МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ
ОХРАНОЙ ТРУДА

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.82.03—87

а также РД 31.80.04-87

РД 31.82.02-80

РД 31.82.10-81

ЗАМЕНЕН ПОТ Р О-152-31.82.03-96
(ЧЧМ)
с 1 октября 1996 г
Приказ по ДИТ № 2 от 9.01.96 г
(вст. №, номер стр., дата)

МОСКВА
В/О «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА»
1988

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ
ОХРАНОЙ ТРУДА

СОГЛАСОВАНЫ
Президиумом
ЦК профсоюза
рабочих морского
и речного флота
Протокол
от 21 мая 1985 г. № 44

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Министра
морского флота СССР
от 10 июля 1987 г.
№ 108

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.82.03—87

МОСКВА
В/О «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА»
1988

Правила безопасности труда в морских портах. РД 31.82.03—87. — М.: В/О «Мортехинформреклама», 1988. — 232 с.

РАЗРАБОТАНЫ Центральным научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота (ЦНИИМФ)
Заместитель директора по научной работе — д-р техн. наук *С. Н. Драницын*
Заведующий сектором, руководитель темы — канд. техн. наук *В. А. Александров*
Исполнители:
инженеры-технологи *Д. Н. Пудов, Л. Ф. Муха,* канд. экон. наук *А. М. Дуберштейн*

СОГЛАСОВАНЫ ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота
Главным управлением перевозок, эксплуатации флота и портов ММФ
Заместитель начальника Главфлота *Ю. Л. Падеров*
Всесоюзным объединением берегового строительства и поставок экспортно-импортного оборудования
Заместитель председателя В/О «Морстройзагранпоставка» *Б. С. Борисов*

ВНЕСЕНЫ Отделом охраны труда и техники безопасности ММФ
Начальник *Т. Н. Новиков*

УТВЕРЖДЕНЫ Министерством морского флота СССР

Срок введения в действие установлен с 01.06.88

Настоящие Правила устанавливают требования безопасности труда к организации и выполнению погрузочно-разгрузочных работ в портах Минморфлота.

Правила являются составной частью Системы управления охраной труда на морском транспорте (СУОТ МТ) и обязательны к исполнению для всех инженерно-технических работников портов и их структурных подразделений.

Правила безопасности труда в морских портах (ПБТП) распространяются на все виды погрузочно-разгрузочных работ, а также на вспомогательные работы по обеспечению перегрузочного процесса и перевозку людей по акватории и территории портов судами портового флота и автотранспортом.

Правила не распространяются на работы по перегрузке жидких и газообразных грузов, транспортируемых наливом (без тары).

Настоящие ПБТП разработаны в развитие ГОСТ 12.3.009—76 и учитывают требования государственных стандартов, а также отдельных положений отраслевых нормативно-технических документов по безопасности труда.

Требования безопасности труда при производстве работ на нефтебазах, в автогаражах, ремонтно-механических мастерских, на ремонтно-строительных участках порта, а также вопросы производственной санитарии регламентируются соответствующими государственными стандартами и правилами и отраслевыми нормативно-техническими документами по безопасности труда и производственной санитарии.

Используемые термины и определения приведены в прил. 6.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Руководящие и инженерно-технические работники морских портов, занятые организацией, производством и обеспечением перегрузочного процесса, должны проходить проверку знания настоящих ПБТП в порядке, определенном приказом ММФ.

1.2. Порядок, сроки изучения и проверки знания ПБТП работниками портов устанавливаются приказом начальника порта.

1.3. Руководящие и инженерно-технические работники порта, на которых возложена ответственность за выполнение настоящих ПБТП на руководимых ими производственных участках, обязаны обеспечить обучение и инструктаж рабочих в соответствии с ГОСТ 12.0.004—79 и Положением об организации обучения работающих безопасности труда.

1.4. В каждом порту (подразделении) должны быть оборудованы кабинеты (уголки) по технике безопасности в соответствии с Положением о кабинете охраны труда на предприятиях и в организациях ММФ (РД 31.80.08—80) и СНиП II-92—76 «Вспомогательные здания и помещения промышленных предприятий».

1.5. Администрация порта обязана обеспечить рабочих и служащих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты требуемых размеров в соответствии с порядком, установленным в ММФ, и Рекомендациями по применению средств индивидуальной защиты (СИЗ) в портах.

1.6. На основании настоящих ПБТП руководители производственных перегрузочных комплексов (ППК) обязаны разработать, согласовать с подразделением охраны труда и утвердить для портовых рабочих инструкции по охране труда.

1.7. Инструкции по охране труда должны быть согласованы с помощником начальника порта (старшим инженером) по технике безопасности и профсоюзным комитетом и утверждены начальником порта, главным инженером или заместителем начальника порта.

1.8. Инструкции по охране труда должны выдаваться портовым рабочим после прохождения ими первичного инструктажа на рабочем месте с учетом специализации данного порта (подразделения).

1.9. При совмещении профессий портовыми рабочими администрация порта обязана обеспечить их обучение и инструктаж по совмещаемой профессии с последующей проверкой знаний в установленном порядке. Без выполнения этих условий допуск портовых рабочих к выполнению обязанностей по совмещаемой профессии запрещается.

1.10. При заключении договоров с клиентурой о производстве погрузочно-разгрузочных работ в порту силами клиентуры (сторонней организации) администрация порта должна предусматривать требования о назначении ответственных за безопасное производство этих работ из числа работников клиентуры (сторонней организации), в обязанности которых входит:

а) обучение и инструктаж работников данной организации безопасным методам труда с учетом требований ПБТП;

б) контроль за выполнением работниками данной организации требований безопасности при производстве работ и нахождении в порту;

в) участие совместно с администрацией порта в расследовании несчастных случаев с работниками данной организации в соответствии с Инструкцией о порядке расследования и учета несчастных случаев на производстве на судах морского и речного флота (РД 31.80.20—83).

1.11. Организация работы по безопасности труда в портах должна определяться Положением, утвержденным начальником порта, составленным в соответствии с Типовым положением об орга-

низации работы по охране труда в портах (на пристанях) Министерства морского флота (РД 31.80.04—87).

1.12. При разгрузке (загрузке) судна у причала порта и на внутреннем рейде силами судового экипажа по наряду-заданию порта ответственность за безопасное производство работ несет администрация порта. В этом случае участвующие в грузовых работах члены судового экипажа подчиняются производителю работ порта, который обязан провести инструктаж на рабочем месте и ознакомить работающих с инструкциями по безопасности труда с учетом конкретных условий предстоящих работ.

При разгрузке (загрузке) судна на внешнем рейде силами и средствами судна ответственность за безопасное производство работ несет администрация судна.

1.13. К выполнению погрузочно-разгрузочных работ и обслуживанию перегрузочных машин допускаются лица мужского пола, достигшие 18 лет, признанные медицинской комиссией годными к выполнению этих работ, прошедшие обучение и имеющие удостоверение на право выполнения данного вида работ.

1.14. Допуск лиц для выполнения погрузочно-разгрузочных работ в разовом порядке (на срок до 1 мес) может производиться после прохождения вводного инструктажа и обучения конкретным приемам работ на рабочем месте.

1.15. Для руководства каждым рабочим звеном привлеченной рабочей силы должен назначаться рабочий, имеющий квалификацию докера-механизатора не ниже III класса.

1.16. Лица, привлекаемые к выполнению погрузочно-разгрузочных работ в разовом порядке, должны быть обеспечены спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с утвержденными нормами и требованиями безопасности выполнения перегрузочного процесса.

1.17. Лицам, допущенным к погрузочно-разгрузочным работам в разовом порядке, разрешается выполнять все операции перегрузочного процесса, кроме работ по строповке и отстроповке груза, выполнения функций сигнальщика, а также управления перегрузочными машинами.

1.18. Запрещается привлекать указанных в п. 1.14 лиц на работы по перегрузке следующих грузов: тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных, контейнеров, лесных, металла (в чушках, связках, пачках, прокат и трубы), баллонов со сжатым и сжиженным газами, взрывоопасных, химических и ядовитых, ферромарганцевых руд, сырых животных продуктов, пека и пекосодержащих.

1.19. Лица, привлекаемые к выполнению погрузочно-разгрузочных работ на срок от 1 до 6 мес (включая сезонных рабочих), должны пройти обучение в учебно-курсовом комбинате порта по специальной программе с объемом курса по технике безопасности не менее предусмотренного программой обучения докеров-механизаторов IV класса с последующей проверкой знаний и выдачей удостоверения на право выполнения этих работ.

1.20. Лица, привлекаемые к выполнению погрузочно-разгрузочных работ на срок свыше 6 мес, должны пройти полный курс обучения в учебно-курсовом комбинате по программе подготовки докеров-механизаторов на общих основаниях.

1.21. При привлечении к выполнению работ лиц из числа учащихся профессионально-технических и технических училищ, а также учащихся высших и средних специальных учебных заведений, кроме указанных в пп. 1.13—1.20 требований, необходимо назначение ответственного лица из числа преподавательского состава данного учебного заведения.

В обязанность ответственного лица входит общая организация работы учащихся и решение отдельных организационных вопросов, возникающих между портом и данным учебным заведением.

Примечания. 1. Труд женщин на перегрузочных работах может применяться в соответствии с законодательством о труде.

2. Лица, имеющие удостоверения на право управления перегрузочными машинами, при поступлении на работу в порт могут быть допущены к работе после проверки знаний в квалификационной комиссии, назначаемой начальником порта.

1.22. Для выполнения вручную вспомогательных операций при механизированной перегрузке груза и при ручных погрузочно-разгрузочных работах установлены следующие нормы:

а) подъем одним рабочим груза разрешается массой места до 50 кг, переноска на спине — до 80 кг; в последнем случае груз необходимо брать со специальной подставки («выставки») или его должны подавать на спину 2 человека;

б) груз массой места от 50 до 80 кг разрешается переносить на расстояние до 20 м, а при расстоянии свыше 20 м груз должен перемещаться с помощью механизмов и приспособлений;

в) перенос груза массой одного места от 80 до 100 кг разрешается только в отдельных случаях двумя рабочими и на расстояние не более 10 м;

г) груз массой одного места свыше 100 кг должен перемещаться при помощи перегрузочных машин или приспособлений.

1.23. Погрузочно-разгрузочные работы должны производиться по рабочим технологическим картам (РТК) или по временным технологическим инструкциям перегрузки (ВТИП), разрабатываемым и утверждаемым в соответствии с РД 31.40.22—86 «ЕСТПП МП. Правила разработки рабочей технологической документации в портах Минморфлота».

1.24. РТК и ВТИП подлежат согласованию с помощником начальника порта (старшим инженером) по технике безопасности, а в необходимых случаях — с органами санитарного и пожарного надзора.

Отступление от этого порядка, как исключение, может допускаться при перегрузке новых видов груза в воскресные и праздничные дни, в ночное и вечернее время, если об их поступлении не было известно заранее. В этом случае до начала производства погрузочно-разгрузочных работ должен составляться План орга-

низации работ (ПОР) с указанием необходимых мер безопасности. Такой план составляется руководителем смены ППК и утверждается начальником ППК или его заместителем, а в их отсутствие — старшим диспетчером порта.

1.25. В дальнейшем ПОР должен быть рассмотрен помощником начальника порта по технике безопасности (старшим инженером) и главным (старшим) технологом и может послужить основой для разработки ВТИП или РТК на переработку данного груза.

1.26. Опасные грузы во всех случаях надлежит перегружать с учетом требований РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов» (МОПОГ — 77—78).

1.27. Диспетчеры (руководители смены) ППК при выдаче заданий производителям работ и бригадирам портовых рабочих должны ознакомить их с оперативным планом, РТК и ВТИП, обращая особое внимание на мероприятия по обеспечению безопасности их выполнения, и указать номера РТК и ВТИП в наряде-задании бригады. О проведении инструктажа необходимо сделать отметку в наряде-задании.

1.28. Количество судов и количество технологических линий, обслуживаемых одним производителем работ (стивидором), определяются приказом начальника порта с учетом условий и специфики работ.

1.29. Производитель работ обязан перед началом работы провести инструктаж на рабочем месте по безопасным методам и приемам выполнения работ с бригадой или звеном бригады. Проведение такого инструктажа должно быть зарегистрировано в соответствии с требованиями РД 31.87.02—87 «Положение об организации обучения работающих безопасности труда».

1.30. Сменный механик или лицо, дающее разрешение на пуск машины, перед началом работы должен выдать машину в исправном состоянии и провести с рабочим, управляющим данной машиной, инструктаж по безопасности труда при техническом обслуживании и управлении машиной с записью в Вахтенном журнале сменного механика.

1.31. После приемки перегрузочной машины портовым рабочим, осуществляющим управление данной машиной, производитель работ должен провести инструктаж на рабочем месте о характере предстоящей работы и о мерах безопасности, о чем сделать запись в наряде-задании с росписью водителя машины.

1.32. При организации производственного процесса производитель работ обязан:

а) обеспечить подготовку рабочего места и условия для безопасного производства грузовых операций;

б) с учетом прил. 2 настоящих ПБТП и утвержденных РТК или ВТИП определить способы и высоту укладки грузов, порядок разборки штабелей, а также ширину проездов и проходов;

в) убедиться, что рабочее место имеет достаточное естественное или искусственное освещение (прил. 3);

г) расставить перегрузочные машины, оборудование и бригады портовых рабочих в соответствии с РТК, ВТИП и ПОР;

д) обеспечить наличие на рабочих местах исправного инвентаря, вспомогательных материалов, инструмента, съемных грузозахватных приспособлений в соответствии с РТК или ВТИП, проверить у портовых рабочих наличие соответствующих удостоверений на право управления перегрузочными машинами, удостоверений сигнальщика;

е) проверить у работающих наличие и исправность спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты, их соответствие предстоящей работе и правильность применения;

ж) обеспечить установку ограждений, необходимых знаков безопасности до начала работы;

з) проверить наличие звеньевых (старших), назначаемых из числа опытных портовых рабочих, во всех технологических звеньях производства погрузочно-разгрузочных работ (в трюме, вагоне, на складе и т. п.);

и) установить пути и порядок движения безрельсового транспорта для конкретных условий работ;

к) контролировать выполнение портовыми рабочими инструкций по охране труда на всех участках производства работ;

л) контролировать наличие сигнальщиков при производстве погрузочно-разгрузочных работ;

м) обеспечить уборку рабочих мест и сдачу технологической оснастки и инвентаря рабочими по окончании их работы;

н) не допускать присутствия на рабочих местах посторонних лиц.

1.33. Для всех специализированных перегрузочных комплексов должны быть разработаны инструкции по их эксплуатации, включающие необходимые меры безопасности производства работ.

1.34. У постоянных опасных зон должны быть установлены хорошо видимые и освещаемые в темное время суток соответствующие стационарные знаки безопасности, плакаты, предупредительные надписи.

1.35. У временных опасных зон руководителем ППК (подразделения) или производителем работ должны быть определены возможность производства работ, меры защиты работающих, вывешены (установлены) хорошо видимые и освещаемые в темное время суток знаки безопасности, предупредительные надписи, выставлены ограждения или назначены дежурные. Запрещается снимать ограждения и знаки безопасности до устранения факторов опасности.

Администрация порта (подразделения) обязана немедленно принять меры к устранению создавшихся опасных и вредных производственных факторов.

1.36. Администрация порта (подразделения) обязана обеспечить четкое функционирование системы постоянного контроля за состоянием охраны труда, разработанной в соответствии с Типовым положением.

2. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕРРИТОРИИ, РАБОЧИМ МЕСТАМ, К ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛЮДЕЙ И ТРАНСПОРТА

2.1. Причалы, площадки, склады, служебно-вспомогательные здания и помещения, санитарно-бытовые устройства должны отвечать требованиям СН 245—71 «Санитарные нормы проектирования промышленных предприятий», СНиП II-92—76 «Вспомогательные здания и помещения промышленных предприятий», РТМ 31.3009—76 «Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий», РД 31.31.37—78 «Нормы технологического проектирования морских портов», действующих стандартов.

2.2. Состояние прикордонной и тыловой территории порта должно удовлетворять следующим требованиям:

а) дороги и проходы не должны быть заняты грузами и другими предметами, мешающими свободному проезду транспорта и проходу людей. Дороги, пешеходные дорожки, проезды, переходы и рабочие места должны быть свободными и чистыми. Их следует систематически убирать, очищать от снега, остатков нефтепродуктов и т. п., в случае обледенения посыпать песком или шлаком, а в теплую сухую погоду систематически поливать. Покрытия дорог, площадок и причалов должны своевременно ремонтироваться;

б) для стоянки портовых перегрузочных машин и транспорта должны быть отведены специальные места в стороне от путей, по которым происходит движение транспорта, а также в стороне от железнодорожных путей. Занимать для этой цели проезды запрещается;

в) в зоне постоянной работы грузоподъемных кранов запрещается устраивать открытые линии электропередач;

г) все люки, колодцы, котлованы, проемы, траншеи, а также места и участки, представляющие опасность для людей и движения транспорта, должны быть закрыты или надежно ограждены. Высота ограждения должна быть не менее 1,0 м. В темное время суток ограждения опасных мест должны быть освещены. Запрещается снимать, изменять или перемещать ограждения и другие устройства безопасности без специального разрешения на это администрации порта;

д) на каждом причале должны быть оборудованы посты с простейшими средствами для спасения утопающих (спасательные круги с линями длиной 27,5 м и багры), устанавливаемые через 150 метров;

е) освещение территории, служебных и бытовых помещений, мест производства погрузочно-разгрузочных работ, дорог, проездов и проходов должно соответствовать Нормам искусственного освещения морских портов (прил. 3). При работах, осуществляемых в условиях повышенной опасности (работа с вредными и опасными грузами), при стесненном рабочем месте, повышенной концентрации технических средств и людей на небольших произ-

водственных участках и в других условиях повышенной опасности, освещенность рабочих мест должна быть не менее 50 лк. В каждом конкретном случае наличие условий повышенной опасности определяется технологом порта совместно с работниками по технике безопасности, а в их отсутствие — диспетчером порта или руководителем смены ППК.

2.3. Освещение трюмов, танков, палуб и других судовых помещений, кроме несамоходных судов (барж, лихтеров и др.), осуществляется силами и средствами судов по Нормам искусственного освещения морских портов (прил. 3). Освещение несамоходных судов обеспечивает порт.

2.4. Запрещается вход в неосвещенные или недостаточно освещенные грузовые помещения на судах и на берегу без переносных безопасных фонарей, а также пользование открытым огнем.

2.5. Освещение помещений, где есть возможность взрыва или пожара, необходимо осуществлять с помощью светильников (фонарей) во взрывозащищенном исполнении.

2.6. Размещение грузов на территории должно осуществляться в соответствии с установленными планами внутрипортовой специализации и с учетом устройства продольного магистрального проезда шириной не менее 6,0 м и подъезда такой же ширины от главной дороги порта.

2.7. На территории каждого причала, крытых и открытых складских площадей должны быть предусмотрены и размечены проходы и проезды между штабелями грузов в соответствии с утвержденной схемой размещения грузов на складе, а также подкрановые и железнодорожные пути. Разметка дорог и пешеходных дорожек должна выполняться в соответствии с ГОСТ 13508—74.

2.8. Расстояние по горизонтали между выступающими частями крана, передвигающегося по наземным рельсовым путям, и строениями, штабелями грузов и другими предметами должно быть не менее 1,0 м.

Примечание. Данное требование не распространяется на здания и сооружения на существующих причалах до их реконструкции.

2.9. Размещение грузов вблизи железнодорожных и подкрановых путей должно соответствовать требованиям ГОСТ 12.3.009—76.

2.10. Дороги на территории портов, причалы, грузовые площадки и полы складов должны быть твердыми, ровными, нескользкими и иметь необходимый уклон для стока воды.

2.11. В каждом порту должны быть разработаны и вывешены схемы безопасного движения машин безрельсового транспорта применительно к местным условиям с соблюдением норм и правил обеспечения безопасности движения пешеходов и транспорта; они должны быть доведены до сведения всех лиц, работающих на машинах безрельсового транспорта.

2.12. На дорогах, проходящих по территории порта, и в местах

их пересечения следует устанавливать дорожные знаки стандартного образца, освещаемые в темное время суток или светоотражающие, а на перекрестках с интенсивным движением — светофоры.

2.13. Подходы к пересечению автодорог и железнодорожных путей должны иметь достаточный обзор для водителей и пешеходов.

2.14. В морских портах, где имеются железнодорожные пути, должна быть разработана инструкция по охране труда, утвержденная начальником порта и согласованная с начальником станции, которой определяются взаимоотношения работников железнодорожной станции и эксплуатационных подразделений порта и в которой указаны особые приемы и меры безопасности при работе железнодорожного транспорта на территории порта применительно к местным условиям.

Указанная инструкция должна предусматривать, что при движении маневрового состава на внутрипортовых путях, когда локомотив находится сзади толкаемых вагонов, составитель поездов должен находиться на тормозной площадке или специальной подножке (ступеньке) первого вагона по ходу движения маневрового состава. При отсутствии тормозной площадки или специальной ступеньки у первого вагона при следовании через переезды и при подаче вагонов к фронтам погрузки-выгрузки составитель поездов обязан идти впереди подаваемых вагонов по обочине пути. Скорость движения вагонов при этом не должна превышать скорости пешехода. Перед выездом вагонов на неохраняемый переезд составитель поездов обязан выйти на него и остановить движущийся транспорт и людей.

Инструкция также должна предусматривать, что машинист локомотива обязан выполнить сигнал «Остановка» от любого лица, подающего этот сигнал.

2.15. Система сигнализации при работе локомотивной и составительской бригад порта должна соответствовать Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

2.16. Не разрешается нахождение людей в грузовых вагонах, на подножках, тормозных площадках (за исключением работников составительской бригады) во время маневровых работ.

2.17. Скорость движения железнодорожных составов и локомотивов по территории порта устанавливается начальником порта по согласованию с начальником железнодорожной станции. Указанная скорость у мест производства работ и на неохраняемых переездах должна быть снижена.

2.18. Работа локомотивных и составительских бригад должна быть организована в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР, утвержденной МПС 31 июля 1979 г., Правилами технической эксплуатации железных дорог Союза ССР, утвержденными МПС 5 июля 1979 г., и совместной инструкцией по охране труда, ут-

вержденной начальником порта по согласованию с начальником железнодорожной станции.

2.19. Устройство, содержание и эксплуатация железнодорожных путей и расстояния их от строений должны соответствовать Правилам технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

2.20. Рельсы подкрановых и железнодорожных путей в портах должны быть уложены так, чтобы их головки не выступали выше уровня покрытия территории. Данное условие обязательно для авто- и железнодорожных переездов, пассажирских причалов и пристаней, пешеходных переходов, а также для причалов, на которых обработка судов производится с участием машин внутрипортового безрельсового транспорта.

2.21. Рычаги управления железнодорожными стрелками должны иметь удобный подход к ним и находиться на безопасном расстоянии от прилегающих путей.

2.22. Выходы из зданий, находящихся вблизи железнодорожных путей, должны устраиваться в стороне от них или на расстоянии не менее 6,0 м от оси пути. При устройстве оградительных барьеров (длиной не менее 10,0 м), располагаемых между выходами из зданий и железнодорожными путями, это расстояние может быть уменьшено до 5,0 м.

2.23. Знаки безопасности, применяемые на территории порта, должны соответствовать ГОСТ 10807—78 и ГОСТ 12.4.026—76.

2.24. В портах, открытых для посещения иностранных судов, надписи запрещающих знаков и указатели проходов и проездов должны быть выполнены на русском и английском языках.

2.25. Места пересечения дорог и тротуаров с железнодорожными путями должны быть оборудованы устройствами и сигнализацией, предупреждающими столкновение транспорта и наезды железнодорожного транспорта на людей.

2.26. Виды сигнализации, средства ограждения и скорости движения по каждому переезду определяются совместным решением администрации порта и железнодорожной станции, обслуживающей данный порт, в соответствии с действующими Правилами дорожного движения, утвержденными Министерством внутренних дел СССР 16 июля 1986 г.

