предъявляется требование о том, что содержание загряз-

няющих веществ в отработавших газах транспортных средств должно соответствовать следующим требованиям:

для транспортных средств с бензиновыми двигателями — ГОСТ Р 52033-2003;

для газобаллонных транспортных средств — ГОСТ Р 17.2.2.06-99 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей» (заменен на ГОСТ Р 54942-2012);

для транспортных средств с дизелями уровень дымности отработавших газов в режиме свободного ускорения не должен превышать значение коэффициента поглощения света, указанного в документах, удостоверяющих соответствие транспортного средства Правилам ЕЭК ООН № 24-03 (соответствуют ГОСТ Р 41.24-2003), или на знаке официального утверждения, нанесенном на двигатель или транспортное средство, или установленных изготовителем, а при отсутствии выше указанных сведений не должен превышать $2,5 \text{ м}^{-1}$ — для двигателей без наддува, 3 м^{-1} — для двигателей с наддувом.

Итоги технического осмотра фиксируются в диагностической карте. Таким образом, можно сделать вывод о том, что у природопользователя (субъекта транспортной деятельности) нет обязанности по осуществлению самостоятельного или с привлечением специализированной аккредитованной лаборатории экологического контроля за содержанием выбросов автотранспорта. На законодательном уровне его проведение предусмотрено во время осуществления технического осмотра транспортных средств. Однако стоит учитывать, что в случае обнаружения при осуществлении государственного экологического контроля в отношении природопользователя превышения указанных нормативов у выпущенного на линию автотранспорта на должностное лицо, ответственное за выпуск, могут быть наложены штрафные санкции в соответствии со ст. 8.22 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:

Извлечение из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях

Статья 8.22. Выпуск в эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума

Допуск к полету воздушного судна, выпуск в плавание морского судна, судна внутреннего водного плавания или маломерного судна либо выпуск в рейс автомобиля или другого механического транспортного средства, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами Российской Федерации, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

Снижение негативного влияния автомобильного транспорта возможно по нескольким направлениям.

Первое направление заключается в организации и осуществлении контроля за составом и нормативным значением компонентов отработавших газов автотранспортных средств. Уменьшение количества вредных веществ, попадающих в окружающую среду с отработавшими газами, может быть достигнуто за счет улучшения технического состояния подвижного состава.

Повышение профессионального мастерства водителей, применение рациональных приемов управления автомобилем позволяет добиться снижения расхода топлива на 5-10 % и сокращения выброса вредных веществ. Существенное снижение вредных выбросов за счет уменьшения времени прогрева автомобиля перед выездом на линию дает оснащение организаций автомобильного транспорта системами подогрева двигателей автомобилей и наличие теплых стоянок. Расчеты показывают, что за счет рационального управления скоростным режимом на дорогах, повышения равномерности режимов движения, снижения разброса скоростей в транспортном потоке и задержек у светофоров, можно добиться уменьшения выбросов вредных веществ от автомобилей на 15-20 %. Уменьшают вредное влияние на окружающую среду рационально спланированные маршруты перевозок грузов

пассажиров, правильный подбор по грузоподъемности (пассажироместимости) подвижного состава, рациональное размещение авто-транспортных организаций и их подразделений, сокращение непроизводительных пробегов.

Второе направление требует улучшения качества традиционных моторных топлив, например, применение малосернистых топлив. Существенное снижение загрязнения окружающей среды может дать совершенствование топливной аппаратуры и режимов работы ДВС. В значительной степени снизить содержание вредных веществ в отработавших газах можно за счет применения нейтрализаторов.

Для защиты от прямого негативного воздействия на окружающую среду и человека шума работающего ДВС применяют: звукоизолирующие кожухи-капоты, кабины (от шума механического происхождения), глушители (от аэродинамического шума при впуске воздуха и при выпуске отработавших газов).

Третье направление предполагает замену традиционных нефтяных топлив, так называемыми альтернативными видами моторных топлив, в первую очередь, газовым топливом. В этом плане практическое применение нашли сжиженные пропан-бутановые газы и сжатый природный газ. По экспериментальным оценкам, использование газового топлива снижает выбросы окиси углерода в 2-4 раза, окислов азота - в 1,1-1,5 и суммарных углеводородов - в 1,4-2 раза.

8.3 Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта.

Охрана труда - система сохранения жизни и здоровья работников процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия.

Вредный производственный фактор приводит к заболеванию, опасный производственный фактор – к травме.

Опасные и вредные производственные факторы классифицированы ГОСТ 12.0.003-74. По природе действия они подразделяются на физические, химические, биологические и психофизиологические. На предприятиях автомобильного транспорта существуют все группы факторов, кроме биологических.

