

Міністэрства працы  
і сацыяльнай абароны  
Рэспублікі Беларусь

Дэпартамент дзяржаўнай  
інспекцыі працы

**Магілёўскае абласное ўпраўленне**

вул. Дзяржынскага, 7, 212030, г. Магілёў,  
тэл./ф. (0222) 63-77-49  
E-mail: mogobldgit@git.gov.by

Министерство труда  
и социальной защиты  
Республики Беларусь

Департамент государственной  
инспекции труда

**Могилёвское областное управление**

ул. Дзержинского, 7, 212030, г. Могилёв,  
тел./ф. (0222) 63-77-49  
E-mail: mogobldgit@git.gov.by

05.06.2026 № 01-17/\*  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Могилевский областной  
исполнительный комитет

**О производственном травматизме  
при техническом обслуживании и  
ремонте транспортных средств**

Ежегодно в организациях Могилевской области регистрируются несчастные случаи, происшедшие при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств.

Так, в январе 2025 года травмирован тракторист-машинист сельскохозяйственного производства одной из сельскохозяйственных организаций.

Во время ремонта универсального погрузчика потерпевший, запустив двигатель, поднял ковш и под него установил деревянный щит высотой около 1,5 метра. Приспустив ковш на деревянный щит, потерпевший заглушил двигатель, зашел под ковш (между ковшом и мостом) и приступил к ремонту распределителя гидросистемы. В это время деревянный щит сломался и стрела с ковшом упала на потерпевшего, придавив его к редуктору переднего моста.

Причиной данного несчастного случая стало нарушение потерпевшим требований инструкции по охране труда, выразившееся в выполнении работ по ремонту гидравлической системы универсального погрузчика, находящейся под давлением, без опускания стрелы погрузчика на опорную поверхность или специальные подставки.

В марте 2025 года погиб водитель автомобиля сельскохозяйственного предприятия.

Потерпевший поднял кабину автомобиля МАЗ и занялся осмотром автомобиля перед выездом на линию. Когда он поднялся на ступеньку поднятой кабины и завел двигатель, автомобиль пришел в движение, при этом потерпевший побежал рядом с движущимся автомобилем, пытаясь его остановить, и попал под его колеса.

Причиной данного несчастного случая стало нарушение потерпевшим



требований инструкции по охране труда, выразившееся в том, что он проверял техническое состояние автомобиля при выпуске на линию, не затормозив колеса с использованием стояночного тормоза, включив двигатель, и пытался остановить движущийся автомобиль.

В одной из коммунальных организаций в октябре 2025 года погиб водитель автомобиля, который самостоятельно, находясь под поднятым кузовом грузового автомобиля, выполнял работы по замене рукава высокого давления гидроцилиндра подъема кузова. После отсоединения старого рукава произошла разгерметизация гидравлической системы кузова грузового автомобиля, из-за чего весь вес кузова пришелся на одну штангу, упертую в его днище, при этом верхняя часть штанги прошла сквозь днище кузова, что привело к его полному опусканию.

Причиной несчастного случая стало нарушение потерпевшим и другим работником требований инструкции по охране труда, выразившееся в ремонте подъемного механизма кузова без установки под поднятый кузов специального дополнительного упора, исключающего возможность падения или самопроизвольного опускания кузова.

Требования по охране труда при эксплуатации автомобильного транспорта, в том числе при выполнении работ по ремонту и техническому обслуживанию определены Правилами по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта, утвержденными постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 06.12.2022 № 78/104 (далее – Правила № 78/104).

Так, согласно Правилам № 78/104 перед запуском двигателя автомобиля необходимо убедиться, что он заторможен стояночным тормозом, а рычаг переключения передач поставлен в нейтральное положение (для транспортных средств с механической трансмиссией) или в положение "паркинг" (для транспортных средств с автоматической трансмиссией и вариаторами).

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

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

Выполнение работ по техническому ремонту и обслуживанию транспортных средств проводится в специально отведенных местах (пунктах), оснащенных необходимыми приборами и приспособлениями, инвентарем, оборудованием, предназначенными для выполнения

соответствующих видов работ.

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

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

Транспортное средство, установленное на пост технического обслуживания и ремонта, необходимо закрепить путем установки не менее двух противооткатных упоров с обеих сторон колеса.

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

Также при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств работающим не допускается:

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

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

находиться на крыше движущегося транспортного средства;

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

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

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

проводить обслуживание и ремонт транспортного средства, стоящего на осмотровой канаве, при отсутствии переходных мостиков;

садиться на край осмотровой канавы вблизи стоящего транспортного средства;

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

снимать средство индивидуальной защиты головы при работе в осмотровой канаве.

Кроме того, работники травмируются при производстве шиномонтажных работ и работ по накачке шин.

Так, в марте 2025 года травмирован монтировщик шин и шинно-



git.gov.by



t.me/DGIBelarus

пневматических муфт частного торгового унитарного предприятия, который, нарушая требования локального правового акта по охране труда, производил демонтаж сдвоенных задних колес с грузового автомобиля «МАЗ» без снятия давления в камере с шиной внутреннего колеса и был травмирован отлетевшим колесом.

В феврале 2026 года слесарь-ремонтник одного из открытых акционерных обществ производил накачку колеса прицепа мотоблока. Для этого он взял пневматический пистолет с манометром и подключил его к шлангу, закрепленному к магистральному воздухопроводу. Во время подкачки колеса произошел его взрыв, в результате которого он был травмирован.