2.27. Для передвижения пешеходов по сторонам главных дорог порта (с одной или двух сторон) должны быть устроены тротуары шириной не менее 1,5 м, возвышающиеся не менее чем на 0,15 м или отделяемые от дороги полосой зеленых насаждений, стационарными ограждающими перилами или линиями дорожной разметки.

2.28. Край тротуара должен располагаться на расстоянии не менее 3,75 м от оси железнодорожного пути или автомобильной дороги. При расположении тротуара ближе 3,75 м от оси пути или дороги, но не менее габаритов приближения строений тротуары со стороны дороги должны ограждаться перилами высотой 1,1 м.

Тротуары должны быть покрыты твердым нескользким покрытием и иметь уклоны, обеспечивающие сток воды.

2.29. На рабочих причалах, где погрузочно-разгрузочные работы производятся по прямым вариантам «вагон—судно» и «судно—вагон», вагоны необходимо расстанавливать с учетом разрывов между отдельными вагонами или группами вагонов не менее 5,0 м в порядке, устанавливаемом применительно к определенной технологической схеме перегрузочного процесса.

2.30. К судам, стоящим у причалов, должны быть обеспечены безопасные проход пешеходов и проезд автотранспорта для материально-технического снабжения судов.

2.31. Причалы, пирсы, рампы, эстакады, на которых работают машины внутрипортового безрельсового транспорта, должны быть оборудованы по краям прочными колесоотбойными устройствами высотой не менее 0,30 м[1].

2.32. В зоне производства погрузочно-разгрузочных работ не допускаются ремонтные и другие работы, не связанные с перегрузочными операциями (чеканка, отбивание краски, покраска, резка, сварка и др.), которые мешают выполнению основной работы или создают опасность для работающих.

2.33. В помещениях, трюмах, на складах и т. д., где производятся перегрузочные и другие работы с участием людей, должна быть обеспечена вентиляция, гарантирующая удаление из воздуха вредных примесей до уровня допустимых санитарных норм в соответствии с ГОСТ 12.1.005—76.

2.34. Во всех эксплуатационных подразделениях порта вблизи мест производства работ должны находиться аптечки для оказания первой помощи. Количество аптечек, их комплектация и место расположения устанавливаются начальником данного производственного подразделения по согласованию со здравпунктом или медицинским учреждением, обслуживающим порт.

За состоянием и пополнением аптечек должны следить начальник подразделения и врач медицинского учреждения (здравпункта).

2.35. При организации движения людей и транспорта по ледовым дорогам администрация порта обязана разработать и осуществить мероприятия по обеспечению безопасности работы людей и транспорта.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЛЮДЕЙ ПО ТЕРРИТОРИИ И АКВАТОРИИ ПОРТА

3.1. Перевозка людей по акватории порта

3.1.1. Для доставки работников порта на суда, стоящие на рейдах, в районы порта и обратно должны выделяться суда, приспособленные для безопасной перевозки людей и снабженные для за-

[1] На существующих причалах и пирсах допускается до их реконструкции сохранение высоты колесоотбойных устройств не менее 0,20 м.

щиты их от атмосферных влияний устройствами (салоны, тенты и т. п.) в соответствии с требованиями Регистра СССР.

При перевозке людей на плавсредствах порта следует руководствоваться требованиями РД 31.81.10—75 «Правила техники безопасности на судах морского флота» (изд. 1985 г.).

3.1.2. Все плавсредства, выделяемые для перевозки людей, должны иметь документ Регистра СССР на право перевозки пассажиров.

На этих судах должны быть обозначены на видном месте данные пассажиро- и грузовместимости. Превышение установленной пассажировместимости не допускается.

3.1.3. Суда, предназначенные для перевозки людей, должны быть снабжены спасательными средствами в соответствии с нормами Регистра СССР. При высоте фальшборта на этих судах менее допустимой должны быть установлены релинги с общей высотой ограждения не менее 1,1 м.

3.1.4. Причалы, пристани и специальные площадки для посадки (высадки) людей в портах должны быть оборудованы ограждениями высотой 1,1 м, предохраняющими от случайного падения людей в воду. Посадка (высадка) людей в необорудованных местах и с неполностью пришвартованного судна запрещается.

3.1.5. Трапы на причалах, пристанях и площадках для посадки и высадки людей должны иметь прочные леерные ограждения высотой не менее 1,1 м с обеих сторон и перекрывающее проход ограждение, снимаемое лишь на время посадки и высадки людей. В темное время суток в местах посадки и высадки людей освещенность не должна быть ниже 25 лк. На причалах, пристанях и площадках, предназначенных для посадки и высадки людей, должен быть оборудован спасательный пост и вывешены на видном месте инструкции по оказанию помощи утопающим. Конструкция трапа — по ГОСТ 12.2.012—75.

Посадкой и высадкой людей руководит администрация судна.

3.1.6. Перевозка людей на транспортные суда, стоящие на рейде, допускается при силе ветра не свыше 3 баллов, волнении моря не свыше 2 баллов и благоприятном прогнозе погоды.

При наличии зыби (волнения) на рейде и скорости ветра, превышающих указанные, перевозка людей может производиться только по согласованному решению капитана судна и капитана порта. Разрешение на посадку и высадку людей в любом случае дает капитан судна.

Находящимся на судах портового флота следует выполнять все требования администрации судна, связанные с безопасной перевозкой людей.

3.1.7. Посадка и высадка людей во время движения судна запрещаются.

3.1.8. При посадке и высадке портовых рабочих с судов портового флота на транспортные суда, стоящие на рейде, должен устанавливаться забортный трап. При обработке судов на рейде с помощью плавсредств (плашкоутов, барж и т. п.) необходимо, чтобы

у борта судна постоянно находился дежурный катер для доставки портовых рабочих от забортного трапа до плавсредств и обратно. Самовольный переход рабочих с борта транспортного судна на борт плавсредств и обратно запрещается.

3.1.9. В исключительных случаях, когда невозможна установка забортного трапа, следует использовать штормтрап, грузовую сетку или специальную люльку с амортизаторами. Разрешение на высадку и посадку людей с помощью грузовых сеток, штормтрапов и люлек дает только капитан транспортного судна. Посадкой и высадкой людей в этом случае руководит старший помощник капитана. Для выполнения работ по посадке (высадке) с помощью штормтрапов, грузовых сеток и люлек старший помощник капитана обязан выделить наиболее опытных лебедчиков (крановщиков) и матросов.

3.1.10. Перед началом операции по посадке (высадке) людей старший помощник капитана должен лично осмотреть грузовые сетки (люльки) и штормтрапы и убедиться в их исправности и пригодности. При посадке и высадке людей с помощью грузовой сетки в нее должна устанавливаться прочная деревянная площадка, снабженная мягкими амортизаторами. При отсутствии на площадках мягких амортизаторов на место опускания площадки должно укладываться достаточное количество амортизирующих мягких материалов (матрацы, тюфяки, маты и т. п.). При подъеме и опускании сетка (люлька) должна удерживаться оттяжками.

3.1.11. При высадке с помощью штормтрапов люди должны спускаться без каких-либо вещей в руках и только по одному человеку. При пользовании штормтрапом каждый человек должен быть обвязан прочным линем, который удерживается людьми на палубе судна.

3.1.12. Для приема людей на плавсредствах у штормтрапа должен находиться один из членов экипажа. Перед началом высадки людей следует убедиться в надежности крепления штормтрапа. Штормтрапы должны быть прочно укреплены на борту судна; во время пользования их следует придерживать, натягивая снизу, причем нижний конец должен доставать палубу плавсредства. Запрещается крепить штормтрап за балясины.

В темное время суток место установки штормтрапа должно иметь освещение не ниже 25 лк.

3.1.13. Запрещается пользоваться штормтрапами, если:

а) штормтрап не испытан или истек срок его очередного испытания, что проверяется по маркировке, нанесенной на верхней удлиненной балясине;

б) оборвана хотя бы одна из прядей канатов-тетив;

в) бензели или заменяющие их крепления смещены настолько, что балясины стали непараллельны между собой или качаются в местах крепления бензелями;

г) канаты-тетивы перепрели или сгорели (от действия минеральных масел);

д) лопнула, скололась или отсутствует хотя бы одна балясина;

е) штормтрап при подаче с борта нижней балясиной не достает до уровня воды, причала или плавсредства.

3.1.14. Самоходные суда портового флота должны подходить к судам, стоящим на рейде, с подветренной стороны к средней их части и во время высадки и посадки людей удерживаться на месте фалинями или швартовами. Обязательно применение кранцев.

3.2. Перевозка людей по территории порта

3.2.1. Перевозка людей должна производиться на транспортных средствах, предназначенных для этой цели.

Перед началом движения производитель работ должен убедиться в том, что обеспечены условия безопасной перевозки людей.

3.2.2. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля разрешатся водителям, имеющим стаж непрерывной работы в качестве водителя не менее 3 лет, и может производиться при соблюдении следующих требований:

а) кузов должен быть оборудован сиденьями, укрепленными на 0,15 м ниже верхнего края бортов, а сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, — прочными спинками высотой не менее 0,3 м;

б) грузовой автомобиль, предназначенный для систематической перевозки людей, должен быть оборудован тентом (либо специальным фургоном), лестницей для посадки и высадки людей, а также должен иметь освещение внутри кузова и сигнализацию для подачи сигнала водителю из кузова;

в) число перевозимых людей не должно превышать числа оборудованных для сидения мест;

г) вне кабины должен быть легкосъемный огнетушитель вместимостью не менее 2 л;

д) скорость движения грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди (независимо от их числа), не должна превышать 60 км/ч;

е) проезд в кузове грузового автомобиля, не оборудованного для перевозки групп людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены удобным и безопасным местом, расположенным ниже уровня бортов. При перевозке людей в кузове, где имеется груз, должны быть приняты меры, исключающие сдвиг груза во время движения автомашины.

3.2.3. Запрещается перевозить людей:

а) стоящих в кузове, сидящих на бортах кузова, на подножках и крыше кабины;

б) на автомобиле-самосвале, автомобиле-цистерне и на других специальных грузовых автомобилях;

в) на грузовом прицепе (полуприцепе), на тракторах и в кузове грузового мотороллера;

г) в кузове автомобиля при перевозке пылящих, взрыво- и пожароопасных, а также ядовитых грузов.

3.2.4. Во время движения автомобиля пассажирам запрещается вставать и переходить с места на место, садиться и высаживаться, перекладывать груз, курить и принимать пищу.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОРТОВЫХ ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ МАШИН

4.1. Общие требования

4.1.1. Устройство и эксплуатация портовых перегрузочных машин, съемных грузозахватных приспособлений и сменных грузозахватных органов должны соответствовать требованиям Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, утвержденных Госгортехнадзором СССР 30 декабря 1969 г.; Правил устройства и безопасной эксплуатации лифтов, утвержденных Госгортехнадзором СССР 26 января 1971 г.; Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением, утвержденных Госгортехнадзором СССР 19 мая 1970 г.; Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей (изд. 1986 г.); Правил устройства электроустановок (6-е изд.); РД 31.44.01—84 «Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов» и настоящих ПБТП.

4.1.2. Эксплуатация перегрузочных машин допускается при условии их исправности и если не истек срок их очередного технического освидетельствования.

Управление перегрузочными машинами осуществляется в соответствии с инструкциями, утвержденными и согласованными в установленном порядке.

Перегрузочные машины, съемные грузозахватные приспособления и сменные грузозахватные органы должны использоваться только по их прямому назначению.

4.1.3. Требования безопасности при эксплуатации машин специального назначения (ковшовые погрузчики, бульдозеры, экскаваторы и т. п.) регламентируются соответствующей нормативно-технической документацией.

4.1.4. Перегрузочные машины периодического действия (краны, лифты, погрузчики и т. п.), находящиеся в эксплуатации, должны быть снабжены ясными, выполненными крупным шрифтом обозначениями инвентарного и регистрационного номеров, допускаемой грузоподъемности и даты очередного технического освидетельствования.

4.1.5. Движущиеся, токоведущие, нагревающиеся части перегрузочных машин должны быть закрыты прочно укрепленными съемными ограждениями, допускающими удобный осмотр и смазку. Снимать ограждения во время работы механизмов запрещается. Устранение неисправностей электрооборудования, аппаратуры и электропроводок должно производиться в соответствии с Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей и

Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей (изд. 1986 г.)

4.1.6. Подключение (отключение) перегрузочных машин с электрическим приводом к питающим колонкам, у которых при подъеме крышки контактные части отсоединяются от токоведущих шин посредством механической блокировки, разрешается портовым рабочим, машинистам крана (крановщикам) и слесарям-ремонтникам, имеющим квалификационную группу по технике безопасности (электробезопасности) не ниже II.

При использовании питающих колонок иных конструкций подключение и отключение кранов, а также других электрических перегрузочных машин должны осуществляться электромонтерами с квалификационной группой по технике безопасности (электробезопасности) не ниже III.

4.1.7. Проверка состояния заземляющих устройств и электрооборудования должна производиться электромонтерами, имеющими квалификационную группу по технике безопасности (электробезопасности) не ниже III.

4.1.8. Перегрузочная машина должна быть выдана портовому рабочему в исправном состоянии, о чем должна быть сделана запись сменного механика в вахтенном журнале. О любой неисправности *портовый рабочий докладывает сменному механику и производителю* работ с записью о неисправности в вахтенном журнале.

4.1.9. В тех случаях, когда неисправность перегрузочной машины создает опасность для окружающих людей и самой машины, работник, обслуживающий ее, обязан немедленно остановить работу данной машины, а затем известить об этом производителя работ.

4.1.10. Перегрузочная машина может быть допущена к эксплуатации только после устранения неисправности или установления сменным механиком возможности дальнейшей безопасной работы.

4.1.11. При выдаче машины в эксплуатацию сменный механик или производитель работ (стивидор) обязаны проверить у докера-механизатора наличие удостоверения на право управления данной машиной.

4.1.12. Для управления перегрузочными машинами с электрическим приводом портовые рабочие должны иметь удостоверение на право управления, технического обслуживания и ремонта и квалификационную группу по технике безопасности (электробезопасности) не ниже II.

4.1.13. Не допускаются подъем и перемещение перегрузочными машинами грузов, масса которых неизвестна или превышает (с учетом массы съемного грузозахватного приспособления или сменного грузозахватного органа) грузоподъемность машин. Массу груза определяет производитель работ.

4.1.14. Устанавливать машины непрерывного транспорта нужно таким образом, чтобы под рабочими органами машин не было прохода для людей.

4.1.15. Загрузку рабочих органов машины непрерывного транс-

порта следует производить равномерно, не допуская ударного воздействия грузом.

4.1.16. Перед опусканием (подъемом) машины в трюм (из трюма), установкой на рабочем месте (судно, вагон и т. п.) должен быть отключен питающий кабель от источников питания, заведены специальные стропы или другие съемные грузозахватные приспособления в установленные места строповки машины и проверена путем обжима стропов и вывешивания правильность строповки. Ответственность за организацию правильной строповки и безопасное опускание (подъем) машины в трюм (из трюма), а также за установку на рабочем месте возлагается на производителя работ. Установка машин на рабочем месте должна обеспечивать их устойчивое положение и возможность безопасной работы и обслуживания.

4.1.17. Машины с электрическим приводом должны включаться в питающую сеть только после их установки на рабочем месте и заземления их корпусов. Снимать заземление можно только после отключения питания машины.

4.1.18. Кабель машины при питании от берегового источника должен иметь дополнительную неизолированную жилу, соединяющую корпус машины с шиной заземления береговой колонки.

4.1.19. В местах прохода людей и проезда транспорта питающий машину кабель должен быть защищен от механических повреждений.

4.1.20. Перед включением машины в сеть необходимо проверить (путем наружного осмотра) исправность кабеля и заземление.

Сращивать питающий кабель запрещается.

4.1.21. Останавливать машину разрешается только после того, как рабочий орган будет полностью освобожден от груза, а в экстренных случаях — немедленно.

4.1.22. Машина должна быть немедленно остановлена в случае возникновения опасности для работающих, а также завала грузом конвейера или пересыпного устройства.

4.1.23. Разрешение портовому рабочему-машинисту отлучиться во время работы от обслуживаемой перегрузочной машины дает производитель работ.

4.1.24. Скорости движения машин внутрипортового транспорта по территории порта устанавливаются администрацией порта по согласованию с профсоюзным комитетом и регулируются дорожными знаками в соответствии с Правилами дорожного движения и в зависимости от местных конкретных условий.

4.1.25. Скорость движения машин внутрипортового безрельсового транспорта при проезде мимо дверей, проемов, ворот, проходов, лестничных сходов должна быть снижена с учетом обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов.

4.1.26. В закрытых складских помещениях скорость движения машин внутрипортового безрельсового транспорта не должна превышать:

при движении по главным проездам — 6 км/ч;

при движении через проезды, по боковым проездам и рампам — 3 км/ч.

4.1.27. Расстояния между транспортными средствами по ширине (интервалы) и длине (дистанции), обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются с учетом скорости движения, состояния покрытия дороги и других обстоятельств.

4.1.28. Буксировка машины другой машиной допускается с помощью гибкой сцепки при исправных рулевом управлении и рабочей тормозной системе у буксируемой машины, а также методом частичной погрузки на платформу или опорное устройство буксирующего транспортного средства при неисправном рулевом управлении у буксируемой машины.

При неисправной рабочей тормозной системе буксируемой машины буксировку следует производить только с помощью жесткой сцепки.

Жесткая сцепка должна обеспечивать расстояние между транспортными средствами не более 4 м, гибкая — в пределах 4—6 м.

При гибкой сцепке связующее звено через каждый метр обозначается сигнальными щитками или флажками. В любое время суток на буксируемом транспортном средстве должны быть включены габаритные огни.

При буксировке водители буксирующей и буксируемой машин должны иметь соответствующие удостоверения на право управления машинами данного типа.

4.1.29. Использование машин с двигателями внутреннего сгорания в закрытых складских помещениях, вагонах, трюмах судов (кроме судов с горизонтальным способом погрузки-выгрузки) и в контейнерах при работе их на этилированном бензине запрещается.

4.1.30. Заправлять топливом машины внутрипортового транспорта разрешается в специально отведенных местах, оборудованных в соответствии с действующими требованиями, установленными для автозаправочных станций.

4.1.31. Места заправки машин этилированным бензином должны отвечать условиям, исключающим возможность использования его не по назначению.

4.1.32. При применении этилированного бензина должны соблюдаться следующие требования:

а) рабочие должны пройти обучение и инструктаж по правилам безопасности труда при обращении с этилированным бензином;

б) в местах заправки машин этилированным бензином должны быть вывешены инструкции по охране труда;

в) рабочие должны подвергаться предварительному медицинскому освидетельствованию при поступлении на работу и периодическим медицинским осмотрам в процессе работы;

г) рабочие должны быть обеспечены необходимыми санитарно-гигиеническими устройствами и средствами для очистки и обезвреживания спецодежды и других средств индивидуальной защиты;

д) все емкости, тара, места налива и слива этилированного бен-

зина, а также машины, перевозящие эти продукты, должны быть обеспечены четкими надписями и плакатами по безопасности труда;

е) прием и отпуск этилированного бензина должны производиться закрытым механизированным способом;

ж) режим рабочего дня (время перерывов для приема пищи, курения, отдыха) для рабочих, непосредственно соприкасающихся с этилированным бензином, устанавливается администрацией порта по согласованию с органами санитарного надзора. Курение допускается только в специально отведенных местах после тщательного мытья рук теплой водой с мылом.

4.1.33. Запрещается оставлять без наблюдения машину с работающим двигателем.

4.1.34. Крановщику (машинисту крана или перегружателя) запрещается оставлять пост управления при поднятом грузе, сменном грузозахватном органе или съемном грузозахватном приспособлении.

4.1.35. При перерывах в работе или окончании работы крана (перегружателя) необходимо принять следующие меры безопасности:

а) установить кран (перегружатель) в безопасное положение так, чтобы стрела, противовес, задняя стенка и другие части не могли быть повреждены при маневрах судов и вагонов;

б) установить все командоконтроллеры и контроллеры в нулевое положение, включить главный автомат (линейный контактор) и общий рубильник или остановить двигатель внутреннего сгорания и закрыть на замок двери входа в кабину управления и машинное отделение; общие рубильники, вынесенные на портал, закрыть на замки;

в) закрепить рельсовые противоугонные устройства; автомобильные и пневмоколесные краны поставить на стояночный тормоз.

4.1.36. При перерывах в работе погрузчик необходимо отвести в место, находящееся вне зоны движения транспорта и производства перегрузочных работ, и принять меры, исключающие запуск двигателя посторонними лицами.

4.1.37. По окончании работы погрузчик должен быть поставлен в отведенное для этого место. Машины с двигателями внутреннего сгорания после установки должны быть поставлены на стояночный тормоз.

4.1.38. При перерывах в работе трюмные, вагонные и другие машины должны быть поставлены так, чтобы была обеспечена их сохранность и они не мешали производству работ по перемещению грузов.

4.1.39. Вход на перегрузочную машину, уход с нее и передвижение по ней без предупреждения портового рабочего, управляющего данной машиной, запрещены.

4.1.40. Скорость ветра в метрах в секунду и высота волны в метрах, при которых береговые краны должны быть установлены на противоугонные рельсовые захваты, а плавучие краны должны получить дополнительные крепления к причалу или быть переведены

на безопасную стоянку, а также скорость ветра и высота волны, при которых работа кранов должна быть прекращена, устанавливаются приказом по порту с учетом местных условий и конструкций кранов.

4.1.41. Работа машин на гусеничном ходу на причалах, пирсах и эстакадах ближе 2 м от их края не допускается.

4.1.42. На пути движения погрузчиков запрещается производство работ по перемещению грузов вручную.

4.2. Береговые грузоподъемные краны

4.2.1. Устройство грузоподъемных кранов и сменных грузозахватных органов должно соответствовать Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, утвержденным Госгортехнадзором СССР 30 декабря 1969 г., и государственным стандартам, а при отсутствии последних — техническим условиям на изготовление, утвержденным в установленном порядке.

4.2.2. Освещение в кабинах постов управления и местах расположения механизмов грузоподъемных кранов должно быть выполнено с таким расчетом, чтобы не было отражения в стеклах передней рамы кабины.

4.2.3. Лестницы, ведущие в кабины грузоподъемных кранов и на площадки, должны быть исправными и иметь ограждения.

4.2.4. Грузоподъемные краны должны быть оборудованы звуковыми сигналами, приводимыми в действие с поста управления, а также звуковой сигнализацией для вызова крановщика.

4.2.5. Доступ к электропитающим колонкам должен быть свободным от посторонних предметов и грузов.

4.2.6. Работа кранов не допускается при следующих условиях:

а) истекшем сроке технического освидетельствования;

б) невыполнении предписаний органов Госгортехнадзора, Госэнергонадзора или технической инспекции труда ЦК профсоюза;

в) нарушении требований РД 31.44.01—84 «Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов»;

г) обслуживании кранов неаттестованными крановщиками, стропальщиками-сигнальщиками, а также если не назначены лица, ответственные за исправное состояние или безопасное производство работ по перемещению грузов.

4.2.7. Работа кранов в случаях необходимости строповки-отстроповки грузов с непосредственным участием людей допускается при скорости ветра не более 15 м/с, если в паспорте не указана меньшая величина.

4.2.8. При оснащении кранов сменными грузозахватными органами с дистанционным управлением (грейферами, электромагнитами, контейнерными захватами или захватами для рулонов стали), не требующими непосредственного участия людей в операциях по строповке-отстроповке и направлении груза на место установки (трюм, полувагон, штабель) с помощью багров или оттяжек, ра-

бота их разрешается до значений скорости ветра, указанных в паспортах кранов.

4.2.9. Конкретное значение рабочей скорости ветра для каждого крана должно быть установлено приказом по порту. При этом разрешается перегрузка следующих грузов:

навалочные и насыпные грузы (кроме пылевидных) при перегрузке грейферами по всем технологическим схемам загрузки-разгрузки судов, а также на складских операциях;

металлолом и чугун в чушках при перегрузке электромагнитами и грейферами-полипами по всем технологическим схемам загрузки-разгрузки судов, а также на складских операциях;

рулоны стали по всем технологическим схемам загрузки-разгрузки судов, а также на складских операциях.