Основным понятием охраны труда является гигиенический норматив условий труда.

Гигиенические нормативы условий труда (ПДУ, ПДК) – уровни вредных производственных факторов, которые при ежедневной (кроме выходных дней) работе, но не более 40 часов в неделю, не должны вызывать заболеваний или отклонений в состоянии здоровья, обнаруживаемых современными методами исследований в процессе работы или отдаленные сроки жизни настоящего или последующего поколений.

Это понятие основа для гигиенического нормирования в охране труда.

На предприятиях автомобильного транспорта существуют и нормируются следующие факторы физической группы:

- факторы, характеризующие микроклимат производственных помещений (пониженные и повышенные температуры, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны);

- факторы виброакустической группы (повышенные уровни вибрации, шума, инфразвука, ультразвука);

- освещенность рабочей зоны и пульсация светового потока источников искусственного освещения;

- повышенное значение напряжения в электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;

- повышенный уровень электромагнитных излучений.

Источниками химических опасных и вредных факторов являются отработавшие газы автомобильного транспорта и технологические процессы на предприятиях автомобильного транспорта.

Нормируются также 16 показателей тяжести и 23 показателя напряженности трудового процесса (психофизиологические факторы).

Основные направления государственной политики в области охраны труда приведены в статье 210 Трудового Кодекса РФ.

Основные требования к организации и содержанию мероприятий

области охраны труда содержатся в действующих законодательных, нормативных и рекомендательных документах:

раздел X «Охрана Труда» Трудового кодекса РФ (Федеральный Закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ, действующая редакция от 04.11.2014);

Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (с изменениями и дополнениями);

Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 23.06.2014 № 160-ФЗ); Постановление

Правительства РФ от 27 декабря 2010 г. № 1160 «Об утверждении Положения о разработке, утверждении и изменении нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда»

Положение о Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор), утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2004 г. № 322;

Положение о Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор), утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 401;

Приказ Минтруда РФ от 24.01.2014 № 33 н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, классификатора вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса, формы отчета комиссии по проведению специальной оценки условий труда.

Перечень видов нормативных правовых актов, содержащие государственные нормативные требования охраны труда приведен в таблице:

Вид нормативного документа	Федеральный орган исполнительной власти, утверждающий документ
Межотраслевые правила по охране труда (ПОТ РМ), межотраслевые типовые инструкции по охране труда (ТИ РМ)	Минтруд РФ
Отраслевые правила по охране труда (ПОТ РО), типовые инструкции по охране труда (ТИ РО)	Федеральные органы исполнительной власти, ведомства
Правила безопасности (ПБ), правила устройства и безопасной эксплуатации (ПУБЭ), инструкции по безопасности (ИБ), руководство (Р), руководящий документ (РД), методические указания (МУ)	Органы надзора (Ростехнадзор)
Государственные стандарты ГОСТ Р 12. Системы стандартов безопасности труда (ССБТ). Со сквозной нумерацией (не системный) ГОСТ 52 993-2003.	Госстандарт Ростехрегулирование
Строительные нормы и правила (СНиП).	Госстрой, Минстрой
Санитарные правила (СП), гигиенические нормативы (ГН), санитарные нормы (СН), санитарные правила и нормы (СанПин), руководство (Р), руководящий документы (РД), методические указания (МУ)	Минздрав Санэпиднадзор Роспотребнадзор
Технический регламент	Федеральный закон, Указ президента, постановление Правительства

Перечислим основные документы, содержащие государственные нормативные требования охраны труда на автомобильном транспорте.

Обязанности работодателя по обеспечению безопасности условий охраны труда приведены в статье 212 ТК РФ. Обязанности работника в области охраны труда приведены в статье 214 ТК РФ.

Постановление Минтруда РФ от 12.05.2003 № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 19.06.2003 № 4734) В соответствии с Общероссийским строительным каталогом настоящим Межотраслевым правилам присвоен шифр ПОТ РМ-027-2003;

Обучение по охране труда и проверка знаний требований охраны труда работников организаций проходит в соответствии с Порядком обучения, утв. Постановлением Минтруда РФ и Минобразования РФ от 13 января 2003 г. № 1/29.

Специальная оценка условий труда в соответствии с Федеральным законом «О специальной оценке условий труда от 28.12.2013 № 426 – ФЗ выполняется по методике, утвержденной приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации (Минтруда России) от 24.01.2014 № 33 н.

Учет и расследование несчастных случаев на производстве выполняется в соответствии со статьями ТК РФ 227-231 ТК РФ, постановлением Минтруда и социального развития РФ от 24.10.2002 № 73 и приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 15.04.2005 № 275.