Причиной несчастного случая определена разгерметизация колеса в результате пневматического взрыва камеры, возникшего под воздействием нагрузки, превышающей предел прочности диска колеса и камеры, вследствие превышения внутреннего давления воздуха при накачивании колеса сверх нормы.

В мае 2026 года в ходе выполнения работ по грейдированию дороги машинист автогрейдера предприятия жилищно-коммунального хозяйства обнаружил, что одно из колес грейдера спущено. Прибыв на производственную базу, он стал осуществлять подкачку колеса. При этом произошло разрушение диска колеса и последующее смертельное травмирование потерпевшего. Предварительно, причиной несчастного случая могла стать накачка колеса при сниженном давлении воздуха в нем более чем на 40% от нормативного давления, установленного эксплуатационными документами, без предварительного спуска давления, снятия колеса и помещения его в специальную защитную клетку.

В соответствии с требованиями Правил № 78/104 накачивание шин без их демонтажа производится, если давление воздуха в них снизилось не более чем на 40% от нормативного давления, установленного эксплуатационными документами, и есть уверенность, что правильность монтажа не нарушена.

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

Накачивание шин с разборным ободом колеса необходимо осуществлять в два этапа: вначале довести до давления 0,05 Мпа (0,5 кгс/см<sup>2</sup>) с проверкой положения замочного кольца колеса, а затем - до нормативного давления, установленного эксплуатационными документами транспортного средства.

При выполнении шиномонтажных работ не допускается:  
демонтаж с обода колеса шины, находящейся под давлением;



git.gov.by



Telegram channel logo

снятие с транспортного средства колеса с разборным ободом в случае, когда шина находится под давлением;  
выбивать обод (диск) колеса кувалдой (молотком);  
при накачивании шины воздухом исправлять ее положение на диске постукиванием;  
монтировать шину на обод (диск) колеса, не соответствующий размеру шины;  
во время накачивания шины ударять по замочному кольцу колеса молотком или кувалдой;  
накачивать шину выше установленной эксплуатационными документами нормы давления шины;  
применять при монтаже шины замочные и бортовые кольца колеса, не соответствующие данной модели колеса;  
заменять золотники на колесе различного рода заглушками;  
накачивать шину на разборном ободе колеса с болтовыми соединениями, не убедившись, что все гайки затянуты одинаково. Не допускается к эксплуатации обод, у которого нет хотя бы одной гайки.

Причиной ряда несчастных случаев при ремонте и техническом обслуживании транспортных средств стало неприменение работающими средств индивидуальной защиты.

В октябре 2025 года тракторист-машинист сельскохозяйственного производства, выполняя работу по сборке редуктора жатки комбайна, получил травму глаза отлетевшим металлическим осколком. Так, собирая редуктор, необходимо было установить на вал шариковый подшипник. Для насадки подшипника потерпевший взял молоток и один раз стукнул им по подшипнику, при этом средства индивидуальной защиты органов зрения он не использовал. При ударе отлетел осколок металла и травмировал потерпевшему глаз.

В ноябре 2025 года два машиниста смесителя асфальтобетона передвижного производили работы по снятию с ковша асфальтобетонной установки роликов для последующей замены подшипников, при этом один из работников при помощи молотка пытался выбить ролик и травмировал отлетевшим от бойка молотка металлическим осколком глаз второго работника, находившегося вблизи.

Причинами несчастного случая явились:

не применение потерпевшим средств индивидуальной защиты (очков защитных);

нарушение другим работником требований по охране труда, выразившееся в выполнении работ слесарным инструментом (молотком), не убедившись в использовании другим работником очков защитных.

Напомним, что в соответствии с требованиями Правил по охране труда, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной

защиты Республики Беларусь от 01.07.2021 № 53, при работе с использованием инструмента ударного действия для защиты глаз работающих от отлетающих осколков должны применяться защитные очки.

С учетом изложенного в целях предупреждения производственного травматизма при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств Могилевское областное управление Департамента государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь полагает целесообразным следующее.

1. Довести настоящее информационное письмо до сведения комитетов и управлений облисполкома, горрайисполкомов и организаций, расположенных на территории Могилевской области.

2. Руководителям комитетов и управлений облисполкома, председателям горрайисполкомов потребовать от руководителей подчиненных организаций (организаций, расположенных на подведомственной территории):

2.1 обеспечить соблюдение требований по охране труда при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств;

2.2 к ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств допускать работников, имеющих соответствующую квалификацию по профессии, прошедших в установленном порядке обучение, стажировку, инструктаж и проверку знаний по вопросам охраны труда, применяющих средства индивидуальной защиты;

2.3 внести в технологическую документацию, инструкции по охране труда требования безопасности при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, особое внимание уделить способам и приемам безопасного выполнения работ по демонтажу (монтажу) колес, накачке шин;

2.4 обеспечить безусловное привлечение работников к дисциплинарной ответственности за нарушение требований безопасности при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств;

2.5 провести с работающими внеплановый инструктаж по настоящему информационному письму.

О принятых мерах прошу информировать Могилевское областное управление Департамента государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь.

Начальник управления

С.А. Жигунов

\*Реквизит не заполняется, дата и регистрационный индекс проставляются в РКК, прикрепленной к ЭД  
01 Малахов 629803