4.2.10. Работа автомобильных и пневмоколесных кранов при грозе должна быть прекращена.

4.2.11. Главная диспетчерская порта через дежурных диспетчеров обязана оповещать работников службы механизации и руководителей работ об опасной скорости ветра и необходимости принять меры безопасности и осуществлять контроль совместно со сменными механиками за своевременным прекращением работ.

4.2.12. К работе на кранах при скорости ветра от 15 м/с до паспортного значения допускаются докеры-механизаторы, имеющие квалификацию не ниже II класса.

4.2.13. Краны, передвигающиеся по рельсовым путям, должны быть оборудованы противоугонными устройствами в соответствии с требованиями Госгортехнадзора.

В тех случаях, когда применение противоугонных рельсовых захватов невозможно из-за конструктивных особенностей кранового пути, должны быть приняты другие меры по предупреждению перемещения кранов под воздействием ветра.

4.2.14. При производстве работ по подъему и перемещению грузов должны выполняться следующие требования:

а) на месте производства работ по подъему и перемещению грузов, а также на перегрузочных машинах не должны находиться лица, не имеющие прямого отношения к производимой работе;

б) для строповки груза должны применяться стропы, грузоподъемность которых соответствует массе поднимаемого груза с учетом числа ветвей и угла их наклона. Грузоподъемность стропов общего назначения подбирается из условия, что угол между их ветвями составляет 90°;

в) при подъеме краном груз должен быть предварительно приподнят на высоту не более 0,2—0,3 м для проверки правильности строповки и надежности действия тормозов крана;

г) перемещение груза, грейфера, крюка и т. п. краном в горизонтальной плоскости допускается только после их подъема не менее 1,0 м выше встречающихся на пути предметов и на расстоянии не менее 1,0 м от них;

д) опускать перемещаемый груз разрешается лишь на предназначенное для этого место, где исключается возможность падения,

опрокидывания или сползания устанавливаемого груза. Устанавливать груз нужно таким образом, чтобы съемные грузозахватные приспособления могли быть легко и без повреждений освобождены от груза. Укладку и разборку груза следует производить равномерно, не нарушая установленных для складирования груза размеров штабелей и не загромождая проходы;

е) укладывать груз в полувагоны, на платформы, в автомашины необходимо таким образом, чтобы обеспечить возможность удобной и безопасной строповки при разгрузке;

ж) перемещение грузов над перекрытиями, под которыми размещены жилые, служебные и производственные помещения, где находятся люди, допускается в исключительных случаях после разработки мероприятий, обеспечивающих безопасное выполнение работ, и утверждения их главным инженером порта.

4.2.15. При работе кранов, оснащенных грейферами или грузоподъемными электромагнитами, должны выполняться следующие требования:

а) не допускаются нахождение людей и производство каких-либо работ в зоне действия кранов, оснащенных сменными грузозахватными органами с дистанционным управлением, за исключением случая отгрузки экспортного леса грейфером, при котором подсчет кубатуры и отсортировка бревен должны производиться при полной остановке крана и опущенном на землю грейфере. Зона работы крана должна быть ограждена предупредительными знаками;

б) выполнение каких-либо работ с грузоподъемным электромагнитом или около него допускается только при полном его отключении от источника питания;

в) запрещается подводить к грузу сверху или сбоку включенный электромагнит. Электромагнит можно включать только после его опускания на груз;

г) при обрыве питающего кабеля грузоподъемного электромагнита контроллер должен быть выключен;

д) конструкция грузоподъемного электромагнита, предназначенного для перемещения монолитных грузов (плит, слябов, пачек и тому подобных грузов) с судна на берег (другое судно) и обратно, должна обеспечивать удержание груза при потере питания электромагнита.

4.2.16. Пронос груза над вагонами, автомашинами и другими транспортными средствами, если в них находятся люди, запрещается.

4.2.17. Портовые рабочие и рабочие по техническому обслуживанию и ремонту кранов допускаются к выполнению каких-либо работ со сменным грузозахватным органом только после того, как последний приведен в нерабочее состояние, опущен на грунт и закреплен в устойчивом положении.

4.2.18. В тех случаях, когда при работе крана, оснащенного грузозахватными устройствами с дистанционным управлением (кроме грейферов и электромагнитов), имеется необходимость присутствия в зоне работы крана должностного лица для осмотра, приемки или

передачи груза, допускается выполнение указанных работ только после остановки крана и опускания груза на землю. Вход человека в опасную зону при этом разрешается после соблюдения указанных условий.

4.2.19. Подтаскивать грузы грузоподъемными кранами разрешается только с применением канифас-блоков или других приспособлений и способов, обеспечивающих вертикальное положение грузовых канатов крана. При этом запрещается находиться вблизи натянутых канатов и внутри угла, образуемого ими. При установке канифас-блока необходимо убедиться в надежности его крепления, а также в надежности закрытия откидной части щеки.

4.2.20. При подтаскивании грузов с помощью канифас-блоков должна быть исключена возможность задевания груза за препятствия на пути его движения.

4.2.21. При работе на кранах запрещается:

а) подъем и перемещение груза с находящимися на нем людьми и посторонними предметами;

б) подъем груза, засыпанного грунтом, укрепленного или примерзшего к основанию, заложенного или зажатого другими грузами, подвешенного за один рог двурогого крюка, а также находящегося в неустойчивом положении или в заполненных выше бортов средствах укрупнения. Перед подъемом груза со штабеля необходимо убедиться в устойчивости груза, остающегося на месте;

в) применение съемных грузозахватных приспособлений, сменных грузозахватных органов, вспомогательного инвентаря и средств укрупнения грузовых мест, не соответствующих по грузоподъемности массе поднимаемого груза, а также использование их для выполнения работ, для которых они не предназначены;

г) нахождение людей между грузом и стеной (колонной, штабелем, вагоном) при подъеме (опускании) груза, если расстояние между ними менее 5 м;

д) нахождение людей в зоне подъема, опускания и перемещения груза. Стропальщик может подходить к поднимаемому или опускаемому грузу после остановки последнего на высоте не более 1,0 м от уровня площадки, на которой находится стропальщик. Для разворота груза должны применяться багры, оттяжки, крючья соответствующей длины и конструкции;

е) подъем и перемещение груза в случае неправильной его строповки;

ж) подъем, опускание и перемещение ядовитых и взрывчатых веществ, сосудов с воздухом или газом, находящимися под давлением, кранами с групповым приводом, механизмы подъема которых оборудованы фрикционными и кулачковыми муфтами включения;

з) отключение приборов безопасности и тормозов механизмов крана;

и) освобождение крюком крана защемленных стропов и других грузозахватных приспособлений, за исключением приемов, оговоренных в РТК (ВТИП);

к) оттягивание груза во время его подъема, перемещения и опускания; выравнивание положения поднимаемого, опускаемого или перемещаемого груза собственной массой людей, а также поправка стропов на весу и подача груза в вагонные проемы без специальных площадок или приспособлений;

л) зачерпывание груза грейфером ближе 1 м от электрических питающих колонок;

м) использование конечных выключателей в качестве рабочих органов для автоматической остановки механизмов;

н) загрузка и разгрузка автомашин при нахождении людей в кузове или на платформе прицепа и в кабине автомашины.

4.2.22. Запрещаются подъем, опускание и перемещение краном людей, кроме оказания помощи пострадавшим (при этом должны быть приняты особые меры предосторожности против падения людей).

4.2.23. В отдельных случаях разрешается подъем краном людей в специальной люльке для производства окрасочных и ремонтных работ, осмотра металлоконструкций перегрузочных машин, а также для производства работ по креплению груза на транспортных средствах и снятию креплений, когда отсутствуют другие безопасные способы подъема людей на высоту. Конструкция грузоподъемных кранов, применяемых для подъема людей, должна соответствовать требованиям Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, утвержденных Госгортехнадзором СССР 30 декабря 1969 г.

В этом случае способ подвешивания люльки должен исключать возможность ее опрокидывания и падения. Люльки должны быть снабжены ограждением высотой не менее 1,2 м. Устройство дверей на ограждении не разрешается.

4.2.24. При подъеме людей в люльке краном необходимо принять меры по предотвращению возможности задевания люльки за выступающие части зданий, сооружений и т. п.

Способ подъема людей и меры безопасности при этом должны быть определены инструкцией, разработанной отделом механизации порта и согласованной отделом охраны труда и техники безопасности. Люлька должна быть выполнена по ГОСТ 12.2.012—75.

4.2.25. Строповку грузов следует производить правильно и надежно с учетом маркировки. При отсутствии маркировки способы строповки должен определять производитель работ в соответствии с РТК (ВТИП).

Ответственность за правильную строповку груза несет портовый рабочий, производивший строповку.

4.2.26. При обнаружении ненадежности действия тормозов или неправильной строповки груз необходимо немедленно опустить на место и устранить все недостатки.

4.2.27. Работа грузоподъемных кранов должна производиться по команде сигнальщиков, назначаемых из числа портовых рабочих, имеющих квалификацию докера-механизатора и удостоверение установленного образца на право работы сигнальщиком. Сиг-

нальщик обязан иметь отличительный жилет оранжевого цвета с надписью «Сигнальщик».

4.2.28. При отсутствии непосредственной зрительной связи между крановщиком и сигнальщиком должен назначаться второй сигнальщик с нахождением в зоне зрительной связи крановщика и первого сигнальщика.

4.2.29. При перегрузке навалочных грузов грейфером допускается работа кранов без сигнальщиков при условии хорошего обзора крановщиком всей рабочей зоны и отсутствия людей в трюме.

4.2.30. В отдельных случаях при перегрузке грузов кранами, оснащенными грузозахватными устройствами с дистанционным управлением, и хорошей обозреваемости машинистом крана (крановщиком) всей рабочей зоны допускается работа без сигнальщика на складских и вагонных операциях. При этом должны быть приняты меры, исключающие доступ людей в зону перемещения груза в процессе работы крана.

4.2.31. Знаковая сигнализация производится жестами по утвержденной системе сигналов (прил. 4). Допускается применение двусторонней радиотелефонной связи для подачи сигналов. При отсутствии двусторонней радиотелефонной связи и плохой видимости (из-за недостаточной освещенности, тумана, атмосферных осадков и т. п.), когда машинист крана (крановщик) плохо различает сигналы сигнальщика или перемещаемый груз, работа крана должна быть прекращена.

4.2.32. Не допускается подача команд крановщику голосом без средств радиотелефонной связи или сигналами неустановленной формы. Единственное исключение допускается для команды «Стоп» (остановка всех движений), которая должна исполняться машинистом крана немедленно независимо от того, кем и как она подана.

4.3. Плавучие краны

4.3.1. Съемные леерные ограждения плавучего крана с разрешения кранмейстера допускается частично снимать при швартовных и перегрузочных операциях. В этом случае работа людей у борта не разрешается. Леерные ограждения следует немедленно установить на место, как только отпадет необходимость в снятии их.

4.3.2. Для безопасного перехода людей с берега на понтон плавучего крана и обратно каждый плавучий кран должен иметь съемный трап-сходню с двусторонним леерным ограждением.

4.3.3. Для безопасного перехода людей при любом развороте стрелы на палубе понтона плавучего крана между его поворотной частью и надстройками или другими устройствами, грузом и оборудованием, находящимся на палубе, должен оставаться свободный проход шириной не менее 0,6 м.

Если по конструктивным особенностям этот проход не может быть обеспечен, то опасную зону прохождения поворотной части механизма следует оградить и вывесить предупредительные знаки.

4.3.4. При перевозке груза на палубе плавучего крана груз должен быть надежно закреплен.

4.3.5. При перегрузке грузов плавучим краном ответственность по обеспечению безопасности работ, производимых на понтоне плавучего крана, возлагается на кранмейстера, а на берегу и судне — на производителя работ.

При перемещении грузов с судна на берег и обратно с помощью плавучего крана работой последнего руководят сигнальщики соответственно на судне и на берегу.

4.4. Контейнерные перегружатели

4.4.1. Эксплуатация перегружателей должна производиться по указаниям фирменной технической документации.

4.4.2. При использовании перегружателей, не имеющих устройства для поворота контейнерного захвата на угол 90°, погрузка-выгрузка контейнеров, расположенных поперек диаметральной плоскости судна, должна осуществляться с помощью специальной подвески, навешиваемой на контейнерный захват. Продольную ось рамы подвески располагают под углом 90° к продольной оси захвата. Способ присоединения подвески к захвату определяется технической документацией, разрабатываемой в установленном порядке.

4.4.3. При нарушении геометрических размеров между угловыми фитингами контейнера его перегружают с помощью специальной подвески, навешиваемой на контейнерный захват перегружателя.

4.4.4. Работы по загрузке-разгрузке трюмов неспециализированных (неячеистых) судов, палуб всех судов, а также во всех случаях, когда машинист перегружателя не видит место установки или взятия контейнера, осуществляются по командам лица, выполняющего функции сигнальщика.

4.4.5. Команды подаются жестами в соответствии с системой сигнализации при производстве работ по перемещению грузов перегрузочными машинами (прил. 4).

Команда «Открыть поворотные штыки» подается в виде «Открыть грейфер»; «Закрыть поворотные штыки» — «Закрыть грейфер».

Команды могут подаваться голосом по радиосвязи.

4.4.6. Запрещается доступ на перегружатель посторонних лиц. Двери, ведущие в машинное помещение, должны быть во время работы закрыты на замок.

4.4.7. При работе перегружателя запрещается:

а) поднимать контейнер (груз), масса брутто которого неизвестна или вызывает сомнение; сведения машинист перегружателя получает от производителя работ;

б) поднимать и перемещать контейнерный захват, контейнер (груз) с находящимися на них незакрепленными предметами;

в) поднимать контейнер, с которого не сняты все крепления; сведения о снятии креплений с контейнеров машинист обязан получить от лица, выполняющего функции сигнальщика;

г) поднимать контейнер, если осевая грузовых канатов на участке от консоли до поднимаемого контейнера не сохраняет вертикального положения, а также раскачивать контейнер для его установки;

д) поднимать контейнерный захват, не убедившись по сигнальным устройствам (лампам и др.), что все штыковые замки открыты или закрыты;

е) переносить контейнер (груз) и контейнерный захват по вертикали и горизонтали ближе 1,0 м до встречных предметов;

ж) перемещать контейнер (груз) над людьми, портальными контейнеровозами и другими машинами;

з) поднимать и перемещать людей, кроме особых случаев для оказания помощи пострадавшим и подъема (спуска) людей на второй ярус контейнеров и выше с применением специальной люльки, выполненной на базе контейнера. Работа в этих случаях должна осуществляться в соответствии со специальной инструкцией под руководством производителя работ;

и) загружать и разгружать прицепы (контейнерные тележки) при нахождении людей в кабине тягача или машины;

к) загружать и разгружать железнодорожные платформы при нахождении на них людей;

л) подводить движущиеся части механизмов на больших скоростях к конечным выключателям и упорам;

м) отключать приборы безопасности и тормоза механизмов;

н) использовать конечные выключатели в качестве рабочих органов для автоматической остановки механизмов;

о) отрывать контейнеры, примерзшие или не открепленные от основания.

4.5. Конвейеры

4.5.1. Конвейеры должны соответствовать требованиям безопасности по ГОСТ 12.2.022—80. При установке конвейеров с открытыми тяговыми или несущими частями (кроме пластинчатых) для обслуживания их должны быть устроены с обеих сторон безопасные проходы шириной не менее 0,75 м в одноконвейерных галереях и не менее 1 м между конвейерами многоконвейерных галерей. В отдельных случаях допускается устройство прохода указанной ширины с одной стороны (при удобном доступе для осмотра и смазки трущихся деталей и узлов).

4.5.2. В местах, где по условиям работы необходим переход через конвейеры, следует устраивать специальные переходные мостики со сплошным настилом и перилами высотой 1,0 м. Переходные мостики через конвейеры должны устанавливаться в галереях через каждые 100 м, через конвейеры в помещениях — через 50 м.

4.5.3. Если обратные ветви конвейеров расположены ниже уров-

ня земли в открытых траншеях, то последние следует ограждать специальными щитами или перилами высотой не ниже 1 м.

Если неполностью закрытые конвейеры проходят над местами, где могут находиться люди, следует устанавливать прочные сплошные перекрытия (навесы), выступающие за габариты конвейеров не менее 1 м.

4.5.4. Ширина проходов в местах разгрузочных и пересыпных устройств и у приводных станций должна быть не менее 0,9 м.

4.5.5. Загрузочный (питающий) бункер конвейера должен быть огражден прочной решеткой.

4.5.6. Если конвейер имеет высоко расположенные горизонтальные ветви, то для обслуживания и ухода за ними должны быть устроены прочные мостики со сплошной зашивкой снизу высотой 0,15 м и с проходом шириной не менее 0,9 м и поручнями высотой не ниже 1,0 м. Для доступа к этим ветвям необходимо оборудовать безопасные подходы или надежно закрепленные исправные наклонные лестницы с поручнями.

4.5.7. Конвейеры, предназначенные для транспортирования пылящих и вредных для здоровья людей грузов, должны иметь герметизацию мест погрузки и разгрузки, а также средства по устранению пылевыделения (устройства аспирации, смыва полов, оросители и др.).

4.5.8. В концевых частях конвейера должны быть установлены аварийные кнопки «Стоп» ярко-красного цвета и розетки для подключения низковольтного освещения при ремонте и осмотре.

4.5.9. Конвейеры, открытые по всей трассе, в местах повышенной опасности должны быть оборудованы выключающими устройствами, приводимыми в действие в любом месте со стороны прохода для обслуживания.

4.5.10. Приводы, натяжные устройства конвейера и места перехода груза с одной машины на другую должны быть оборудованы легкосъемными ограждениями, сблокированными с приводами конвейера для его отключения при снятии ограждения.

4.5.11. Приемные и подающие устройства конвейера должны быть оборудованы так, чтобы:

исключалось падение груза в стороны и под конвейер;

исключалась возможность соприкосновения рабочих с движущимися частями;

груз поступал равномерно.

4.5.12. Угол наклона конвейера должен быть таким, чтобы перемещаемый груз не скатывался обратно.

4.5.13. У мест разгрузки пластинчатого конвейера надлежит устанавливать приемные механизмы или устройства, исключающие травмирование работающих цепью.

Для предупреждения захвата одежды рабочих или ушибов рук край пластинчатого конвейера следует прикрывать бортами.

4.5.14. Запрещается садиться, вставать, ложиться или опираться на ленту конвейера, а также регулировать положение ленты во время работы с грузом.

4.5.15. В случае невозможности применения переходных мостиков над полотном роликового конвейера в местах, где это необходимо, должны быть предусмотрены разрывы полотна роликового конвейера для прохода рабочих шириной не менее 1 м, закрываемые откидными секциями, открывающимися в сторону, противоположную движению секций роликового конвейера. Для облегчения открывания откидные секции должны быть снабжены противовесами.

4.5.16. Для разворота груза на роликовом конвейере следует устраивать поворотные столы.

4.5.17. Высота роликового конвейера при ручном перемещении груза должна быть не более 0,9 м.

Если роликовый конвейер связан с другими агрегатами, высота его должна быть равна высоте последних.

4.5.18. Использование роликового конвейера при неполном комплекте роликов или неисправности части их запрещается.

4.5.19. Перемещение груза по роликовому конвейеру вручную допускается при массе его не более 0,5 т. При большей массе следует применять толкатели, приводные головки роликового конвейера или другого устройства.

4.5.20. Грузы, которые могут скатываться при движении по роликовому конвейеру, необходимо укладывать в специальную тару (поддоны, салазки с бортами и т. п.). Укладка таких грузов на роликовый конвейер без тары допускается только в том случае, если ролики имеют специальный профиль (двухконусный).

4.5.21. При применении конвейерных линий, состоящих из нескольких последовательно установленных машин непрерывного транспорта или используемых в комплексе с другими машинами, должны быть соблюдены следующие условия:

а) управление всей системой должно быть централизовано;

б) пуск и остановку машин следует производить в установленной последовательности (порядок пуска и остановки конвейера должен быть изложен в инструкции и вывешен у поста управления);

в) в случае внезапной остановки одной из машин, подающих груз, предыдущие перегрузочные машины должны автоматически останавливаться, а последующие — продолжать работу до полного схода с них транспортируемого груза;

г) при пусковом аппарате необходимо предусматривать звуковые сигнальные устройства для оповещения персонала о пуске системы;

д) перед началом работы ответственное лицо (машинист, электромонтер) должно проверять исправность отдельных машин и всей системы в целом;

е) способ передачи груза с одной машины на другую должен исключать его падение или рассыпание; при необходимости следует установить защитно-оградительные устройства.

4.6. Элеваторы

4.6.1. Элеваторы для сыпучих грузов должны быть закрыты плотными кожухами, не пропускающими пыль.

4.6.2. Для доступа на площадки элеватора следует устраивать стационарные лестницы с углом наклона 60° и с поручнями высотой 1,1 м.

Смотровые окна элеватора во время работы должны быть плотно закрыты.

4.6.3. Башмак и головку элеватора следут связывать между собой и с местом пускового устройства сигнализацией для предупреждения о пуске элеватора и об осмотре или смазке его частей.

В пыльных или сырых местах сигнализация может осуществляться с помощью ручного звонка или переговорной трубы.

4.6.4. У башмака и головки элеватора должны быть кнопки «Стоп» ярко-красного цвета.

Пускать элеватор разрешается только с установленного места при обязательной подаче сигнала об этом.

Элеваторы должны иметь выключающее устройство как у мест загрузки, так и у мест разгрузки.

4.6.5. Для обслуживания головки элеватора следует устраивать площадку с ограждением высотой 1,1 м; по низу ограждения должна быть сплошная обшивка металлической полосой (сеткой) высотой не менее 0,15 м от основания площадки.

4.6.6. Для свободного доступа к натяжным подшипникам и башмаку загрузочного (питающего) бункера должен быть обеспечен проход шириной не менее 1,0 м.

4.6.7. Натяжное устройство тягового органа следует располагать на высоте 0,7—1,2 м от пола.

К устройству для регулировки натяжения тягового органа (цепей или лент) должен быть обеспечен удобный и безопасный доступ.

Применение грузовых устройств для регулировки натяжения запрещается.

4.7. Пневмоперегружатели

4.7.1. Портовые рабочие, занятые перегрузкой зерновых грузов с использованием пневмоперегружателей, должны пройти специальное обучение безопасным методам и приемам работы на пневмоустановках.

4.7.2. Установка пневмоперегружателей и монтаж трубопроводов должны вестись под руководством производителя работ и работника группы механизации в соответствии с разработанной инструкцией по охране труда.

4.7.3. Вертикальная часть трубопровода должна поддерживаться треногой с талями, краном или другими устройствами, а горизонтальная часть — с помощью подставок или брусков.

4.7.4. Установленные на палубе пневмоперегружатели должны

быть надежно закреплены во избежание их смещения при крене и дифференте судна.

4.7.5. Наращивать трубопровод разрешается только при выключенной установке.

4.7.6. Способ соединения труб в вертикальной части трубопровода должен обеспечивать их надежное скрепление во избежание обрыва и падения.

4.7.7. При зачистке трюма судна портовые рабочие должны быть одеты в пыленепроницаемые комбинезоны, а при использовании компрессора и штивке зерна работать в защитных очках и респираторах.

4.7.8. При работе пневмоперегружателя в одном танке должно находиться не менее двух докеров-механизаторов (со страховочными концами), а на палубе должен выставляться докер-механизатор, поддерживающий связь с работающими в танках.

4.7.9. Подключение питающего кабеля машины к электросети и отключение его, а также вскрытие распределительных щитов и шкафов управления разрешается производить лицам, имеющим квалификацию электромонтера и группу допуска по технике безопасности (электробезопасности) не ниже III.