Учет и расследование профессиональных заболеваний выполняется в соответствии с положением, утвержденным Правительством РФ 15.12.2000 № 967 и Приказом Министерства здравоохранения РФ от 28.05.2001 № 176 в ред. от 15.08.2011.

7.4 Требования техники безопасности при эксплуатации газо-баллонных автомобилей.

Извлечение из Руководства по организации эксплуатации газобаллонных автомобилей, работающих на сжиженном нефтяном газе РД 03112194-1094-03.

10.1 Общие требования.

эксплуатации и техническому обслуживанию автомобилей на ГСН (газ сжиженный нефтяной) допускается персонал, прошедший специальное обучение и сдавший экзамен. После сдачи экзамена водитель получает удостоверение на право вождения газобаллонных автомобилей на ГСН, а слесари и механики - на право выполнения работ по техническому обслуживанию (ТО) и техническому ремонту (ТР) газовой аппаратуры. Обучение организуется администрацией предприятия-автовладельца.

Должностные лица, нарушающие указанные правила, несут ответственность независимо от того, привело ли это нарушение к аварии или несчастному случаю и могут быть привлечены к дисциплинарной,

также иной ответственности, предусмотренной действующим законодательством, в зависимости от характера нарушения и тяжести его последствий.

Обо всех авариях и несчастных случаях, связанных с использованием сжиженного нефтяного газа, а также сжатого воздуха администрация предприятия (автовладелец) обязаны немедленно сообщать местному органу Гостехнадзора РФ.

Расследование аварий и несчастных случаев должно проводиться в соответствии с Положением о расследовании и учете несчастных случаев.

На основе «Правил по технике безопасности на автомобильном транспорте» администрация предприятия должна разработать инструкцию по охране труда для каждой отдельной профессии (вида работы) с учетом специфики производства, оборудования и утвердить руководством данного предприятия по согласованию с профсоюзными организациями.

10.2. Требования техники безопасности для водителей газобаллонных автомобилей

управлению газобаллонным автомобилем допускаются водители, прошедшие специальную подготовку и сдавшие экзамен по программе технического минимума в объеме 40 ч. Программа предусматривает доведение до обучаемых необходимых сведений и данных об устройстве газобаллонных автомобилей, правил по охране труда и технике безопасности.

Водитель обязан:

- перед выездом на линию произвести осмотр автомобиля с целью обнаружения возможных неисправностей и утечек газа, проверить крепления газовой аппаратуры и баллонов;
- при обнаружении утечки газа закрыть расходный и магистральный вентиль и откатить автомобиль в безопасное для людей место;
- при появлении запаха во время движения остановить автомобиль, устранить, если возможно, неисправность или сообщить о происшедшем на АТП;
- производить слив газа на специальной площадке при неработающем двигателе и отключенной бортовой электросети (масса); категорически запрещается сливать газ в помещениях, в непосредственной близости от места стоянки автомобилей или вблизи от источников огня и места нахождения людей;
- обеспечить въезд и перемещение в помещении для ТО и ТР газо-баллонного автомобиля только на бензине;
- пуск двигателя на ГСН после длительной стоянки (более 3-х суток) производить при открытом капоте;
- отогревать газовую аппаратуру в зимнее время только горячей водой, паром, горячим воздухом или с применением инфракрасных беспламенных горелок; применение открытого огня недопустимо;
- в случае пожара, на автомобиле выключить зажигание, закрыть расходный вентиль; тушить пожар огнетушителем, песком или струей распыленной воды; во избежание взрыва во время пожара газовой

баллон следует интенсивно охлаждать холодной водой, не допуская повышения давления в нем; автомобиль должен быть оборудован огнетушителем, кошмой и специнструментом.

Водитель не должен:

эксплуатировать автомобиль, у которого истек срок очередного освидетельствования газового баллона;

стоять около наполнительного шланга или баллонов во время на-полнения баллонов газом, наклоняться к наполнительному вентилю, отсоединять наполнительный шланг, находящийся под давлением;

подтягивать гайки или соединения, стучать металлическими пред-метами по аппаратуре и газопроводам, находящимися под давлением; -производить какой - либо текущий ремонт или регулировку газо-вой системы питания на территории АГЗС или вблизи газозаправщи-ка.

Запрещается:

хранить автомобиль с неисправной газовой аппаратурой на от-крытых стоянках с газом в баллонах; переставлять и заменять баллон на автомобиле без разрешения лица, ответственного за эксплуатацию транспортного средства;

оставлять автомобиль на длительную стоянку с открытым венти-лем на баллоне;

Автомобиль должен быть оборудован огнетушителем, кошмой, специнструментом.