4.7.10. Запрещается крепить сопло и трубопровод к шифтинговым стойкам поперечной переборки, к рымам на крышках люков и трюмному трапу.

4.7.11. Запрещается эксплуатировать электродвигатели и пусковые аппараты, не имеющие надежного зануления и заземления.

4.7.12. Во избежание воспламенения пыли запрещается пользоваться открытым огнем и производить сварочные работы в трюмах и бункерах без соблюдения мер пожарной безопасности.

4.8. Погрузчики

4.8.1. Регистрация машин, пуск в работу и техническое освидетельствование производятся в соответствии с требованиями РД 31.44.01—84 «Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов».

4.8.2. При отсутствии кабины водителя погрузчики должны быть сверху оборудованы оградительными решетками или козырьками для защиты водителя.

4.8.3. При захвате груза вилами погрузчика необходимо:

а) размещать груз вплотную к вертикальной части вил, чтобы опрокидывающий момент был наименьшим;

б) размещать груз равномерно на обе вилы; за пределы вил груз может выступать вперед не свыше одной трети его длины, причем опрокидывающий момент не должен превышать номинального для данного типа погрузчика;

в) располагать груз так, чтобы верхнее место груза не выступало над вертикальной частью вил или оградительной решеткой более чем на одну треть его высоты.

Примечание. Верхняя кромка крупногабаритных грузов может выступать выше оградительной решетки более чем на одну треть своей высоты; при этом допускается перевозка не более одного места а при движении машины в проездах и при укладке груза должен быть выделен специальный человек для подачи команды водителю с целью правильного руководства движением машины.

4.8.4. При подъезде погрузчика с грузом к штабелю вилы (сменный грузозахватный орган) должны быть опущены, а рама грузоподъемника отклонена назад.

Перевод рамы в вертикальное положение, подъем груза на высоту штабеля допускаются в непосредственной близости от штабеля при неподвижном погрузчике.

4.8.5. При транспортировании грузов погрузчиками рама грузоподъемника должна быть отклонена назад, а сменный грузозахватный орган должен обеспечивать перемещение груза от земли на высоте не менее размера дорожного просвета (клиренса) машины в соответствии с заводской инструкцией для данной машины (в пределах 0,15—0,2 м).

4.8.6. При встрече на пути движения погрузчика препятствий допускаются подъем груза на необходимую высоту и кратковременное медленное передвижение погрузчика при отклоненном назад грузоподъемнике. После проезда препятствий груз должен быть опущен до транспортного положения.

Запрещается поддерживать груз руками при его транспортировании.

4.8.7. Перемещение погрузчика на непросматриваемом отрезке пути должно производиться под руководством специально назначенного для этой цели портового рабочего — сигнальщика.

4.8.8. При работе погрузчика со стрелой застропленный груз запрещается подтаскивать или стаскивать со штабеля или платформы; его следует сначала поднять, а затем перемещать. Все движения погрузчика должны производиться без рывков, раскачивания груза и резких поворотов.

4.8.9. Работа погрузчика с ковшом допускается только на погрузке мелкосыпучих грузов: угля, песка, зерна, торфа и других грузов с размерами куска не более 80×80 мм.

4.8.10. Транспортировать мелкотарные грузы погрузчиками разрешается только на поддонах (листах) или с помощью специальных грузозахватных приспособлений. Без поддонов (листов) или специальных грузозахватных приспособлений допускается транспортировать только грузы, устойчиво лежащие на вилах.

4.8.11. Металлические листы, ковши, рамы должны иметь крепежные устройства, обеспечивающие надежное крепление их к погрузчику.

4.8.12. Транспортировать длинномерные грузы разрешается только на территории с ровным покрытием. При этом впереди погрузчика должен идти специально назначенный портовый рабочий для предупреждения встречного транспорта и людей. Способ захвата груза должен исключать возможность его развала или падения.

4.8.13. Спаренная работа погрузчиков при штабелировании длинномерных грузов должна выполняться на площади, достаточной для маневрирования, только опытными портовыми рабочими (водителями) со стажем работы не менее 1 года под непосредственным руководством производителя работ.

Для спаренной работы должны применяться погрузчики с одинаковыми техническими характеристиками.

При массовой перегрузке таких грузов и наличии в порту рабочих технологических карт на эти работы допускается руководство работами опытным сигнальщиком, имеющим квалификацию докера-механизатора не ниже III класса.

4.8.14. Запрещается использование погрузчика для выполнения следующих операций:

а) перемещение грузов волоком;

б) открывание и закрывание дверей вагонов;

в) работы в загроможденных и захламленных местах, а также на обледенелых, скользких, не посыпанных песком (шлаком) площадках и путях;

г) работы под грузом и в зоне его перемещения краном;

д) подъем и перевозка плохо уложенных грузов;

е) кантование груза без специального кантователя;

ж) отрыв примерзших или защемленных грузов;

з) подведение вил под груз при отсутствии под ним просвета, необходимого для свободного прохода вил;

и) буксировка электропогрузчиков со скоростью более 6 км/ч;

к) сбрасывание грузов с вил погрузчика торможением, наклоном рамы вперед и т. п., а также заталкивание груза с разгона;

л) укладка груза краном непосредственно на грузозахватный орган погрузчика, если он не опирается на прочное основание. При этом до опускания груза водитель должен покинуть кабину и находиться в безопасном месте;

м) захват груза одним рабочим органом вил, за исключением случаев, предусмотренных рабочими технологическими картами, планами организации работ или временными технологическими инструкциями;

н) толкание и передвижка вагонов погрузчиками, не оборудованными автосцепками.

4.8.15. Работа погрузчиков на причалах, рампах складов, эстакадах и грузовых столах разрешается только при наличии у их кромок колесоотбойных устройств, исключающих падение погрузчиков.

На промежуточных палубах судна работа погрузчиков разрешается только при закрытых люках.

4.8.16. Для опускания (подъема) погрузчиков в трюм (из трюма) необходимо произвести полный наклон грузоподъемника назад (на себя), поднять вилы (сменный грузозахватный орган) на высоту 1,0 м, поставить погрузчик на стояночный тормоз, выключить привод, завести специальные стропы или другие съемные грузозахватные приспособления в установленные места стропов-

ки погрузчика и проверить правильность строповки путем обжима стропов и вывешивания. Ответственность за организацию правильной строповки и безопасное опускание (подъем) погрузчика в трюм (из трюма), а также за установку на рабочем месте возлагается на производителя работ.

4.8.17. Работа погрузчика в трюме судна допускается на исправном и прочном пайоле или фальшпайоле (промежуточных палубах).

Заключение о возможности работы погрузчика в трюме судна дают производитель работ и представитель администрации судна, которые до начала производства грузовых работ обязаны совместно осмотреть место, где намечается работа погрузчиков.

4.8.18. Работа в вагоне.

4.8.18.1. Въезд (выезд) погрузчика в вагон (из вагона) разрешается только с рампы или грузового стола по специальному вагонному мостику, который должен прочно опираться на рампу (грузовой стол) и пол вагона. Проезд по поврежденному, ненадежно установленному и плохо закрепленному вагонному мостику запрещается.

4.8.18.2. Установка электропогрузчика на грузовой стол и его снятие со стола могут производиться автопогрузчиком, оборудованным надежно укрепленным металлическим листом с обортовкой.

4.8.18.3. Не допускается производить какие-либо движения погрузчика во время укладки и разборки вручную груза, доставленного погрузчиком.

4.8.18.4. Работа погрузчика должна быть прекращена при обнаружении неисправности настила вагона, настила или колесоотбойного устройства рампы, грузового стола.

4.8.19. Ручная укладка груза на поддон и его снятие должны производиться только после установки поддона погрузчиком на штабель, грунт или другое основание.

4.8.20. Максимальный уклон, по которому разрешается транспортирование грузов погрузчиком, должен быть на 3° меньше допускаемого угла наклона назад рамы грузоподъемника погрузчика.

При переезде по дорогам, имеющим бо́льшие уклоны, погрузчик должен двигаться так, чтобы грузоподъемник был обращен в сторону подъема дороги.

4.8.21. Перевозка людей на погрузчиках, не имеющих кабин и специального места для пассажиров, запрещается. Перевозка людей в кабинах погрузчиков допускается только в пределах предусмотренного числа мест и производственной необходимости.

4.8.22. В отдельных случаях для выполнения работ по креплению и раскреплению грузов, ремонту, окраске и обслуживанию грузоподъемных машин и механизмов, протирке и смене светильников в цехах и на складах портов разрешается производить подъем людей в специально оборудованной и надежно закрепленной на вилах погрузчика люльке под непосредственным руковод-

ством должностного лица, в распоряжение которого выделен погрузчик. Погрузчик, выделяемый для этих целей, должен быть осмотрен сменным механиком порта (ППК) с отметкой в наряде-задании.

4.8.23. К управлению погрузчиком для подъема людей в люльке допускаются лица из числа опытных водителей, имеющих право на управление погрузчиком используемого типа.

Место производства работ с использованием люльки должно иметь твердое покрытие без уклонов.

4.8.24. Подъем людей погрузчиком должен производиться без рывков, при вертикальном положении рамы грузоподъемника и заторможенном состоянии погрузчика. В процессе работы людей в люльке водителю запрещается покидать пост управления и производить перемещение погрузчика. Запрещается нахождение людей под поднятой люлькой.

4.8.25. Люльки для подъема людей подлежат приемочным испытаниям после изготовления и периодически — через 12 мес эксплуатации.

Выдача люлек в эксплуатацию оформляется в вахтенном журнале сменным механиком порта (ППК) с записью их инвентарного номера и технического состояния.

4.8.26. Меры безопасности при подъеме людей в люльке должны быть определены инструкцией, разработанной отделом механизации порта и согласованной с отделом охраны труда и техники безопасности.

4.8.27. Производитель работ обязан провести специальный инструктаж о мерах безопасности с водителями погрузчиков, участвующих в погрузочно-разгрузочных работах с опасными, ядовитыми и взрывоопасными грузами.

4.8.28. Запрещается производство работ погрузчиками на железнодорожных путях, предназначенных для загрузки-разгрузки вагонов, без принятия мер по предупреждению въезда локомотива и подачи вагонов в рабочую зону погрузчиков. По получении уведомления о подаче или выводе железнодорожного состава в указанную зону погрузчики должны быть выведены в безопасное место.

4.8.29. При движении погрузчиков через железнодорожные переезды не допускается движение в 2 ряда в одном направлении и обгон одного погрузчика другим.

4.8.30. При вынужденной остановке погрузчика на железнодорожном переезде должны быть приняты меры по предупреждению наезда железнодорожного подвижного состава и эвакуации погрузчика в безопасную зону.

4.8.31. Запрещается оставлять погрузчики на подъемах и спусках, в дверях складов, на железнодорожных и подкрановых путях и в их габаритах, на переездах, а также с поднятой кареткой грузоподъемника и с грузом на сменном грузозахватном органе.

4.8.32. Передача погрузчика другому водителю должна производиться только через сменного механика в порядке, установлен-

ном РД 31.44.01—84 «Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов».

4.9. Автотранспорт

4.9.1. Содержание территории, производственных и вспомогательных помещений автотранспортных подразделений портов, техническое состояние и оборудование подвижного автомобильного состава, а также порядок технического обслуживания и ремонта автомашин должны соответствовать Правилам по охране труда на автомобильном транспорте.

4.9.2. Загрузку (разгрузку) грузового автотранспорта следует производить только механизированным способом с использованием грузовых столов, рамп, эстакад, оборудованных лестницами для подъема на них людей.

4.9.3. Укладка грузов в кузове автомобиля для перевозки должна производиться с соблюдением следующих требований:

а) при погрузке груза навалом груз не должен возвышаться над уровнем бортов кузова; в противном случае основные борта кузова следует наращивать дополнительными бортами соответствующей высоты и прочности;

б) мелкотарные грузы, возвышающиеся над уровнем бортов кузова, необходимо увязывать крепким увязочным материалом;

в) загрузку автотранспорта следует производить таким образом, чтобы исключалась возможность развала груза во время транспортирования, крупногабаритные грузы должны быть надежно закреплены;

г) укладывать ящичный, бочковый и другой мелкотарный груз необходимо с таким расчетом, чтобы во время движения (при резком торможении, крутых поворотах и т. п.) не могло происходить смещение груза по настилу кузова, для чего между отдельными местами груза следует устанавливать прокладки и распорки необходимой прочности.

4.9.4. При загрузке (разгрузке) автомашин с помощью грузоподъемных кранов должны соблюдаться следующие условия:

а) перемещать краном груз к кузову или от него следует только с боковых сторон или со стороны заднего борта автомашины; переносить груз над кабиной водителя запрещается;

б) не допускается присутствие людей в кузове автомашины во время перемещения груза краном и установки его в кузове; направлять движение груза разрешается только при нахождении людей вне кузова автомашины (на грузовом столе, рампе склада и т. п.), используя для этого оттяжки, багры, крюки;

в) запрещается осматривать или ремонтировать автомашину во время ее загрузки или разгрузки.

4.9.5. Если правилами технической эксплуатации автомашин допускается работа погрузчиков в кузове, то грузовые работы в этом случае должны производиться с использованием рампы или грузового стола. Автомашина при этом должна быть поставлена

на тормоза. Для въезда погрузчика в кузов автомашины должен быть установлен трап (мостик).

4.9.6. В процессе загрузки или разгрузки автомашин с помощью грузоподъемных кранов или экскаваторов водителям запрещается находиться на своих рабочих местах (в кабинах управления) до окончания перегрузочных операций.

Перед началом движения автомашины с грузом водители обязаны проверить правильность укладки груза и надежность его крепления.

4.9.7. При погрузке запрещается:

а) загораживать грузом двери кабины водителя;

б) грузить длинномерные грузы выше стоек.

4.10. Аккумуляторные тележки, тягачи и прицепы (трейлеры)

4.10.1. Перед загрузкой и разгрузкой механических тележек или прицепов, сцепленных с тягачом, необходимо включить тормоза; загрузка (разгрузка) тележек или прицепов, находящихся на наклонной плоскости, запрещается.

4.10.2. Количество, тип и загрузку прицепов (трейлеров), из которых составляются поезда для тягачей данного типа, устанавливают исходя из требований инструкций завода-изготовителя и местных эксплуатационных условий. Указанные данные должны быть приведены в рабочих технологических картах.

4.10.3. Укладывать груз на прицепных тележках тягачей и съемных площадках следует таким образом, чтобы исключалось падение его при транспортировании.

4.10.4. За правильное формирование груза на платформе аккумуляторной тележки, прицепе (трейлере) ответственность несет производитель работ, а за сохранность груза при транспортировании — водитель.

4.10.5. Соединения (сцепные устройства) прицепных тележек между собой, а также тележек с тягачом должны исключать возможность наезда их друг на друга, самопроизвольной отцепки и столкновения.

4.10.6. Транспортные средства (тягачи, прицепы, трейлеры, тележки и др.) должны иметь обозначение инвентарного номера и допускаемой грузоподъемности и даты очередного технического освидетельствования.

4.10.7. При загрузке аккумуляторных тележек и прицепов (трейлеров) краном водитель должен находиться вне зоны перемещения груза.

4.10.8. Запрещается перевозка людей на прицепах (трейлерах) и аккумуляторных тележках, а на тягачах разрешается в пределах предусмотренного числа мест в кабине.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СЪЕМНЫХ ГРУЗОЗАХВАТНЫХ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ И СРЕДСТВ УКРУПНЕНИЯ ГРУЗОВЫХ МЕСТ

5.1. Общие требования

5.1.1. Для перегрузки грузов следует применять съемные грузозахватные приспособления, разработанные и изготовленные в соответствии с ОСТ 31.0014—80.

Допускается изготовление портами по собственной утвержденной документации образцов съемных грузозахватных приспособлений и устройств индивидуального применения, а также различного инвентаря для грузовых и хозяйственных работ. Порты — изготовители съемных грузозахватных приспособлений и устройств несут ответственность за качество изготовляемой продукции.

5.1.2. При применении стропов необходимо соблюдать следующие условия:

а) при строповке груза стропы следует накладывать без узлов и перекруток; в местах перегиба стропов на острые углы груза необходимо накладывать прокладки, предохраняющие грузовые стропы от повреждений;

б) на двурогие крюки стропы необходимо надевать на оба рога крюка равномерно и без перекруток;

в) при поднятии груза с помощью двух стропов последние должны быть одинаковой длины; в отдельных случаях допускается использование стропов разной длины для перемещения длинномерных грузов в наклонном положении с учетом требований пп. 12.1.1 и 12.1.4 настоящих ПБТП;

г) для беспрепятственного освобождения стропов общего использования из-под груза последний следует устанавливать на прочные прокладки;

д) кольца и петли съемных грузозахватных приспособлений должны надеваться на крюк крана свободно.

5.1.3. Схемы строповки груза должны быть указаны в рабочей технологической карте, плане организации работ или временной технологической инструкции перегрузки грузов.

5.1.4. Подъем груза за упаковочную обвязку, не предназначенную для этих целей, запрещается.

Обвязка, предназначенная для перегрузки, должна иметь клеймо или табличку предприятия-изготовителя о допустимой нагрузке либо иное документальное разрешение грузоотправителя (сертификат).

5.1.5. Запрещается использование съемных грузозахватных приспособлений и тары не по назначению.

5.1.6. Забракованные и немаркированные съемные грузозахватные приспособления и тара не должны находиться вместе с исправными и в местах производства работ.

5.1.7. Съемные грузозахватные приспособления перед началом погрузочно-разгрузочных работ должны быть осмотрены брига-

диром (звеньевым) и производителем работ, а перед их использованием — портовым рабочим-стропальщиком.

5.1.8. Для хранения съемных грузозахватных приспособлений и перегрузочного инвентаря в порту должны быть оборудованы закрытые помещения. Площадь помещения должна обеспечивать хранение стропов в растянутом положении для удобства их осмотра при получении.

В холодных климатических районах эти помещения должны отапливаться.

5.1.9. Работы по перемещению и укладке съемных грузозахватных приспособлений в помещении их хранения должны быть механизированы.

5.1.10. В помещении хранения съемных грузозахватных приспособлений должны быть вывешены таблица допускаемых нагрузок на канаты при различных углах наклона их к вертикали и нормы их браковки, а на местах хранения съемных грузозахватных приспособлений сделаны отчетливые надписи с указанием величины допускаемой рабочей нагрузки (для стропов, кроме того, необходимо указывать их длину).

5.1.11. Грузозахватные устройства типа рам, траверс, балок и т. п. для автоматического захвата труб, металла и другие крупногабаритные грузозахватные устройства разрешается хранить на специально отведенных открытых складских площадках.

5.1.12. Осмотр и техническое освидетельствование технологической оснастки (сменных грузозахватных органов и съемных грузозахватных приспособлений) должны производиться согласно требованиям РД 31.44.01—84 «Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов».

5.1.13. Запрещается оставлять на рабочих местах технологическую оснастку после окончания работ.

5.1.14. Запрещается использовать в производственных процессах неисправные грузозахватные приспособления, устройства и инструмент, а также с просроченным сроком их переосвидетельствования.

5.2. Стальные канаты

5.2.1. Стальные канаты, применяемые для изготовления съемных грузозахватных приспособлений, должны отвечать требованиям действующих государственных стандартов.

5.2.2. Расчет, изготовление и испытание съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из стальных канатов, следует выполнять в соответствии с требованиями Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, утвержденных Госгортехнадзором СССР 30 декабря 1969 г.

5.2.3. Не допускается сращивать грузоподъемные канаты, стропы из стального каната: они должны состоять из одного целого отрезка.

Канаты, применяемые для грузовых работ, не должны иметь узлов и калышек.

5.2.4. Петли стропов, сопряженных с кольцами, крюками и другими деталями, должны выполняться с применением коуша путем заплетки свободного конца каната, постановки зажимов или специальных втулок. Допускается выполнение петель на стропах без применения коушей, если соединение стропа с кольцами, крюками и другими деталями предусмотрено технической документацией.

5.2.5. Выступающие концы прядей в сплеснях, а также отдельные проволоки необходимо удалять. Браковку канатов следует производить в соответствии с прил. 5.

5.3. Растительные канаты

5.3.1. Растительные канаты, применяемые для изготовления грузовых сеток, стропов или других съемных грузозахватных приспособлений, должны соответствовать ГОСТ 483—75, ГОСТ 1088—71 и быть снабжены ярлыком (биркой).

Растительные канаты, используемые для съемных грузозахватных приспособлений, должны иметь коэффициент запаса прочности не менее 8.

5.3.2. Растительные канаты и изготовленные из них съемные грузозахватные приспособления перед вводом в эксплуатацию должны быть освидетельствованы. Редко используемые съемные грузозахватные приспособления должны осматриваться перед выдачей их в работу, но не реже 1 раза в 3 мес.

5.3.3. Запрещается использование растительных канатов и изготовленных из них съемных грузозахватных приспособлений, если они имеют внешние признаки истирания и разрывы волокон и прядей, распускания и смещения каболок или прядей и другие дефекты.

5.3.4. Растительные канаты и съемные грузозахватные приспособления, изготовленные из растительных канатов, следует периодически осматривать и при появлении каких-либо внешних дефектов изымать из употребления.

5.3.5. Заплетка петли у растительных канатов должна иметь не менее двух полных и двух половинных пробивок.

5.3.6. Запрещается сращивать растительные канаты, используемые для съемных грузозахватных приспособлений и грузовых сеток.

5.3.7. Растительные канаты, применяемые для грузовых работ, следует оберегать от действия кислот, щелочей, пара и т. п., а также от истирания о шероховатые поверхности.

Запрещается хранение растительных канатов в мокром виде. Сушить их следует, подвесив или разложив шлагами на сухом месте.

5.3.8. При перегрузке влажных грузов (мокросоленых шкур, бочек с рассолом, соленой рыбы и др.) с помощью съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из растительных канатов, а также при многократном использовании таких грузозахватных приспособлений в условиях повышенной влажности (дождь,

изморозь, мокрый снег, туман) их грузоподъемность должна быть снижена. Размер снижения грузоподъемности устанавливается путем испытания съемных грузозахватных приспособлений и определения разрывной нагрузки в соответствии с ГОСТ 1088—71 и ГОСТ 483—75.

5.3.9. Растительные канаты можно пропускать через блоки, диаметр шкивов у которых не менее чем в 6 раз больше диаметра каната, с желобами шириной не менее диаметра каната.

5.4. Синтетические и полусинтетические канаты, ленты

5.4.1. Возможность и условия применения синтетических и других материалов для изготовления съемных грузозахватных приспособлений устанавливаются предприятием на основе разработанной им технической документации.

5.4.2. На расчет, изготовление, испытание и браковку съемных грузозахватных приспособлений с применением синтетических и полусинтетических канатов должны быть утверждены технические условия. Расчетный коэффициент запаса прочности должен быть не менее 6.

5.4.3. Синтетические и полусинтетические канаты, ленты должны иметь свидетельство (сертификат) завода-изготовителя с указанием маркировки каждой партии. При обнаружении дефекта в одной пробе вся партия должна изыматься из эксплуатации.

5.4.4. Эксплуатация съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, должна производиться при температуре не ниже минус 40 °С и не выше плюс 45 °С.

5.4.5. Хранение съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, должно осуществляться без доступа солнечных лучей в закрытом сухом помещении.

Не допускается их хранение вблизи паровых котлов, теплотрубопроводов и в других местах с высокой температурой и влажностью.

5.4.6. При производстве перегрузочных работ с помощью съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, запрещается:

а) применять стропы, ленты при наличии разрывов, разрезов, распускания волокон сверх нормы, установленной техническими условиями, а также смещения прядей и других дефектов;

б) применять загрязненные стропы, ленты со следами мазутных и масляных пятен;

в) допускать механическое трение об острые угловые металлические поверхности;

г) перегружать химические грузы, оказывающие разрушающее действие на синтетические и полусинтетические материалы;

д) соединять стропы, ленты с помощью узлов.

5.4.7. Перед каждым применением съемных грузозахватных при-

способлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, должен производиться их визуальный осмотр лицом, ответственным за их исправное состояние.

5.4.8. Освидетельствование и браковка съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, должны производиться не реже 1 раза в 3 мес.

5.4.9. Съемные грузозахватные приспособления, изготовленные из синтетических и полусинтетических материалов, должны выбраковываться и изыматься из эксплуатации при наличии:

а) продольных, наклонных и поперечных разрезов, надрывов и проколов, разрушающих более 10% нитей основы ленты (для ленты с комбинированным переплетением крученых нитей);

б) полного или частичного разрыва продольных или поперечных нитей ленты с простым переплетением нитей;

в) значительного истирания ленты, вызвавшего отрыв нитей;

г) загрязнения ленты, вызвавшего ее жесткость, ломкость и т. п.

5.4.10. При хранении и эксплуатации канатов, лент и съемных грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, в течение 6 мес в условиях повышенной влажности и при температурных режимах, выходящих за пределы минус 40 °С и плюс 45 °С, их грузоподъемность должна быть снижена. Процент снижения грузоподъемности устанавливается путем испытания и определения разрывной нагрузки.

5.5. Цепи

5.5.1. Цепи, применяемые для изготовления съемных грузозахватных приспособлений, должны соответствовать требованиям Правил Госгортехнадзора СССР, а также государственному стандарту, по которому они изготовлены.

При отсутствии свидетельства завода-изготовителя об испытании должны быть проведены испытания образца цепи для определения разрушающей нагрузки.

Минимальный запас прочности для цепей, применяемых для грузовых работ, должен быть не менее 5.

5.5.2. Цепи и цепные стропы, входящие в состав съемных грузозахватных приспособлений, необходимо подвергать периодическому ежемесячному осмотру и, кроме того, производить проверку перед каждой выдачей их для работы.

5.5.3. При наличии деформации, трещин, некачественно сваренных швов, а также при износе звена цепи более 10% первоначального диаметра (калибров) подъемные цепи и цепные стропы должны быть изъяты из употребления.

5.5.4. При пользовании цепями и цепными стропами не допускается:

а) подвергать их ударным нагрузкам при эксплуатации и при выпрямлении звеньев или для установки их в другое положение;

б) скручивать и завязывать цепи в узлы;

в) выдергивать их из-под грузов;

г) сращивать разорванные подъемные цепи (цепные стропы) путем скрепления звеньев проволокой, вставки болтов между звеньями или продевания одного звена через другое и вставки болтов или гвоздей.

5.6. Блоки

5.6.1. Блоки, используемые в составе съемных грузозахватных приспособлений, освидетельствуются в сроки, предусмотренные для осмотра съемных грузозахватных приспособлений.

5.6.2. Гайки и головки осей должны быть надежно закреплены.

5.6.3. В блоках не допускаются трещины и другие механические повреждения. Блоки должны свободно проворачиваться рукой.

5.6.4. Запрещается пользоваться блоками, не имеющими маркировки.

5.7. Средства укрупнения грузовых мест

5.7.1. Средства пакетирования должны удовлетворять требованиям ГОСТ 21650—76, ГОСТ 21391—84.

5.7.2. Способы скрепления тарно-штучных грузов в транспортных пакетах должны обеспечивать сохранность пакетов при перевозке всеми видами транспорта с учетом действия инерционных нагрузок, а несущие средства крепления должны иметь шестикратный *запас прочности.*

5.7.3. Испытание поддонов на прочность производится в соответствии с ГОСТ 9570—84 и ГОСТ 9557—87.

5.7.4. Формирование и крепление пакетов должны выполняться с применением только исправных средств пакетирования. Неисправные средства пакетирования исключаются из обращения. Осмотр средств пакетирования производится до формирования пакетов.

5.7.5. Средства пакетирования для перегрузки легковоспламеняющихся и взрывоопасных грузов не должны создавать искрообразования при их установке, снятии и случайном обрыве.

5.7.6. Обвязочные средства, не служащие для подъема пакетов, должны плотно обжимать объединяемые пакеты с помощью обтягивающих устройств и после обжима не ослабляться.

5.7.7. Способ крепления обвязки на пакете должен обеспечивать ее фиксированное положение на грузе так, чтобы при любых смещениях обвязка не попала в пространство между единицами груза.

5.7.8. При расформировании пакета многооборотная обвязка должна легко освобождаться от замка и свободно проходить под пакетом, не разваливая его при этом.

5.7.9. Замковые устройства для обвязки должны после обтягивания не допускать ее расслабления под нагрузкой.

5.7.10. Гибкие средства пакетирования должны иметь маркировку с указанием товарного знака предприятия-изготовителя, номера партии, даты изготовления, условного обозначения стропа и его грузоподъемности. Поддоны должны иметь маркировку с указанием товарного знака предприятия-изготовителя, даты изготовления и номинальной грузоподъемности (по ГОСТ 9078—84).

5.7.11. Укладка груза на поддоны должна обеспечивать равномерное распределение нагрузки на основание поддона, устойчивость, сохранность, несмещаемость груза при его транспортировании перегрузочными машинами.

5.7.12. Средства пакетирования одноразового использования не должны использоваться многократно. Повторное их использование допускается после испытания и выдачи сертификата.

5.7.13. Перегрузка и транспортирование грузов, сформированных в пакеты с помощью синтетических и полусинтетических строп для пакетирования, должны производиться в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации этих стропов и других нормативных документов, распространяемых на стропы для пакетирования, изготовленные из синтетических и полусинтетических материалов.

При этом должны выполняться следующие требования:

а) при отправке груза в стропах для пакетирования организация (предприятие) формирует пакеты в соответствующие техническим условиям пакетирующие средства и несет ответственность за использование качественных стропов и правильное формирование пакетов;

б) к формированию пакетов и уходу за стропами для пакетирования допускаются лица, получившие инструктаж и изучившие инструкции по применению и эксплуатации стропов для пакетирования;

в) запрещается подъем пакетов перегрузочными машинами за одну петлю, если это не предусмотрено самой конструкцией стропов для пакетирования; для сохранения ленты (стропа) рабочие органы грузозахватных приспособлений для перегрузки с помощью стропов для пакетирования не должны иметь острых кромок и углов, лента (строп) должна касаться поверхности рабочего органа грузозахватного приспособления по всей ее ширине;

г) после каждого оборота строп для пакетирования должен подвергаться осмотру перед очередным формированием пакета; поврежденные стропы для пакетирования выбраковываются и передаются в ремонт.

6. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ

6.1. Тележки

6.1.1. Ручные тележки, используемые на наклонных поверхностях, должны быть снабжены тормозами.

6.1.2. При движении группы тележек расстояние между ними должно обеспечивать безопасность передвигающих их рабочих.

6.1.3. Загружать тележки следует равномерно, не допуская перегрузки, а также потери устойчивости и опрокидывания. На тележке должна быть указана ее грузоподъемность.

6.2. Приставные лестницы для грузовых работ

6.2.1. Подъем людей на штабели и спуск с них при высоте более 10 м должны производиться с помощью приставных лестниц, удовлетворяющих требованиям ГОСТ 12.2.012—75.

6.2.2. Приставные лестницы для подъема на железнодорожные полувагоны должны иметь на тетивах верхней части загнутую металлическую планку для захвата за борт полувагона.

6.2.3. Перед эксплуатацией и через каждые полгода в процессе эксплуатации приставные лестницы необходимо испытывать статической нагрузкой в 1177 Н (120 кгс), приложенной к одной из ступеней в середине пролета лестницы, установленной под углом 75° к горизонтальной плоскости.

На каждой приставной лестнице должны быть обозначены ее инвентарный номер и дата очередного испытания.

6.2.4. Износ ступеней более $^1/_4$ первоначальной их толщины не допускается. Запрещается использовать лестницы с трещинами и другими дефектами на тетивах и ступенях.

Ступени переносных деревянных лестниц должны иметь по концам шипы с закругленными углами, плотно входящими в отверстия тетив.

6.2.5. Приставные деревянные лестницы через каждые 2,0 м должны скрепляться стяжными болтами. Стяжные болты устанавливаются под ступенями. Гайки и концы стяжных болтов не должны иметь острых углов. Запрещается применять лестницы, сбитые гвоздями, без врезки перекладин в тетивы.

6.2.6. Длина приставных лестниц должна выбираться с таким расчетом, чтобы при установке уклон их не превышал 1 : 3, при этом длина лестницы должна быть не менее высоты штабеля.

6.2.7. Лестницы, не имеющие на верхних концах специальных крючьев, при установке должны возвышаться над поверхностью штабеля на 1,0 м.

6.2.8. Нижние концы тетив переносных лестниц должны быть снабжены острыми наконечниками (при установке на грунтовые основания или деревянный настил) или противоскользящими устройствами (при установке на бетонных, асфальтовых, металлических или других жестких основаниях).

6.2.9. При подъеме людей по лестнице около нее должен находиться страхующий.

6.2.10. Места установки приставных лестниц на участках движения транспорта или людей надлежит ограждать или охранять.

6.3. Грузовые столы, подмости, эстакады, вагонные мостики

6.3.1. Вагонные мостики для въезда погрузчиков, грузовые столы, эстакады и подмости, используемые в процессе погрузочно-разгрузочных работ, должны выдерживать нагрузки, величина которых на них указывается. Приспособления и устройства, применяемые с использованием погрузчиков и другой колесной техники, дол-

жны быть оборудованы по бортам колесоотбойными средствами высотой 0,2 м.

6.3.2. Вагонные мостики для работы погрузчиков должны быть жесткими и иметь фиксаторы, исключающие возможность их смещения. Величина прогиба настила при максимальной расчетной нагрузке не должна превышать 20 мм.

6.3.3. Приспособления и устройства, имеющие видимые признаки деформации или трещины, к эксплуатации не допускаются.

6.3.4. Грузовые столы должны быть оборудованы устройством для подъема и спуска рабочих.

7. ПРОИЗВОДСТВО СУДОВЫХ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

7.1. Установка и эксплуатация трапов

7.1.1. Перед началом работ производитель работ должен проверить соответствие трапов, сходней характеру выполняемой работы и их исправность.

Эксплуатация судовых трапов и сходней должна соответствовать требованиям РД 31.81.10—75 «Правила техники безопасности на судах морского флота».

7.1.2. Ответственность за техническое состояние судовых трапов, их содержание, установку и правильное использование в период стоянки в порту несет администрация судна. За безопасную установку, освещение и эксплуатацию трапов, установленных на судне и являющихся собственностью порта, ответственность несет администрация порта (ППК).

7.1.3. Переход с берега на судно и обратно, спуск в грузовые трюмы и подъем из трюмов, переходы по судну разрешаются только по штатным судовым трапам и сходням.

7.1.4. Все трапы, сходни, лестницы, по которым перемещаются люди, должны быть изготовлены из доброкачественных материалов и в местах установки надежно закреплены во избежание их смещения.

7.1.5. Запрещается пользоваться переносными лестницами вместо трапов и сходней.

В отдельных случаях разрешается применение для спуска рабочих с палубы судна на груз навесных металлических лестниц высотой не более 6 м, при этом лестницы должны быть надежно прикреплены к комингсу люка или другим жестким конструкциям судна. Металлические лестницы высотой более 3,0 м должны быть оборудованы оградительными дугами с вертикальными связями.

Трапы, используемые для спуска людей в трюм и подъема их из трюма, должны быть жесткой конструкции.

7.1.6. Проходы, трапы, переходные мостки нельзя загромождать различными предметами и грузами. Доступ к неисправным трапам и проходам должен быть перекрыт с вывешиванием надписи о закрытии прохода.

7.1.7. Конструкция сходней должна отвечать требованиям ГОСТ 12.2.012—75.

7.1.8. Опорные ролики сходней следует снабжать козырьками во избежание придавливания ног.

Установка переходных мостков и сходней должна производиться с углом наклона не более 30° к горизонту.

7.1.9. О всех обнаруженных неисправностях судовых трапов следует немедленно сообщить вахтенному помощнику капитана судна.

7.1.10. Если судно стоит так, что нижняя площадка трапа находится на высоте 0,5 м и более от причала, с нее должна быть проложена сходня, имеющая поперечные планки и поручни, закрепленные на площадке трапа.

Под площадкой трапа и сходней должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду.

7.1.11. Если сходни устанавливаются на фальшборт, с палубы судна должен быть поставлен полутрапик с поручнями. Если сходни или трапы не имеют на конце специальных катков, на берегу под них необходимо подкладывать железные листы или доски.

7.1.12. На забортный трап с неповорачивающимися ступенями при угле наклона к горизонту менее 30° следует укладывать по всей его длине сходни (во всю ширину ступеней).

7.1.13. При передвижении по трапам запрещается:

а) скопление на маршах и площадках;

б) движение встречных потоков;

в) движение людей по трапам, если над ними перемещается груз;

г) движение «в ногу»;

д) подъем и спуск людей с грузом по сходням и трапам, имеющим наклон к горизонту более 30°.

7.1.14. При подъеме-спуске с грузом массой от 50 до 80 кг общая высота подъема по наклонным трапам не должна превышать 3,0 м; при этом отношение высоты подъема к длине горизонтальной проекции трапа должно быть менее 1 : 3. Подходы к трапам должны быть свободны.

7.1.15. В зимнее время трапы и сходни должны постоянно очищаться от снега и льда и посыпаться песком.

7.1.16. У забортных трапов на специально предусмотренных скобах должны быть вывешены спасательные круги с линями длиной не менее 27,5 м.

7.1.17. Место установки забортного трапа на причале должно быть чистым, нескользким и иметь свободный доступ.

7.2. Палубные грузы

7.2.1. Размещение грузов на палубе судна должно осуществляться под руководством старшего помощника капитана.

Палубные грузы следует укладывать таким образом, чтобы обеспечивались свободный доступ к судовым кранам, лебедкам, трапам, швартовным устройствам и безопасность их работы.

7.2.2. При наличии палубного груза безопасный доступ к грузу, люкам, трюмным трапам, палубным механизмам, а также переход между оконечностями судна и надстройками должны обеспечиваться посредством соответствующей укладки груза с сохранением необходимых проходов либо установки надежно закрепленных трапов, сходней, переходных мостков.

7.2.3. Для передвижения сигнальщика у комингса люка должен быть обеспечен свободный от груза проход шириной не менее 0,9 м. Это следует учитывать и при погрузке, если в промежуточных портах есть необходимость открывать трюмы без выгрузки палубных грузов.

При невозможности выполнить данное условие вследствие малых расстояний от фальшборта до комингса люка палубный груз следует размещать на крышках люковых закрытий и участках палубы, не предназначенных для прохода людей.

7.2.4. Если палубный груз укладывается к судовым леерным ограждениям, фальшбортам или выше их, то следует установить приспособления (рымы, талрепы, распорки), позволяющие производить крепление груза с палубы.

7.2.5. Установка, крепление и разнайтовка палубных грузов осуществляются работниками портов под руководством производителя работ (стивидора). Администрация судна обязана предоставить в распоряжение назначенного портом производителя работ исправные крепежные материалы, находящиеся в распоряжении судна, и осуществлять контроль за правильностью крепления палубных грузов.

7.2.6. Прокладки, стойки, сепарационные и крепежные материалы и приспособления, освобождаемые по мере разнайтовки и выгрузки груза, должны немедленно убираться в специально отведенные места.

7.3. Люковые закрытия и ограждения

7.3.1. Открытие и закрытие люков с механическим закрытием должны производиться во всех случаях членами судового экипажа.

7.3.2. Открытие и закрытие люков (не имеющих механического закрытия) во время грузовых работ и после выгрузки палубного груза, а также во всех случаях, связанных с погрузочно-разгрузочными работами на судах, производят рабочие порта по указанию администрации судна под руководством производителя работ (стивидора).

7.3.3. При открытии грузовых люков, не имеющих механического закрытия, необходимо выполнять следующие требования:

а) брезенты аккуратно складывать и размещать в стороны от люка так, чтобы они не мешали грузовым операциям и свободному доступу к люку и трапам;

б) снимать лючины, начиная с середины люка, последовательно со всех рядов;

в) укладывать лючины на палубе в устойчивые и ровные стопки

вплотную к фальшборту судна на высоту, не превышающую высоту фальшборта;

г) лючины длиной более 1,0 м, массой более 16 кг снимать и укладывать только вдвоем;

д) съемку бимсов производить только береговым или судовым краном (стрелой).

7.3.4. При открытии и закрытии люков запрещается:

а) снимать и ставить съемные бимсы при помощи стропов, не предназначенных для этой цели;

б) вырывать бимсы краном или лебедкой в случае их заклинивания вследствие деформации гнезд или когда они завалены грузом;

в) снимать и ставить бимсы без применения оттяжек;

г) браться руками за торцевые концы бимсов во время заводки их в гнезда;

д) укладывать лючины поверх гребешков бимсов;

е) ходить по бимсам;

ж) снимать, перемещать или ставить лючины и бимсы, если в трюме находятся люди.

7.3.5. Снятые с трюмов бимсы необходимо укладывать плашмя или ставить устойчиво на боковые грани, крайние бимсы — подклинивать или крепить другим способом во избежание падения. Бимсы с непрямолинейной нижней поверхностью следует подклинивать с обеих сторон.

Бимсы следует укладывать устойчивыми рядами, исключающими возможность их развала.

7.3.6. Лючины и бимсы следует укладывать с таким расчетом, чтобы оставался безопасный проход шириной не менее 1,0 м от леерного ограждения или фальшборта к комингсу люка и проход вдоль комингса для сигнальщика.

7.3.7. Перед началом погрузочно-разгрузочных работ производитель работ совместно со старшим помощником капитана судна обязан проверить надежность крепления стопорными устройствами открытых люковых крышек и установку их на штатное место крепления.

7.3.8. При высоте комингсов люка менее 0,75 м до начала погрузочно-разгрузочных работ администрация судна обязана обеспечить установку леерных ограждений общей высотой не менее 1,0 м. Леерные ограждения необходимо также устанавливать в твиндеках и шельтердеках.

7.4. Производство работ

7.4.1. До начала погрузочно-разгрузочных работ администрация порта (ППК) совместно с администрацией судна должна произвести тщательную проверку готовности судна к безопасному производству на нем грузовых операций. По иностранным судам в проверке должен принимать участие представитель агентства «Ин-

флот». При этом проверяются наличие и соответствие требованиям безопасности трапов, сходней, проходов, освещения, вентиляции, раскрытие люков, снятие бимсов и лючин, открытие крышек, ограждение палуб и трюмов при недостаточной высоте комингсов, наличие рымов в грузовых помещениях и т. д. После проверки и устранения всех выявленных недостатков должен быть составлен и подписан Акт готовности судна к безопасному производству грузовых работ.

Запрещается производить обработку судна, если его состояние не удовлетворяет требованиям безопасного производства погрузочно-разгрузочных работ, о чем делается отметка в Акте готовности судна.

7.4.2. Не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ в шахтах трюмов, не имеющих специальных укрытий для рабочих. При подъеме и опускании груза портовые рабочие должны находиться в подпалубном пространстве или в специальных укрытиях (кабинах безопасности).

7.4.3. Перед началом выгрузки и погрузки грузов при частично перекрытых грузовых люках должны быть обеспечены надежное закрепление оставленных съемных бимсов или секций механических закрытий и достаточность размеров просвета люка для безопасного перемещения груза краном. Люк с частично снятыми лючинами не должен закрываться брезентом. При перерывах в грузовых операциях из-за погодных условий накрывать трюмы брезентом на установленные бимсы не разрешается. Перед покрытием брезентом лючины должны быть уложены по всему просвету люка.

Во время подъема груза запрещается людям находиться на просвете люка под частично установленными бимсами и лючинами.

7.4.4. При неблагоприятных метеоусловиях (гроза, дождь, туман и т. п.), когда ухудшается видимость и не обеспечивается безопасность производства работ, наружные работы должны быть прекращены.

7.4.5. Спуск в трюм портовых рабочих и других работников порта допускается после подтверждения администрацией судна об отсутствии в трюме токсичных и вредных газов и других факторов, представляющих опасность для жизни и здоровья людей, о чем должна быть запись в Акте готовности судна к безопасному производству грузовых работ.

Крышки лаза, люка должны быть закреплены стопорами.

7.4.6. Портовые рабочие должны спускаться в трюм и подниматься из него по одному. Запрещается женщинам спускаться по вертикальным трапам и скоб-трапу в трюм судна.

Запрещается спускаться в трюм и подниматься из него с какими-либо предметами, инструментом в руках, а также при одновременном подъеме (спуске) грузов или грузозахватных приспособлений.

Подниматься из трюма или спускаться в трюм можно только с разрешения сигнальщика.

7.4.7. Запрещается спускаться в неосвещенный трюм.

При отсутствии в трюме достаточного стационарного освещения согласно требованиям прил. 3 и невозможности использования судовых штатных осветительных люстр допускается применение переносных ламп с защитным кожухом. Провод питания переносных ламп должен быть предохранен от механических повреждений, а лампа закреплена на неподвижных судовых конструкциях.

7.4.8. Переносные осветительные лампы, люстры и стационарное освещение не разрешается выключать до тех пор, пока не установлено, что в трюме нет людей.

7.4.9. В грузовых трюмах запрещается курить и пользоваться открытым огнем.

7.4.10. Инвентарь и приспособления следует опускать в трюм и поднимать из трюма с помощью крана или судовых грузовых устройств, предварительно предупредив об этом портовых рабочих, работающих в трюме. Надежно закрепленные предметы массой до 30 кг разрешается спускать и поднимать вручную на прочном канате.

7.4.11. При судовых погрузочно-разгрузочных работах на каждый люк трюма для подачи сигналов должен быть выделен сигнальщик. Спуск груза в трюм и подъем его из трюма разрешается производить только по команде сигнальщика. При нахождении людей в трюме запрещается подавать груз без предупредительного окрика «Берегись».

Во время работы сигнальщик должен находиться на палубе судна в безопасном для него месте, с которого он имеет хороший обзор трюма и хорошо виден крановщику (лебедчику).

7.4.12. Оттяжка и раскачивание груза для подачи его под палубу, а также подъем груза при косом натяжении грузовых крановых канатов запрещаются.

7.4.13. Одновременная работа двух кранов на один трюм (за исключением перегрузки навалочно-насыпных грузов с помощью грейферов) допускается только в светлое время суток и при выполнении следующих требований:

а) длина люка должна быть не менее 9 м, ширина — не менее 8 м. При этом краны должны работать поочередно и движение их стрел не должно быть встречным;

б) работа кранов должна производиться только по команде сигнальщика, имеющего квалификацию докера-механизатора не ниже III класса. В случае, если один сигнальщик не может обеспечить руководство работой двух кранов, необходимо выделить двух сигнальщиков, один из которых назначается старшим;

в) в комплексных бригадах, участвующих в рассматриваемом технологическом процессе, должен строго соблюдаться регламентированный действующими законоположениями режим рабочего времени (чередование работы и отдыха); использование сверхурочных работ при этом запрещается;

г) не допускается погрузка-выгрузка длинномерных грузов.

Примечание. Люки длиной свыше 20 м, а также парные люки должны рассматриваться как 2 самостоятельных люка. Работа на таких люках может производиться кранами в любое время суток.

7.4.14. Работа двух кранов на один трюм при перегрузке навалочных грузов грейферами разрешается при отсутствии людей в трюме и под руководством сигнальщика.

7.4.15. Выбирать и укладывать груз в трюме следует таким образом, чтобы не образовывались «колодцы» и положение отдельных мест оставалось устойчивым. Если во время погрузки или выгрузки обнаружится неустойчивость ряда (штабеля) или отдельных мест, работу необходимо немедленно прекратить и принимать меры по устранению выявленных нарушений.

7.4.16. Если в отдельных случаях в трюмах между грузами и бортами (переборками) судна имеются пустоты («колодцы»), то до начала перегрузочных работ последние должны быть закрыты устойчивыми и безопасными настилами из досок (щитов) или ограждены в целях предупреждения падения в них людей.

7.4.17. Одновременная выгрузка (погрузка) грузов и высадка (посадка) пассажиров допускаются при условии ограждения зоны производства погрузочно-разгрузочных работ и обеспечения безопасности пассажиров.

7.4.18. Работа погрузчиков по перемещению груза в трюме допускается при условии, если груз выбран до пайола на площади, достаточной для безопасного маневрирования машины и укрытия ее в подпалубном пространстве во время подъема и опускания груза краном. На судах с подпалубными пространствами, недостаточными для укрытия погрузчика, последний должен находиться на расстоянии не менее 5,0 м от места опускания либо подъема груза. В этом случае водитель погрузчика при подъеме или опускании груза краном должен уходить в безопасное место (в укрытие).

Указанное выше требование должно соблюдаться при использовании в трюме фальшпайолов, устанавливаемых на груз. В этом случае конструкция и прочность фальшпайолов должны отвечать требованиям безопасной работы трюмных перегрузочных машин.

При крене или дифференте судна более 3° работа погрузчиков запрещается.

7.4.19. Для работы в трюмах и в других закрытых помещениях должны применяться преимущественно машины с питанием от аккумуляторов или от электросети.

7.4.20. У передвижных электрифицированных трюмных машин должно быть предусмотрено устройство для автоматического подбирания питающего кабеля. Если оно отсутствует, то для наблюдения и перемещения кабеля следует назначать проинструктированного рабочего, который должен работать в испытанных на пробой защитных диэлектрических галошах и перчатках.

7.4.21. Перед пуском машины в действие портовые рабочие, ра-

ботающие вблизи машины, должны предупреждаться окриком «Берегись» или звуковым сигналом.

7.4.22. У трюмных машин, работающих на пылящих и вредных грузах, должно быть дистанционное управление. В тех случаях, когда его сделать невозможно, должны применяться средства защиты водителя от действия вредных веществ и пыли.

Работа трюмных машин на промежуточных палубах при открытых люках без дистанционного управления может быть допущена при условии принятия мер, исключающих их падение в трюм.

7.4.23. К работе на судовых грузоподъемных механизмах в качестве крановщика и лебедчика допускаются портовые рабочие, прошедшие индивидуально-бригадное обучение и имеющие соответствующее свидетельство.

7.4.24. Вопрос о прекращении погрузочно-разгрузочных работ, производимых судовыми грузовыми устройствами, по причине неблагоприятных метеорологических факторов в каждом отдельном случае решается администрацией порта (ППК) по согласованию с администрацией судна.

7.4.25. При производстве погрузочно-разгрузочных работ с использованием судовых грузоподъемных средств следует руководствоваться РД 31.81.10—75 «Правила техники безопасности на судах морского флота» (изд. 1985 г.).

7.5. Швартовные работы

7.5.1. К швартовным операциям могут привлекаться береговые матросы и портовые рабочие, прошедшие специальное обучение и имеющие допуск на право выполнения данных работ.

7.5.2. Площадки у швартовных тумб и кнехтов должны быть свободными от посторонних предметов, нескользкими и достаточными для обеспечения безопасного проведения работ.

7.5.3. Сменный диспетчер порта или руководитель смены ППК до начала швартовных операций обязан проверить наличие и исправность отбойных устройств, готовность швартовных тумб и чистоту причала, обеспеченность швартовной бригады необходимым инвентарем и приспособлениями (спасательные жилеты, защитные каски, багры, спасательный круг с линем), а также произвести расстановку портальных кранов и причальных перегружателей по схеме, обеспечивающей безопасное проведение швартовных работ и сохранность береговых механизмов и швартующихся судов.

7.5.4. Руководство швартовными операциями и проведение инструктажа по безопасному производству работ со швартовной бригадой должен осуществлять работник службы капитана порта в соответствии с разработанной в порту инструкцией по охране труда.

7.5.5. Выполнение швартовных операций должно производиться в соответствии с требованиями РД 31.81.10—75 «Правила техники безопасности на судах морского флота».

8. ПРОИЗВОДСТВО ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ ПРИ ОБРАБОТКЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОВ

8.1. Суда с горизонтальным способом погрузки (выгрузки)

8.1.1. Все погрузочно-разгрузочные операции по обработке судов с горизонтальным способом перегрузки должны производиться силами специализированных бригад с использованием различных типов автопогрузчиков, тягачей и другой техники в соответствии с утвержденными технологическими картами и инструкциями по охране труда.

8.1.2. Работа перегрузочных машин на плохо обозреваемых и опасных участках должна осуществляться под руководством сигнальщиков-регулировщиков, назначаемых производителем работ для регулирования их движения.

8.1.3. При выборе типа тягача следует обращать внимание на совместимость и надежность сцепных устройств тягача и подвижной техники. Транспортирование на судах с горизонтальным способом погрузки (выгрузки) несамоходных средств с помощью гибкой сцепки не допускается.

8.1.4. Если грузовая обработка осуществляется техническими средствами, закрепленными за судном и входящими в комплект его штатного оборудования, должны выполняться следующие условия:

перед началом работ судовой механик обязан выдать машину в исправном состоянии водителю порта, имеющему соответствующее удостоверение, и проинструктировать по особенностям управления и работы машины на судне;

по окончании работы водитель порта обязан сдать машину судовому механику;

ответственность за правильную эксплуатацию машины возлагается на водителя порта.

8.1.5. При работе транспортных средств на судне должна быть включена принудительная вентиляция, обеспечивающая воздухообмен в пределах санитарных норм.

8.1.6. При работе в грузовых помещениях судов с уровнем шума, превышающим допустимые пределы, следует пользоваться противошумными наушниками.

8.1.7. Угол наклона судовой рампы (аппарели) не должен превышать 8,5°, что соответствует возвышению одного конца аппарели над другим на 14—15 см на каждый метр ее длины.

8.1.8. Освещение рампы в темное время суток должно быть не менее 50 лк и обеспечивается администрацией судна.

Рампы должны быть нескользкими и свободными от посторонних предметов.

8.1.9. Груз, находящийся на тележках, должен быть надежно закреплен. Запрещается снимать крепежные устройства, соединяющие груз с тележкой.

8.1.10. Не разрешается нахождение людей на наклонной рампе и против нее в районе въезда и выезда транспортных средств во время их движения.

8.1.11. Движение транспортных средств разрешается только на зеленый свет рамповой судовой сигнализации. При отсутствии световой сигнализации должен выставляться сигнальщик-регулировщик.

8.1.12. Скорость передвижения тягачей по пандусам и аппарели судна должна выбираться в зависимости от конкретных условий, но не превышать: 8 км/ч — на подъемах с грузом, 15 км/ч — на подъемах без груза и на спусках с грузом (без груза).

8.1.13. Не допускается одновременное нахождение на рампе (аппарели) более одного тягача с прицепом (или погрузчика).

8.1.14. Установка полуприцепов, трейлеров или тележек на судне, а также установка груза на платформу лифта осуществляется под руководством сигнальщика, являющегося старшим звена.

8.1.15. Управление судовыми грузовыми лифтами должно производиться выделенными администрацией судна членами судового экипажа либо рабочими, прошедшими специальное обучение и проверку знаний в квалификационной комиссии с участием представителей пароходства или судовой администрации.

8.2. Лихтеровозы

8.2.1. Перегрузка лихтеров с лихтеровоза на воду и обратно должна осуществляться силами судового экипажа.

8.2.2. Производитель работ должен обеспечить укладку и крепление грузов в лихтере в соответствии с техническими условиями перевозки грузов морем.

8.2.3. Все незакрепленные предметы, находящиеся на палубе лихтера и люковых закрытиях, должны быть убраны или закреплены до начала его подъема грузовым устройством.

8.2.4. В исключительных случаях переход с лихтера на буксир (или обратно) может быть разрешен капитаном буксира при условии, что они надежно пришвартованы друг к другу бортами и расстояние между уровнями мест перехода не превышает 300 мм.

8.2.5. Нахождение людей на буксирах-толкачах в процессе сцепки допускается на расстоянии не ближе 2,0 м от сцепных устройств.

8.2.6. Все работы на лихтерах могут производиться только при установленном исправном ограждении высотой не менее 1,1 м.

Если вместо леерного ограждения предусмотрен поручень для крепления стропа предохранительного пояса, все работающие на лихтерах должны быть обеспечены предохранительными поясами, которые при работе на верхней палубе должны крепиться за поручень.

До закрепления стропа начинать работу не допускается, при перестроповке следует держаться за поручень.

8.2.7. Ходить по люковым крышкам лихтера следует по продольным и поперечным полосам, имеющим противоскользящее покрытие.

8.2.8. Работу по швартовке лихтеров к борту судна в темное время суток разрешается производить при наличии освещения забортного пространства.

8.3. Суда-паромы

8.3.1. Подача и уборка вагонов должны производиться после объявления по судовой радиотрансляционной сети о начале этих операций.

8.3.2. Перед началом работ должна быть обеспечена надежная двусторонняя связь между дежурным постом парома и вахтенным помощником капитана.

8.3.3. Дежурный пост парома должен быть оборудован световой сигнализацией.

8.3.4. Все операции по подаче и уборке вагонов должны выполняться в соответствии с Инструкцией по безопасному производству работ на судах-паромах.

8.3.5. Размещение автотранспортных средств следует производить в соответствии с планом загрузки судна.

8.3.6. При погрузке (выгрузке) автотранспорта на суда-паромы необходимо руководствоваться требованиями безопасности при обработке судов с горизонтальным способом погрузки (п. 8.1 настоящих Правил).

8.4. Суда ро-флоу

8.4.1. Погрузочно-разгрузочные работы по обработке судов данного типа должны осуществляться под руководством производителя работ в соответствии с РТК и планом обработки судна.

8.4.2. План обработки судна должен быть согласован с капитаном судна.

8.4.3. Перед началом погрузочно-разгрузочных работ должна быть проверена готовность судна к безопасному производству грузовых операций по остойчивости, готовности грузовых помещений, перегрузочных средств и приспособлений. При этом особое внимание следует обратить на обеспечение безопасности пользования трапами, сходнями, переходными мостками, проходами и проездами, рампой, освещением, вентиляцией, судовыми перегрузочными средствами.

8.4.4. Сварочные работы допускается производить после разрешения органов пожарного надзора в специально отведенных местах, оборудованных щитовым ограждением и знаками безопасности стандартного исполнения.

8.4.5. Не допускаются подъем и перемещение грузов кранами, на тележках или понтоне, а также погрузка их на люковые крышки и главную палубу, если масса грузов неизвестна. При определении массы грузов необходимо учитывать и массу вспомогательных приспособлений (кильблоков, фундаментов, крепежных материалов, упаковки и др.).

8.4.6. Установка грузов на люковые крышки, главную палубу, понтон и грузовую платформу тележки должна производиться

только после оценки их прочностных возможностей; при этом необходимо учитывать конструктивные особенности опорных элементов груза (основания, кильблоков, фундаментов и др.), а также возможность их использования, исходя из прочности конструкций судна, понтона и тележки и устойчивости груза во время морской перевозки.

При определении нагрузок на люковые крышки, главную палубу, понтон и тележки необходимо также учитывать динамическое воздействие качки судна. На люковых крышках должна быть нанесена разметка для размещения груза и указаны допускаемые нагрузки.

8.4.7. Установка (снятие) груза на люковые крышки, главную палубу, тележки и понтон должна производиться на минимальной скорости спуска (подъема) гаков кранов, при этом груз (или его установочные приспособления) должен прилегать к конструкциям судна, тележек и понтона всей опорной поверхностью одновременно. Не допускается контактное соприкосновение острых углов или выступающих частей груза и его приспособлений с конструкциями судна, тележек и понтона.

8.4.8. Установка груза большой массы на главную палубу или груза с нагрузками на опорах, близкими к предельно допустимым, должна производиться под наблюдением ответственного представителя судна.

8.4.9. Переносная и общесудовая радиосвязь должна быть перед работой опробована и постоянно включена на время производства погрузочно-разгрузочных работ.

8.4.10. Условная сигнализация и способы ее подачи должны быть известны всем лицам, участвующим в погрузочно-разгрузочных работах.

8.4.11. Любые судовые работы, которые могут вызвать изменение остойчивости, осадки, крена или дифферента судна, с момента начала грузовых работ и до их полного окончания могут осуществляться только с разрешения производителя работ и капитана судна.

8.4.12. Запрещается оставлять тележки в зоне производства грузовых работ, на рампе, у проходов, на проезжей части дорог, а также ближе 2,0 м от головки подкранового или железнодорожного рельса.

8.4.13. До начала погрузочно-разгрузочных операций производитель работ обязан предупредить диспетчера порта о начале работ, чтобы исключить интенсивное судоходство в районе постановки судна.

8.4.14. Запрещается нахождение персонала на перемещаемых грузовых единицах и в непосредственной близости от них.

8.4.15. Приступать к креплению грузовых единиц на платформе допускается только после ее остановки, установки платформы в горизонтальное положение с минимальной высотой, установки четырехточечной системы опор.

9. ПРОИЗВОДСТВО ВАГОННЫХ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

9.1. Передвижение вагонов вдоль фронта работ на территории порта допускается с помощью маневровых лебедок, а также грузоподъемных и транспортных средств (автопогрузчиков грузоподъемностью 10 т, тягачей), оборудованных автосцепками.

В этом случае должна быть разработана инструкция, согласованная с работниками железной дороги и помощником начальника порта (старшим инженером) по технике безопасности.

9.2. Передвижение вагонов с использованием грузоподъемных кранов запрещается.

9.3. В отдельных случаях, как исключение, допускается ручная перекатка одиночных вагонов. При этом рабочие должны идти вне рельсового пути и применять приспособления (шарнирный лом-аншпуг, тормозной башмак и т. п.), обеспечивающие безопасность и облегчающие труд.

9.4. Скорость движения вагонов при ручной перекатке не должна превышать 3 км/ч, допустимый уклон — 0,0025.

9.5. При одновременном ручном передвижении нескольких расцепленных вагонов по одному пути между ними должны быть интервалы не менее 8 м. Руководство ручным передвижением вагонов должен осуществлять производитель работ.

9.6. Расцеплять и сцеплять железнодорожные вагоны, перемещаемые локомотивом, должен работник составительской бригады. Другим лицам производить эти операции запрещается.

9.7. Расцеплять и сцеплять железнодорожные вагоны, передвигаемые с помощью маневровых лебедок, грузоподъемных и транспортных средств, разрешается портовым рабочим, прошедшим специальный инструктаж и обучение и сдавшим экзамен квалификационной комиссии на право выполнения этой работы.

9.8. Останавливать вагоны следует при помощи стандартных тормозных башмаков. Вдоль каждого железнодорожного пути должны быть определены и оборудованы специальные места для хранения тормозных башмаков. Использовать и хранить тормозные башмаки необходимо в соответствии со специальной инструкцией МПС.

9.9. На период загрузки (разгрузки) железнодорожных вагонов, а также при производстве каких-либо работ между железнодорожными вагонами или под ними необходимо выставлять хорошо видимые предупредительные знаки со стороны возможного появления локомотива на расстоянии 15 м от крайних вагонов.

9.10. До начала движения вагонов следует закрепить двери; все незакрепленные и качающиеся стойки или металлические скобы должны быть убраны и уложены в стороне от рабочей площадки.

9.11. До начала маневровых работ составительская бригада должна удостовериться в прекращении всех погрузочно-разгрузочных работ и освобождении габарита подвижного состава.

9.12. Запрещается принимать железнодорожный подвижной состав под погрузку (выгрузку) при неисправностях люков полува-

гонов и дверей, а также с повреждениями пола, бортов и стенок вагонов.

9.13. Между расцепленными вагонами, стоящими у переездов, необходимо выдерживать интервалы не менее чем на 1 м больше ширины переезда в обе стороны для безопасного обеспечения двустороннего движения автотранспорта.

Колеса крайних вагонов, стоящих у переезда, должны быть заторможены стандартными тормозными башмаками.

9.14. Порядок и правила крепления одиночных вагонов, подаваемых в порт для погрузки (выгрузки), согласовываются с администрацией железнодорожной станции, обслуживающей порт, и отражаются в совместной инструкции по охране труда.

9.15. Открывание дверей и люков вагонов должно производиться при помощи специальных безопасных приспособлений. Во время открывания дверей запрещается находиться против дверного проема открываемой двери, держать руки на нижней направляющей планке вагона и на ребре двери.

9.16. Открывание бортов платформы необходимо начинать со средних запоров, при этом рабочие должны находиться на безопасном расстоянии (1,0 м) от бортов платформ.

9.17. Загрузка (разгрузка) крытых вагонов механизированным способом должна осуществляться у стационарных рамп или стандартных переносных грузовых столов-рамп, изготовленных в соответствии с технической документацией. Конструкция и размеры грузовых столов-рамп должны удовлетворять требованиям безопасной работы на них вагонных перегрузочных машин. С трех сторон (кроме стороны, прилегающей к вагону) следует устанавливать колесоотбойный брус.

9.18. Администрация порта (ППК) обязана обеспечить безопасность портовых рабочих, находящихся на крыше вагона или на бункере для выполнения работ при загрузке вагонов зерновыми грузами, снабдив их предохранительными поясами, надежно закрепленными к штатным местам. При выходе портовых рабочих на крышу вагона или бункер работа крана должна быть приостановлена.

9.19. Для въезда в вагон должен устанавливаться вагонный мостик с устройством, исключающим его смещение. Въезд погрузчиков в вагон должен осуществляться поочередно.

9.20. Загрузка (разгрузка) крытых вагонов при открытых с двух сторон дверях допускается при условии принятия мер против падения из вагона погрузчиков и людей.

9.21. Опускание (подъем) краном груза на железнодорожные платформы или в полувагоны при нахождении в них рабочих допускается, если площадь вагона хорошо обозревается из кабины крана, а рабочие находятся вне зоны перемещения стрелы крана на расстоянии не ближе 2,0 м от крайней по горизонтали точки груза на платформе и 5,0 м — в полувагоне.

9.22. Запрещается передвигаться по борту полувагона, сидеть и стоять на его бортах. Подъем людей на полувагон, спуск внутрь

полувагона и перемещение вдоль его бортов следует осуществлять с помощью приставных лестниц, переносных или стационарных эстакад и площадок с ограждениями высотой не менее 1,1 м.

Постоянные места перегрузки круглого леса в полувагонах должны быть оборудованы стационарными эстакадами.

Использование вагонных скоб-трапов при выполнении погрузочно-разгрузочных работ запрещается.

9.23. Запрещается одновременная работа на платформе или в полувагоне людей и крана, оснащенного грейфером, электромагнитом или другим дистанционно управляемым сменным грузозахватным органом.

9.24. Требования к выполнению работ на территории, где проходят действующие железнодорожные пути:

9.24.1. Переходить железнодорожные пути следует, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава (локомотива, вагонов и т. д.). Запрещается перебегать путь перед приближающимися вагонами или локомотивом.

9.24.2. При переходе пути у стрелок запрещается ставить ногу между рамным рельсом и пером стрелки.

9.24.3. При обходе вагонов запрещается проходить возле них на расстоянии ближе 2,0 м.

9.24.4. Запрещается переходить под вагонами, между близко стоящими вагонами, если расстояние между ними менее 5,0 м, а также по сцепным устройствам вагона.

9.25. Эксплуатация вагоноопрокидывателей должна производиться в соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя и инструкцией по охране труда.

10. СКЛАДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ

10.1. Складские помещения и площадки для складирования грузов должны соответствовать требованиям СНиП II-104—76 «Складские здания и сооружения общего назначения», РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов» и РД 31.31.37—78 «Нормы технологического проектирования морских портов. Основные положения».

Покрытия складских площадок должны быть ровными и иметь уклоны, не превышающие норм, допускаемых при технологическом проектировании.

10.2. На складах, в служебных помещениях и на открытых площадках на видных местах должны быть вывешены стенды (щиты) с указанием высоты складирования грузов и допустимых нагрузок на квадратный метр покрытия склада или причала, максимальной массы допускаемых к работе подъемно-транспортных средств.

10.3. Размещение штабелей на складах и площадках должно осуществляться с соблюдением следующих минимальных проходов и проездов:

проходы между штабелями, проходы между штабелем и стеной (границей склада, площадки), проходы между штабелями, сформированными готовыми пакетами, — 1,0 м;

проезды для погрузчиков между штабелями — 3,5 м;

магистральные проезды между группами штабелей и складами — 6,0 м.

10.4. Способы штабелирования грузов должны гарантировать безопасность производства работ и обеспечивать сохранность грузов, исключая возможность их развала. Основание под штабель должно быть горизонтальным.

10.5. Грузы в неисправной таре и упаковке до их исправления следует складировать только в специально отведенных местах отдельными штабелями высотой в 1 ряд или пакет.

10.6. Высота складирования грузов определяется в зависимости от свойств грузов, тары, способа формирования штабеля, технических средств и допускаемых нагрузок на покрытие в соответствии с действующей технологией и прил. 2 настоящих ПБТП.

10.7. В целях равномерного распределения нагрузки на покрытие крупногабаритные, тяжеловесные, длинномерные грузы и металлы в пачках и связках следует укладывать на прокладки и подкладки с прямоугольным сечением или брус двухкантной распиловки одинаковой толщины. Концы подкладок и прокладок не должны выступать за габариты уложенного на них груза более чем на 0,1 м.

10.8. Подкладки и прокладки под груз должны быть уложены до начала подачи груза к месту складирования.

10.9. Допускается укладка груза (длинномерных труб и металлов в связках) без прокладок при штабелировании способом «в клетку» с обязательным закреплением крайних связок.

10.10. Запрещается изменять положение подкладок и прокладок под висящим над ними грузом.

10.11. Складирование металлоконструкций следует осуществлять согласно РТК (ВТИП) в зависимости от размеров и конфигурации изделия и по указанию производителя работ.

10.12. При формировании штабеля в крытом складском помещении способом, предусматривающим нахождение людей на штабеле, расстояние между верхним основанием штабеля и наиболее низкими частями перекрытия данного помещения должно быть не менее 2,0 м.

10.13. Формирование пакетов на поддонах или прочих средствах пакетирования должно производиться только на исправных пакетоформирующих средствах в соответствии с их грузоподъемностью и рабочими технологическими картами.

10.14. Размер меньшей стороны верхнего основания штабеля, формирование (расформирование) которого производится при нахождении на нем портовых рабочих, должен составлять не менее 5,0 м.

10.15. Для укрытия штабелей должны использоваться исправные брезенты или специальные съемные крыши с устройствами для их крепления и увязки штабеля.

10.16. Подача брезентов и крыш на штабель должна производиться только с помощью грузоподъемных машин, укрытие (рас-

крытие) штабеля брезентами должно осуществляться не менее чем двумя рабочими на штабеле методом раскатывания (скатывания). Запрещается использование для крепления брезентов досок, прокладок, поддонов и других предметов, не предназначенных для этой цели.

10.17. При скорости ветра свыше 7,4 м/с укрывать штабели брезентами или съемными крышами следует только под руководством производителя работ. При скорости ветра свыше 15,2 м/с нахождение людей на штабеле запрещается.

10.18. Запрещается нахождение рабочих без страхующих средств на расстоянии менее 1,0 м от края штабеля.

10.19. Способы складирования и хранения опасных грузов, размеры штабелей, проходы и проезды между ними и расстояния до зданий и сооружений должны соответствовать требованиям РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов» и других специальных документов, регламентирующих способы перевозки и хранения указанных грузов.

10.20. Формирование и разборку штабеля на складе с использованием крана при нахождении портовых рабочих на штабеле следует производить послойно по всей его площади с допускаемым углублением в зависимости от рода груза и вида упаковки:

мешковые грузы — до 1,5 м;

киповые грузы (кроме каучука) — до 1,0 м (или 1 кипа);

каучук — до 4 кип (по высоте штабелирования);

мелкие ящичные грузы — до 1,8 м;

крупногабаритные ящики — 1 ящик;

катно-бочковые грузы — 1 место;

грузы в пакетах — 1 пакет;

контейнеры — 1 контейнер (при ручной строповке);

лесные — 1 пакет («подъем»);

мясо мороженое в тушах — 1,6 м (для первого слоя).

10.21. Складирование ящичных грузов в стандартной таре (упаковке) при поштучном способе формирования штабеля с участием рабочих, выполняющих операции по строповке и отстроповке грузовых мест, должно осуществляться методом прямой кладки («стопками») или «клеткой» («вперевязку») в зависимости от вида и качества тары (упаковки) при условии обеспечения устойчивости штабеля и сохранности груза.

10.22. Способы формирования пакетов и штабелей груза в нестандартной таре (упаковке) устанавливаются временными технологическими инструкциями и рабочими технологическими картами погрузочно-разгрузочных работ.

10.23. Запрещается нахождение людей на штабеле при складировании грузов с помощью кранов, оборудованных сменными грузозахватными органами с дистанционным управлением (грейферами, электромагнитами, спредерами и т. п.).

10.24. Штабели навалочных грузов должны иметь ограждения в виде подпорных (габаритных) стенок для предотвращения осыпания груза.

10.25. Границы открытых складских площадок должны обозначаться сплошными белыми линиями, наносимыми непосредственно на покрытие, и должны быть не менее:

2,0 м — от головки ближайшего к складу железнодорожного рельса при высоте штабеля до 1,2 м;

2,5 м — от головки ближайшего к складу железнодорожного рельса при высоте штабеля более 1,2 м (4,25 м — для круглого леса);

2,0 м — от головки ближайшего к складу рельса подкранового пути, с учетом требований п. 2.8;

1,5 м — от края проезжей части автодороги.

10.26. Хранение этилированных нефтепродуктов на территории порта разрешается только на приспособленных для этого площадках с навесом, изолированных от мест складирования или перевалки других грузов, по согласованию с органами санитарного надзора и пожарной охраны.

10.27. Запрещается хранение этилированных нефтепродуктов на закрытых складах порта.

10.28. Все работы по сливу и наливу этилированных нефтепродуктов должны быть механизированы, а оборудование и емкости герметизированы.

10.29. Тара с этилированными нефтепродуктами должна располагаться на складе в 1 ярус пробками или крышками вверх. Каждое поступающее на склад место должно иметь ясную маркировку и надпись: «Опасно. Легковоспламеняющаяся жидкость. Этилированный».

10.30. Склады этилированных нефтепродуктов должны быть обеспечены инструкциями, памятками и предупредительными надписями.

11. ПРОИЗВОДСТВО ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В РЕЙДОВЫХ УСЛОВИЯХ, НА НЕОБОРУДОВАННОМ БЕРЕГУ И ВО ЛЬДАХ БЕРЕГОВОГО ПРИПАЯ

11.1. Производство погрузочно-разгрузочных работ в рейдовых условиях

11.1.1. Перед началом работ в рейдовых условиях производитель работ должен провести инструктаж с портовыми рабочими по правилам безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ и нахождении на транспортном судне и плавсредствах.

11.1.2. Приступать к выполнению погрузочно-разгрузочных работ на рейде следует после полной ошвартовки плавсредства к транспортному судну.

11.1.3. Раскрепление палубного груза необходимо производить в таком количестве, какое могут принять на себя одновременно поданные к борту судна плавсредства. Дальнейшее раскрепление груза следует производить только по мере подхода плавсредств к борту судна с учетом возможности крепления груза в случае снятия судна с якоря по гидрометеорологическим условиям.

11.1.4. В зоне производства погрузочно-разгрузочных работ на судах и плавсредствах запрещается производить ремонтные и другие работы.

11.1.5. Производство погрузочно-разгрузочных работ должно быть прекращено в следующих случаях:

при высоте волны свыше 1,25 м;

во время перестановки или перетяжки плавсредств вдоль борта судна;

при других обстоятельствах, не обеспечивающих безопасного производства работ, по решению капитана судна или производителя работ.

11.1.6. Используемые грузозахватные приспособления при производстве рейдовых погрузочно-разгрузочных работ должны обеспечивать надежное удержание груза в условиях волнения и возможных толчков и ударов вследствие качки судна или плавсредства.

11.1.7. Производство перегрузочных работ на плавсредстве допускается при наличии на нем исправного леерного ограждения. Все рабочие должны быть в рабочих спасательных жилетах.

11.1.8. При наличии у борта судна нескольких плавсредств лагом разрешается производить погрузочно-разгрузочные работы только на плавсредстве, непосредственно пришвартованном к судну.

11.1.9. Работы по погрузке (выгрузке) тяжеловесных и длинномерных грузов должны осуществляться под непосредственным руководством производителя работ. Плавсредства, назначенные к приему тяжеловесных грузов, должны устанавливаться у борта судна под стрелой так, чтобы перемещаемый груз сразу был установлен на предусмотренное место. Запрещается погрузка груза в трюм судна, если длина грузового места превышает длину люкового открытия.

11.1.10. При выполнении швартовных операций в рейдовых условиях и работ по буксировке плавсредств следует руководствоваться требованиями РД 31.81.10—75 «Правила техники безопасности на судах морского флота» (1985 г. изд.).

11.1.11. При перегрузке навалочно-насыпных грузов с помощью судовых стрел и одноканатного грейфера допускается в отдельных случаях нахождение людей на плавсредстве на расстоянии не ближе 5,0 м от зоны работы грейфера.

11.1.12. Длина устанавливаемых стоек для крепления палубного груза не должна превышать 5,0 м.

11.1.13. Перевозка людей с берега на рейд и обратно должна осуществляться в соответствии с требованиями пп. 3.1.6.—3.1.14 настоящих ПБТП.

11.2. Производство погрузочно-разгрузочных работ на необорудованном берегу

11.2.1. Производством погрузочно-разгрузочных работ на необорудованном берегу должен руководить производитель работ. Рабо-

чие, а также старшины (шкиперы) плавсредств во время производства грузовых операций на берегу должны подчиняться производителю работ.

11.2.2. К управлению тягачом допускаются лица, имеющие удостоверение на право управления данным типом машины и прошедшие проверку знаний правил техники безопасности.

11.2.3. Всякое движение тягача в районе производства работ при загрузке (выгрузке) плавсредства должно осуществляться по команде сигнальщика.

11.2.4. Сигнальщик должен находиться в безопасном месте и быть постоянно в поле зрения водителя тягача. Сигнальщик должен подавать сигнал для движения тягача только после того, как убедится, что на пути движения, а также между тягачом и буксируемым средством нет людей и буксир надежно закреплен на прицепном устройстве тягача.

11.2.5. В зоне производства перегрузочных работ не должны находиться посторонние лица.

11.2.6. Команды водителю тягача должны подаваться сигналами, принятыми для руководства работой кранов (прил. 4), по следующей системе:

«остановить» — означает «быстрая остановка движения тягача»;

«груз влево» — означает «тягач подать влево»;

«груз вправо» — означает «тягач подать вправо»;

«груз вперед» — означает «тягач подать вперед»;

«груз назад» — означает «тягач подать назад»;

«прекращаю команду» — означает то же самое.

Сигнал аварийной остановки водитель должен выполнять немедленно, вне зависимости от того, кем он подан и каким способом.

11.2.7. До начала работы производитель работ совместно с водителем должны определить наиболее безопасный путь от места выгрузки до места складирования груза.

11.2.8. Перед началом движения водитель тягача должен дать предупредительный звуковой сигнал.

При движении тягача нахождение людей на тягаче и буксируемом грузе, а также ближе 5,0 м от буксировщика запрещается.

11.2.9. Сцепку прицепного тягача с буксирным тросом разрешается производить только при остановленном тягаче, рычаг коробки передач должен быть установлен в нейтральное положение, тягач установлен на стояночный тормоз. Сцепкой руководит сигнальщик.

11.2.10. Для буксировки контейнеров (волокуш) и при постановке плавсредств на осушку следует применять только специально предназначенные для этой цели стальные испытанные буксирные тросы соответствующей грузоподъемности.

11.2.11. Буксировку плавсредств и контейнеров (волокуш) следует производить плавно, без рывков.

11.2.12. Рабочий, производящий заводку буксирного троса по воде для буксировки плавсредств, должен быть в рабочем спасательном жилете со страховочным концом, удерживаемым работающими на берегу.

11.3. Производство погрузочно-разгрузочных работ во льдах берегового припая

11.3.1. Перед выгрузкой грузов на лед судно должно войти в неподвижный лед на 2 длины корпуса, но не менее чем на 100 м от кромки льда.

11.3.2. Минимальная толщина льда при перевозке грузов по морскому и пресноводному льду и предельное расстояние работы от кромки льда приведены в таблице.

№ п/п	Наименование нагрузки	Масса, т	Толщина морского льда, см	Толщина пресноводного льда при температуре от минус 1° до минус 20 °С, см	Предельное расстояние до кромки льда, м
1	Человек в походном снаряжении	0,1	15	10	5
2	Нарты груженые, с упряжкой собак	0,8	25	20	11
3	Автомашина с грузом	3,5	30	25	19
4	То же	6,5	45	35	25
5	»	10,0	50	40	26
6	Трактор с грузом	20,0	70	55	30
7	То же	40,0	100	95	38

11.3.3. На льду у борта судна против подлежащего разгрузке трюма под грузовой стрелой должна быть оборудована площадка не менее 12 м^2 из бревен или досок толщиной не менее 50 мм.

11.3.4. Во избежание повреждения площадки и льда под ней груз должен подаваться плавно, без удара.

11.3.5. Не допускается скопление на площадке приема груза на льду одновременно более трех человек.

При спуске (подъеме) груза они должны отходить в безопасное место.

11.3.6. Суммарная масса пробных партий груза для отправки на берег не должна превышать половины грузоподъемности транспортного средства.

11.3.7. Водители транспортных средств при перевозке груза должны следовать с интервалом не менее 100 м и избегать резких торможений.

11.3.8. При появлении на дороге заполненных водой выбоин и дорожной колеи движение должно быть перенесено на новые участки льда.

11.3.9. Для движения транспорта и людей через трещины во льду должны быть оборудованы переезды и переходы в виде настилов.

Переходы должны быть ограждены леерами или перилами и освещены в темное время.

Ответственность за безопасность движения по переездам и переходам несет начальник ледовой дороги.

11.3.10. Все опасные места в районе грузовых работ, транспортные дороги и проходы должны быть обозначены вешками с соответствующими надписями.

11.3.11. Представитель гидрометеослужбы и начальник ледовой дороги обязаны систематически вести наблюдение за состоянием ледового покрова на дорогах и в местах производства погрузочно-разгрузочных работ, не допуская скопления груза на льду, особенно у трещин и возле переездов.

11.3.12. Одновременная перевозка рабочих и груза на одной машине запрещается. Двери всех транспортных средств в период движения по ледовой трассе должны быть сняты для беспрепятственного аварийного выхода людей. Рабочие должны быть в рабочих спасательных жилетах.

12. ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕГРУЗКИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ГРУЗОВ

12.1. Тяжеловесные, длинномерные и крупногабаритные грузы

12.1.1. Перегрузка крупногабаритных и длинномерных грузов, перемещаемых в наклонном положении, должна выполняться под руководством производителя работ. Необходимость личного участия производителя работ в этом случае определяется лицом, выдающим задание производителю работ, с учетом п. 1.32 настоящих Правил.

12.1.2. Тяжеловесные и длинномерные грузы должны укладываться на специальные бруски размером не менее 100×100 мм, за исключением случаев, предусмотренных технологией.

12.1.3. Длинномерные грузы, перемещаемые в горизонтальном положении, должны перегружаться с помощью спецзахватов или парных металлических стропов. Способы строповки определяются в каждом конкретном случае рабочими технологическими картами на погрузочно-разгрузочные работы для данной категории грузов либо схемами строповки, указанными грузоотправителем.

12.1.4. Строповку длинномерных грузов, перемещаемых в наклонном положении, следует производить двойным обхватом «в удав» с принятием мер, предупреждающих выскальзывание груза (применение прокладок, крепление с помощью дополнительного тросика и т. п.).

12.1.5. Разворачивать длинномерные, тяжеловесные и крупногабаритные грузы следует при помощи двух оттяжек (заведенных во время строповки), багром или длинным крюком.

12.1.6. Портовые рабочие не должны находиться на железнодорожном подвижном составе в момент подъема или опускания крупногабаритных и длинномерных грузов.

12.1.7. При спаренной работе допускается применение кранов различной конструкции, с разной скоростью рабочих движений и

грузоподъемностью. В последнем случае масса груза должна быть распределена между кранами пропорционально их грузоподъемности, чтобы не допустить перегрузку одного из кранов.

12.1.8. Спаренная работа кранов должна производиться с применением специальных траверс, при помощи которых распределяется нагрузка между кранами. В виде исключения допускается спаренная работа кранов без траверсы при условии принятия надлежащих мер для правильного распределения нагрузки между ними. В этих случаях работа производится под руководством сменного (группового) механика крановой группы.

Спаренная работа кранов при скорости ветра более 10 м/с запрещается.

12.1.9. Спаренная работа кранов может выполняться только опытными крановщиками, имеющими стаж работы на кранах данного типа не менее 1 года, и сигнальщиками, имеющими квалификацию докера-механизатора не ниже III класса, под руководством производителя работ и сменного механика крановой группы. Производитель работ при этом несет ответственность за правильную строповку груза и выполнение требований п. 1.32 настоящих ПБТП, а сменный механик — за техническое состояние кранов, инструктаж крановщиков и сигнальщиков.

12.1.10. Во время спаренной работы кранов допускается наклон траверсы (балансира) к горизонтали не более 20° (наклон 20° соответствует превышению одного конца балансира над другим на 30—35 см на каждый метр его длины).

12.1.11. При спаренной работе кранов совмещение подъема и спуска груза с другими движениями кранов не разрешается.

12.1.12. Подъем груза спаренными кранами должен производиться только при вертикальном положении грузовых канатов. При повороте стрелы и передвижении крана допускается отклонение грузовых канатов от вертикали не более чем на 3° (это соответствует отклонению от вертикали на 5,3 см на каждый метр длины грузовых канатов от нока стрелы до места строповки).

12.2. Контейнеры

12.2.1. К выполнению работ по перегрузке крупнотоннажных контейнеров допускаются лица, прошедшие подготовку в учебно-курсовом комбинате по программе обучения работам по перегрузке контейнеров и безопасным методам выполнения этих работ.

12.2.2. Все перегружаемые в порту контейнеры должны быть исправными и освидетельствованы Регистром СССР или другим классификационным обществом.

12.2.3. Перед выгрузкой на склад с автомобильных и железнодорожных транспортных средств или из судов контейнеры должны быть тщательно осмотрены работниками порта. При осмотре днища контейнера, находящегося на весу, рабочие должны находиться не ближе 5 м от него (по горизонтали). Осматривать застропленный контейнер, находясь под ним, запрещается.

12.2.4. Перед загрузкой контейнер должен быть тщательно осмотрен в целях определения надежности его эксплуатации. Для этого необходимо убедиться в отсутствии каких-либо повреждений, которые могли бы повлиять на его прочность и безопасность производства работ (исправное состояние дверей, пола, обшивки стенок, рымов для крепления грузов и т. п.).

12.2.5. Выбракованные неисправные контейнеры должны быть перевезены в специально отведенное для них в порту место. Устанавливать неисправные контейнеры в общий штабель запрещается. При перегрузке неисправных контейнеров должны соблюдаться меры, обеспечивающие безопасность производства работ.

12.2.6. Погрузка (выгрузка) контейнеров производится только средствами механизации при помощи грузозахватных устройств и приспособлений в соответствии с утвержденными в порту рабочими технологическими картами.

12.2.7. Грузозахватные устройства должны быть оборудованы сигнализацией для определения положения поворотных штыковых замков. Подъем и перемещение контейнеров перегрузочными машинами могут осуществляться только после установки поворотных штыковых замков в положение «подъем» во всех фитингах контейнера.

12.2.8. Подъем, перемещение и опускание контейнеров должны выполняться плавно, без рывков, с замедленным движением при приближении к месту установки.

12.2.9. Запрещается нахождение людей в момент установки (снятия) контейнеров на железнодорожных платформах и автомобильных прицепах, а также между застропленным и рядом стоящим контейнером (или другим препятствием), если расстояние между ними менее 5,0 м.

12.2.10. Крепление (раскрепление) контейнеров производится под руководством производителя работ;

на судах — по указанию администрации судна;

на неспециализированных железнодорожных платформах — в соответствии с техническими условиями погрузки и крепления грузов на железнодорожном подвижном составе или по согласованным с отделением дороги схемам крепления.

12.2.11. Работы по креплению (раскреплению) контейнеров второго и последующих по высоте ярусов должны выполняться в соответствии с утвержденной начальником порта инструкцией по охране труда. Указанные работы должны выполняться:

а) со специальной крановой подвесной люльки с леерным ограждением высотой 1,2 м. При этом должны соблюдаться условия, изложенные в пп. 4.2.23, 4.2.24 настоящих ПБТП;

б) без применения люлек — при обеспечении рабочих предохранительными поясами с карабинами, закрепляющимися на спецоттяжках за контейнеры, расположенные внутри штабеля;

в) с лестниц, снабженных специальными защитными приспособлениями, и другими способами, обеспечивающими безопасность производства работ.

12.2.12. Одновременное выполнение работ по погрузке (выгрузке) и креплению (раскреплению) контейнеров на смежных участках палубы и в трюмах универсальных судов запрещается.

12.2.13. Переход с одного контейнера на другой, если расстояние между ними составляет более 0,5 м, должен осуществляться только с помощью переходных трапов (мостков), оборудованных леерными ограждениями с обеих сторон.

12.2.14. В зимнее время при обледенении контейнеров их крепление (раскрепление) и погрузочно-разгрузочные работы с ними должны выполняться только после очистки крепежных приспособлений и фитингов от льда и снега горячей водой, паром или другими средствами. При этом лица, участвующие в выполнении указанной работы, должны быть в специальной защитной одежде, исключающей возможность ожога.

Применение ломов, молотков и других средств очистки, использование которых может привести к повреждению контейнеров, запрещается.

12.2.15. Складирование контейнеров должно осуществляться в соответствии с утвержденной в порту схемой и разметкой складской площадки, регламентирующей (в зависимости от условий организации погрузочно-разгрузочных работ и используемых средств механизации) размеры штабелей, величины расстояний между ними и отдельно стоящими контейнерами.

12.2.16. Контейнеры второго и последующих ярусов по высоте должны устанавливаться только фитингами днища на фитинги крыши контейнера предыдущего яруса. Запрещается смещение фитингов относительно друг друга свыше допустимых норм.

12.2.17. Максимальная высота укладки контейнеров в штабель устанавливается утвержденной в порту схемой складирования и в соответствии с техническими характеристиками контейнеров, но не более шести рядов по высоте.

12.2.18. С учетом воздействия ветровых нагрузок порожние контейнеры должны складироваться на специально отведенных площадках с соблюдением следующих требований:

а) без дополнительных креплений разрешается складирование контейнеров только в 2 яруса по высоте;

б) при складировании на высоту в 3 яруса и более контейнеры соединяются крепежными средствами между собой во избежание сдвига и опрокидывания. Схема и порядок производства работ по креплению порожних контейнеров должны быть утверждены начальником порта.

12.2.19. Подъем на контейнер и спуск с него производятся по переносной лестнице, удовлетворяющей требованиям ГОСТ 12.2.012—75 и оборудованной противоскользящими башмаками и устройством для закрепления верхнего конца лестницы за контейнер. При этом по лестнице разрешается подниматься только на 1 ярус контейнеров.

12.2.20. Загрузка (разгрузка) контейнеров различными грузами

выполняется в соответствии с утвержденными в порту рабочими технологическими картами и настоящими ПБТП.

12.2.21. Для выполнения работ по загрузке (разгрузке) контейнера последний должен устанавливаться так, чтобы при подъеме контейнера 4 фитинга днища находились в одной плоскости во избежание перекоса каркаса и дверей.

12.2.22. В процессе загрузки должны выполняться требования по равномерному размещению груза внутри контейнера в целях избежания смещения центра тяжести относительно его осей. Максимальное допускаемое смещение центра тяжести контейнера относительно его геометрического центра не должно превышать 0,1 длины или ширины контейнера. В случае неполной загрузки контейнера (или его загрузки разнородными грузами) груз должен быть размещен равномерно по площади пола контейнера, отсепарирован и надежно закреплен.

12.2.23. Загрузка (разгрузка) контейнеров вручную или комплексно-механизированным способом должна осуществляться с использованием переносных мостков (типа вагонных), обеспечивающих плавность въезда (выезда) погрузчиков и условия безопасного передвижения портовых рабочих.

12.2.24. Запрещается нахождение людей в контейнере во время движения и маневрирования в нем погрузчика.

12.2.25. В процессе открывания дверей загруженного контейнера рабочие должны находиться с внешней стороны дверей во избежание получения травмы вследствие возможного выпадения груза из контейнера.

12.2.26. Автотранспорт, ожидающий погрузки (выгрузки), должен находиться на обозначенных стоянках; проезжать к месту погрузки (выгрузки) разрешается только по распоряжению руководителя смены или производителя работ.

12.2.27. При установке (снятии) контейнера на прицеп, соединенный с автотягачом, водитель должен выйти из кабины и находиться в безопасном месте в зоне видимости оператора крана (водителя автоконтейнеровоза или автопогрузчика) и вне трассы движения указанных машин. Портальные погрузчики должны подъезжать к прицепу и отъезжать от него только сзади.

12.2.28. Перед расцеплением тягача и прицепа грузовая платформа прицепа должна быть установлена в горизонтальное положение с помощью опорных устройств и надежно заторможена.

12.2.29. При работе погрузчика внутри контейнера, стоящего на полуприцепе, под колеса последнего необходимо ставить колодки, а под опорное устройство — специальные опорные козлы. Разгрузка (загрузка) контейнера на полуприцепе погрузчиком должна осуществляться у специального стола или рампы.

12.2.30. Подключение (отключение) рефрижераторных контейнеров к электроколонкам должны производить только дежурные электромонтеры, имеющие квалификационную группу по технике безопасности (электробезопасности) не ниже III.

12.2.31. При перегрузке крупнотоннажных контейнеров на универсальных причалах должны выполняться следующие требования:

а) при перегрузке контейнеров кранами, имеющими переменную грузоподъемность в зависимости от вылета стрелы, сигнальщик обязан сообщать крановщику по телефону, радиотелефону или иным надежным способом массу каждого перегружаемого контейнера;

б) для выполнения погрузочно-разгрузочных работ следует применять сменные грузозахватные органы с дистанционным управлением. Использование съемных грузозахватных приспособлений с ручной строповкой сухогрузных контейнеров (кроме изотермических контейнеров-платформ и т. п.) в портах с годовым объемом переработки свыше 1000 контейнеро-операций с контейнерами одного типа запрещается;

в) применение съемных грузозахватных приспособлений с ручной строповкой должно осуществляться в соответствии с рабочей технологической картой, предусматривающей безопасные приемы выполнения операций по строповке (отстроповке) контейнеров;

г) запрещается разворачивать контейнер вручную без применения оттяжек или специальных шестов с резиновыми наконечниками;

д) перегрузка контейнеров спаренными кранами должна осуществляться в соответствии с пп. 12.1.7—12.1.12 настоящих ПБТП;

е) при складировании контейнеров в штабель кранами при ручной строповке (отстроповке) количество контейнеров второго и последующих ярусов в одном из рядов штабеля должно быть минимум на 1 контейнер меньше количества первого (либо предыдущего) яруса этого ряда, что обеспечивает создание уступов для безопасного подъема на штабель портовых рабочих либо других лиц в случае производственной необходимости (осмотр, сортировка и др.);

ж) загрузка (разгрузка) универсальных судов должна осуществляться по разработанному и утвержденному начальником порта технологическому плану-графику организации обработки судна в соответствии с действующими РТК.

12.2.32. При перегрузке крупнотоннажных контейнеров на специализированных перегрузочных комплексах (причалах) должны выполняться следующие требования:

а) в период выполнения судном швартовных операций причальные перегружатели должны быть установлены в нерабочее положение, а их консоли подняты. Въезд автоконтейнеровозам, погрузчикам и автотранспорту в прикордонную зону в процессе швартовных работ запрещается;

б) движение всех видов транспорта на контейнерном перегрузочном комплексе должно осуществляться в соответствии с утвержденной схемой движения. Маршруты движения должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками стандартного образца, освещенными в темное время суток;

в) оперативная зона между подкрановыми путями должна быть

размечена белой краской для обозначения трасс движения портальных погрузчиков и автотранспорта;

г) портальные погрузчики и другие средства транспортирования должны уступать дорогу причальным контейнерным перегружателям и козловым кранам, а также перемещаемому ими контейнерному захвату (с грузом или без него);

д) территория причалов и складских площадок контейнерных перегрузочных комплексов должна быть ограждена и должны быть установлены предупредительные знаки;

е) при производстве погрузочно-разгрузочных работ нахождение людей в местах складирования контейнеров и на трассах движения автоконтейнеровозов и других машин запрещается;

ж) в период отсутствия грузовых работ допускается нахождение лиц производственного персонала на территории складирования контейнеров только с использованием устройств или приспособлений, предупреждающих водителей автоконтейнеровозов и других машин о присутствии человека на складе. К таким устройствам и приспособлениям относятся: сигнальная лампа-мигалка на шесте на ручной тележке (ранцевая), сигнальная лампа-мигалка на шесте на самоходном электрошасси, ранцевый ультразвуковой или электромагнитный передатчик и др. При отсутствии в порту такого рода предупреждающих устройств или приспособлений лица, работающие на участке склада, должны оградить проходы между штабелями, в которых они находятся, с обеих сторон переносным штакетником, окрашенным отличительным цветом, с предупреждающими знаками, освещенными в темное время суток;

з) запрещается въезжать двум (и более) портальным контейнеровозам в один ряд и в два смежных ряда контейнерного штабеля при разрешенном двустороннем въезде (выезде) в последний;

и) при передвижении автоконтейнеровоза с контейнером днище последнего должно отстоять от земли или от контейнера нижнего яруса на расстояние не менее 300 мм.

12.2.33. Все ограничения на въезд контейнеровозов, контейнерных автопогрузчиков и тягачей, вводимые на какой-либо отрезок времени или полную смену, должны быть отражены в наряде-задании. При экстренном введении дополнительных ограничений водители машин должны уведомляться руководителем смены контейнерного перегрузочного комплекса.

12.2.34. Перемещение на вилах фронтального контейнерного автопогрузчика контейнера, не имеющего проемов для вил, запрещается. Груженые контейнеры разрешается перемещать на вилах только при расстоянии между центрами проемов (2050±50) мм. Порожние контейнеры разрешается перемещать на вилах за вилочные проемы при расстоянии между центрами проемов как (2050±50) мм, так и (900±50) мм. Вилы для взятия контейнера должны иметь ширину не менее 200 мм и входить в вилочные проемы на длину не менее 1825 мм.

12.2.35. При работе со среднетоннажными контейнерами мас-

сой брутто до 5 т (погрузка, выгрузка и складирование) следует соблюдать следующие требования:

а) поднимать груженые контейнеры следует только за все имеющиеся на контейнере кольца (проушины). Производить одновременный подъем краном двух и более груженых контейнеров разрешается только с применением специальных траверс;

б) подъем порожних контейнеров допускается за 2 кольца (проушины), расположенные по диагонали. При перегрузке порожних контейнеров с использованием сменного грузозахватного органа с дистанционным управлением типа «краб» допускается одновременная строповка от одного до шести контейнеров, суммарная масса которых не превышает грузоподъемности сменного грузозахватного органа. Строповку допускается производить как за 2 смежных, так и за 1 из колец (проушин) контейнера;

в) способы складирования контейнеров по площади и высоте должны определяться технологическими картами и схемами размещения контейнеров, регламентирующими размеры штабелей;

г) подъем рабочего на контейнер и спуск с него должны производиться по переносной лестнице, удовлетворяющей требованиям ГОСТ 12.2.012—75;

д) при температуре воздуха ниже минус 15°С использование сменного грузозахватного органа с дистанционным управлением типа «краб», имеющего цепные звенья, запрещается;

е) запрещается перегружать контейнеры с открытыми дверями.

12.3. Штучные грузы

12.3.1. Переработка штучных грузов должна производиться преимущественно пакетным способом с применением соответствующих грузозахватных устройств, пакетообразующих средств и средств механизации. Укладывать грузы в пакеты нужно таким образом, чтобы исключалось их падение при транспортировании и штабелировании.

12.3.2. Складирование пакетов должно производиться в соответствии с нормами, приведенными в прил. 2 настоящих ПБТП.

12.4. Грузы в мешках

12.4.1. Способы укладки мешков на поддоны определяются производителем работ в соответствии с существующей технологией.

При перегрузке мешковых грузов строповку следует производить с таким расчетом, чтобы исключить возможность падения мешков при их подъеме.

12.4.2. Разборку штабеля с помощью крана нужно производить от середины с углублением не более 1,5 м. Разборку штабеля с помощью погрузчика необходимо производить уступами.

12.4.3. Укладывать мешки в вагоне следует, как правило, с применением погрузчиков или других средств механизации, исключающих ручной труд по подъему и перемещению грузов, за исключением мешковых грузов в слабой таре.

12.4.4. При перемещении мешков с помощью сеток последние

должны надежно охватывать груз, исключая возможность выпадения мешков из сетки.

12.4.5. Запрещается перегрузка мешковых грузов, застропленных стропами «в люльку», если при этом отсутствует специальное приспособление, предупреждающее возможность выпадения мешков из стропов.

12.5. Кипы

12.5.1. При перегрузке кип с хлопком, льном и другими легковоспламеняющимися грузами должны выполняться, кроме требования настоящего раздела, также требования РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов».

12.5.2. Перегрузку слабопрессованных кип или кип с нарушенной упаковкой и с разлохмаченными краями разрешается производить с помощью пригодных для этой цели грузозахватных приспособлений, обеспечивающих надежность строповки и исключающих возможность падения кип.

12.5.3. Транспортирование слабопрессованных кип погрузчиками должно производиться на специальных листах (ковшах) либо с помощью сменных грузозахватных органов, надежно удерживающих груз.

12.5.4. Выборку кип из трюма или штабеля с помощью крана следует производить послойно с углублением не более 1,0 м или в одну кипу. Не разрешается сбрасывать кипы со штабеля.

12.5.5. При загрузке (разгрузке) подпалубных пространств трюма с использованием трюмных погрузчиков и фальшпайолов допускаются выборка кип и их укладка с углублением по высоте подъема груза погрузчиком. При этом должны обеспечиваться устойчивость штабеля и безопасность производства работ.

12.5.6. При выгрузке кип натурального каучука зона производства работ на причале (складе) должна быть ограждена и должны быть вывешены предупредительные знаки.

12.5.7. Запрещается оставлять в трюмах, вагонах, на складах или контейнерах неустойчиво лежащие кипы.

12.5.8. При угрозе развала штабеля и падения кип последние следует немедленно переложить.

12.6. Грузы в ящиках

12.6.1. Захваты для ящичных грузов следует применять только при переработке грузов, имеющих достаточно прочную тару. Перемещать груз из подпалубного пространства краном с помощью захватов запрещается.

12.6.2. Укладку ящиков на поддоны следует производить ровными устойчивыми рядами высотой не более 1,8 м, исключающими падение груза.

12.6.3. При перемещении и транспортировании грузоподъемными машинами мелкоящичных грузов, уложенных на поддон, верхний ряд ящиков в пакете следует закрепить.

12.6.4. При загрузке автомашин с участием портовых рабочих для укладки груза вручную необходимо использовать грузовые столы, рампы складов или специальные устройства (эстакады).

12.6.5. Грузы в ящиках, основание которых превышает размеры используемых в порту стандартных поддонов, следует перегружать с помощью стальных стропов, а ящики, имеющие специальные приспособления для строповки, — с помощью соответствующих съемных грузозахватных приспособлений. Строповку таких грузов необходимо производить с учетом специальной маркировки на ящиках, при этом стропы должны располагаться на одинаковом расстоянии от центра тяжести. Укладку ящиков следует производить на специальные подкладки и прокладки (бруски), обеспечив при этом необходимую устойчивость штабеля и отдельных грузовых мест.

12.7. Грузы в бочках

12.7.1. Захваты для бочек следует применять при переработке грузов в бочках, имеющих достаточную прочность.

Захваты должны быть подвешены к раме равномерно, перекрутка цепей или канатов при строповке не допускается.

12.7.2. Перегрузка грузов в бочках должна производиться с применением перегрузочных машин. В отдельных случаях при загрузке и разгрузке судов допускается перемещение бочек в подпалубное пространство судна и из подпалубного пространства на просвет люка вручную способом раскатки. При ручном перемещении бочек, портовые рабочие должны находиться сзади перемещаемых бочек, при этом руки рабочих не должны находиться со стороны торцов бочек.

12.7.3. При скатывании бочек с листа автопогрузчика в вагон, на штабель или в кузов автомашины удерживать автопогрузчиком лист на весу запрещается: лист должен быть установлен на грузовой стол, на пол вагона или другие опорные устройства. Нахождение портовых рабочих в зоне движения скатываемых бочек запрещается.

12.7.4. При раскатке бочек в подпалубном пространстве судна вручную выборка и укладка бочек должны осуществляться послойно с углублением не более чем в одну бочку. Способы укладки или разборки бочек с помощью погрузчиков определяются рабочими технологическими картами. Во всех случаях должна быть обеспечена надежная устойчивость штабеля.

12.8. Бумага в рулонах

12.8.1. Перегрузка бумаги в рулонах должна производиться с помощью перегрузочных машин и специальных грузозахватных приспособлений в соответствии с рабочими технологическими картами. Крановые грузозахватные приспособления необходимо навешивать на раму равномерно по длине рамы.

12.8.2. При строповке бумаги нельзя допускать перекосов за-

хватов, переплетения и закручивания стропов, соскальзывания полиспастных стропов с блоков.

12.8.3. Деформированные рулоны с поврежденными торцами перегружать с помощью торцевых захватов запрещается.

12.8.4. При складировании рулонов в штабель на поддонах в положении «на торец» установка рулонов разной высоты на одном поддоне запрещается, за исключением поддонов, устанавливаемых на последний верхний ряд штабеля.

12.8.5. Ручная раскатка рулонов допускается только в исключительных случаях; при этом работать следует согласованными движениями с соблюдением установленных интервалов и применением простейших приспособлений.

12.9. Канат стальной, кабель в барабанах (катушках)

12.9.1. Перегрузка кабеля и каната в барабанах должна производиться при помощи специальных захватных устройств. Барабаны с кабелем, канатом массой менее 1 т, а также барабаны большей массы при их выгрузке (погрузке) краном в полувагоны допускается перегружать с помощью специальных строповых подвесок.

12.9.2. При ручной подкатке и раскатке малогабаритных барабанов работать следует согласованными движениями с соблюдением установленных интервалов и применением простейших приспособлений.

12.10. Лесные грузы

12.10.1. К работам по перегрузке круглого леса длиной свыше 3,0 м допускаются портовые рабочие, имеющие квалификацию докера-механизатора и прошедшие подготовку по расширенной программе обучения безопасным методам и приемам работы с лесными грузами.

12.10.2. Комплектование специализированных бригад по перегрузке круглого леса в портах с постоянными грузопотоками лесных грузов следует производить с тем учетом, чтобы на одной технологической линии число рабочих, проработавших на грузовых работах менее 6 мес, составляло не более 30% от общего числа рабочих в технологической линии.

12.10.3. Комплектование бригад для перегрузки круглого леса в портах с эпизодическим поступлением лесных грузов, а также для перегрузки круглого леса с помощью стропов и из воды должно производиться из числа докеров-механизаторов, прошедших предварительное обучение безопасным методам и приемам работы с лесными грузами на рабочих местах и проработавших на грузовых работах не менее 6 мес.

12.10.4. Старшими технологических звеньев во всех случаях должны назначаться докеры-механизаторы, имеющие опыт работы с лесными грузами и квалификацию не ниже III класса.

12.10.5. Перегрузку лесных грузов следует по возможности производить пакетным способом с применением специальных грузозахватных приспособлений.

Перегрузка непакетированного круглого леса должна производиться преимущественно с помощью грейферов. Допускается перегрузка круглого леса с помощью стальных стропов с роликовыми скобами, строповка в этом случае должна производиться на 2 стропа способом «в удав».

12.10.6. Строповка круглого леса и других лесных грузов длиной до 3,0 м допускается одним стропом «в удав» с применением роликовой скобы.

12.10.7. При погрузке леса из воды в случае ручной строповки для формирования «подъема» должно быть устроено наплавное сооружение, состоящее из бонов. Разрыв между звеньями бонов не должен превышать 250 мм, а их ширина должна быть не менее 1,0 м; верхняя сторона бревен должна покрываться настилом из плотно подогнанных досок толщиной не менее 50 мм или стесываться и не иметь выступающих гвоздей, скоб и т. п.

12.10.8. Ширина переходных бонов или мостков, с которых рабочие проталкивают лес для формирования «подъема», должна быть не менее 1,2 м, настил из досок должен быть толщиной не менее 50 мм.

12.10.9. У места работы по погрузке леса из воды постоянно должны находиться спасательные средства (спасательные круги, линь, багры).

Рабочие, работающие на плотах, должны быть одеты в спасательные жилеты.

12.10.10. При выгрузке леса из воды и выборке его из плотов («сигар») во избежание перегрузки кранового оборудования необходимо определять массу «подъема» по объему, относительной плотности древесины и сплоточной ведомости.

Для выборки леса из плотов («сигар») места работы должны быть обеспечены специальными переносными мостками, имеющими с нижней стороны металлические шипы.

12.10.11. Перед выгрузкой леса из трюмов в воду (погрузкой из воды в трюм) акваторию рабочей зоны следует ограничить специальным ограждением из буев или бонов с соответствующими аншлагами.

12.10.12. При выгрузке леса из трюмов в воду запрещается производить навешивание гаков самоотцепа на качающемся «подъеме». При качке с креном судна более 5° выгрузка запрещается.

12.10.13. Передвижение рабочих по обледенелым и мокрым бревнам при скорости ветра свыше 12,4 м/с на штабелях, платформах, полувагонах, автомашинах и палубах судов запрещается.

12.10.14. В торце штабелей круглого леса должны быть установлены подпорные устройства, предупреждающие раскатывание (развал) штабеля.

12.10.15. Производить укладку леса на штабель, в трюме или

на палубе судна следует ровными рядами так, чтобы не было откосов, уступов, «колодцев».

12.10.16. Для разворота «подъема» леса в нужном направлении необходимо использовать багры.

12.10.17. Раскатку бревен следует производить с применением металлических ломов, багров или ручных крючков (багорков).

12.10.18. Для обеспечения безопасности портовых рабочих при погрузке круглого леса в подпалубное пространство пароходство по согласованию с технической инспекцией труда ЦК профсоюза устанавливает норматив свободного пространства между верхним рядом бревен и нижней кромкой комингса трюма (твиндека) по типам судов с учетом их рациональной загрузки и обеспечения безопасности мореплавания.

12.10.19. Подача круглого леса в подпалубное пространство должна производиться при помощи канифас-блоков с соблюдением требований пп. 4.2.19, 4.2.20 настоящих ПБТП.

Работающие в трюме должны находиться в безопасной зоне, в стороне, противоположной движению бревен. Запрещается подравнивание бревен во время их спуска.

12.10.20. При погрузке леса судовыми средствами запрещается одновременно подавать груз в смежные люки грузовых трюмов.

12.10.21. Установка стоек должна производиться при помощи судовых и береговых средств, а где это невозможно, вручную с применением специальных упорных вилок.

12.10.22. При строповке леса грузовые стропы должны находиться на равном расстоянии от торцов «подъема», исключающем перекос, но не менее 0,5 м и не более половины длины «подъема», заключенного между стропами.

12.10.23. При перегрузке леса запрещается:

а) ходить по бревнам, приподнятым стропом, и по планширу полувагона;

б) производить раскатку леса без применения багров, ломов или ручных багорков;

в) держать стропы в натянутом состоянии в момент отдачи болта роликовой скобы грузового стропа;

г) подавать лес в подпалубное пространство путем раскачивания «подъема»;

д) применять «восьмерки» вместо роликовых скоб.

12.10.24. Перегрузка круглого леса с помощью грейферов должна производиться с соблюдением следующих условий:

а) грейфер должен полностью заполняться бревнами и обжимать их, исключая возможность выпадения отдельных бревен; зажатие бревен челюстями грейфера не допускается;

б) снятие и установка стоек с помощью грейфера запрещаются;

в) выгрузка леса и снятие «шапки» с платформ и полувагонов разрешаются только после освобождения груза от крепежных стяжек и материалов и принятия мер по предотвращению падения бревен.

12.10.25. Складирование круглого леса следует производить в соответствии с прил. 2 настоящих ПБТП.

Допускается складирование короткомерного леса длиной до 1,0 м и дров «навалом» и «конусом» с помощью лесного грейфера. Нахождение людей на таких штабелях запрещается.

12.10.26. При перегрузке лесных грузов с помощью лесного грейфера нахождение людей на штабеле, в проходах, проездах между штабелями и в зоне перемещения груза запрещается.

12.10.27. Укладка леса грейферами в штабели без прокладок производится при условии, что штабель размещается между достаточно прочными подпорными стойками, а высота штабеля не превышает высоту подпорных устройств. Разборка таких штабелей вручную не допускается.

12.10.28. При перегрузке круглого леса с использованием торцевальной машины необходимо выполнять следующие требования:

а) управление работой торцевальной машины должно быть дистанционным;

б) для управления работой торцевальной машины назначается портовый рабочий, имеющий удостоверение на право управления машиной, удостоверение сигнальщика и квалификационное удостоверение по технике безопасности (электробезопасности) соответствующей группы;

в) работа по торцеванию леса должна производиться без применения ручного труда.

12.10.29. Выгрузка «шапок» полувагонов и платформ должна производиться двумя стропами «в люльку»; снятие стяжек и других крепежных материалов «шапки» производится на причале (складе).

12.10.30. При необходимости расформирования «шапок» на полувагоне или платформе перед выгрузкой следует произвести раскрепление «шапки», снятие крепежных материалов, приняв меры, предупреждающие возможный развал (раскатывание) бревен.

12.10.31. Выгрузка короткомерного леса через люки крытых вагонов запрещается.

12.10.32. Перегрузка балансов при помощи автопогрузчиков без предварительного их пакетирования или применения специальных захватов запрещается.

При перегрузке автопогрузчиком пакетов с короткомерным круглым лесом подъем и перемещение пакетов с нарушенной обвязкой не допускаются.

12.10.33. Во время погрузки пакетов с лесом в кузов автотранспорта или выгрузки из него нахождение людей в кузове запрещается.

12.10.34. Конструкция мерных станков для пропсов, балансов и другого леса должна обеспечивать свободное навешивание стропов на пакет («подъем»).

12.10.35. При работах, связанных с передвижением портовых рабочих по мокрому и скользкому лесу, необходимо пользоваться

специальной обувью для защиты от скольжения или специальными приспособлениями, предупреждающими скольжение ног.

12.10.36. Шпалы и другие лесоматериалы, обработанные креозотом или другими антисептиками, должны поступать и перегружаться в порту только в пакетированном виде.

12.11. Фанера в пачках

12.11.1. Перегрузка фанеры в пачках должна производиться с помощью специальных грузозахватных приспособлений.

12.11.2. Применяемые распорные шашки между пачками фанеры должны быть одинаковыми по высоте. Запрещается сбрасывать шашки в трюм или оставлять на пачках фанеры во время перемещения их краном.

12.12. Металлы

12.12.1. Чугун в чушках следует перегружать с помощью электромагнитов и грейферов. При их отсутствии допускается применять для выгрузки ковши с односторонним надежно действующим самоотцепом. Загрузка и разгрузка ковшей должна быть механизирована.

12.12.2. Штивка чугуна в трюме судна должна производиться с помощью штивующих ковшей, электромагнитов или других средств, исключающих использование ручного труда.

12.12.3. Перегрузку и складирование цветных и немагнитных металлов и сплавов в чушках, слитках, карандашах и т. п. следует производить пакетным способом.

12.12.4. При выполнении отдельных ручных работ при перегрузке металлов и сплавов в чушках рабочие должны обеспечиваться сеточными очками, прочными рукавицами и обувью с жестким носком для защиты пальцев ног от ушибов.

12.12.5. Запрещается поддерживать пакет или поправлять (подравнивать) сместившиеся чушки в пакете при транспортировании, а также находиться в непосредственной близости от пакета в момент его опускания и подъема перегрузочной машиной.

12.12.6. Пакеты необходимо формировать таким образом, чтобы создавалась возможность комплексно-механизированной перегрузки готовых пакетов во всех технологических звеньях перегрузочного процесса.

12.12.7. Перегрузка проката и труб длиной свыше 8 м должна производиться в соответствии с требованиями пп. 12.1.1—12.1.12 настоящих ПБТП.

12.12.8. При выгрузке длинномерного проката и труб с железнодорожных платформ и полувагонов застропленный пакет разрешается поднимать краном только после того, как портовые рабочие сойдут с платформы (полувагона) и возьмут в руки оттяжки. Допускается применение багров.

12.12.9. При перемещении металла в связках краном портовые

рабочие, разворачивающие пакет с помощью оттяжек, должны находиться вне зоны движения груза.

12.12.10. Перегрузка листового проката должна производиться с применением специальных грузозахватных приспособлений.

12.12.11. Строповка пакетов и пачек за обвязочные пояса и другие приспособления для строповки разрешается в соответствии с п. 5.1.4 настоящих ПБТП только в тех случаях, когда об этом указано в разделах «Требования безопасности» или «Транспортирование и хранение» ГОСТа на рассматриваемый вид продукции. Об этом должно быть записано в РТК или ВТИП.

12.12.12. Трубы диаметром до 700 мм, прокат россыпью или в связках (пакетах) следует выгружать специальными грузозахватными приспособлениями или стальными стропами с роликовыми скобами со строповкой способом «в удав».

12.12.13. Перегрузка труб большого диаметра от 701 мм и свыше должна производиться с использованием специальных грузозахватных приспособлений.

12.12.14. Перегрузка длинномерных труб и проката, имеющих габаритные размеры, близкие к размерам люка, должна производиться высококвалифицированными крановщиками со стажем работы на кране не менее 2 лет по командам сигнальщиков, имеющих квалификацию докера-механизатора не ниже III класса и стаж работы не менее 1 года.

Перемещение груза краном в районе комингса люка следует осуществлять на минимальной скорости. При этом величина зазора между перемещаемым грузом и комингсом люка должна быть не менее 1 м.

При невозможности выполнить эти условия перегрузку указанных грузов необходимо производить в соответствии с требованиями п. 12.1.4 настоящих ПБТП.

12.12.15. Перегрузку труб большого диаметра (свыше 1200 мм) следует производить с помощью автоматических крановых грузозахватов.

Использование торцевых крановых грузозахватов с ручной строповкой допускается только при выгрузке (погрузке) труб из грузовых помещений судов и при рейдовой перегрузке, когда применение автоматических грузозахватов невозможно из-за их конструктивных особенностей.

12.12.16. Перегрузка фигурных труб неправильной формы должна производиться стальными стропами с роликовыми скобами или специальными грузозахватными приспособлениями, обеспечивающими надежность захвата труб и безопасность их перемещения перегрузочными машинами.

12.12.17. Способы перегрузки и складирования труб большого диаметра в каждом конкретном случае должны определяться рабочими технологическими картами для данного варианта работ с указанием мер безопасности.

12.12.18. Расформирование штабеля труб большого диаметра следует производить поярусно с углублением в одну трубу. Запре-

щается выгружать трубы нижележащего ряда (яруса) при наличии труб в вышележащем ряде (ярусе).

12.12.19. При выгрузке последнего ряда (яруса) непакетированных труб из трюма судна трубы, остающиеся на пайоле, должны быть надежно подклинены с помощью штатных устройств. Не допускается для подклинивания использовать случайные предметы.

12.12.20. Запрещается нахождение людей между незакрепленными трубами, а также между трубами и бортом судна (стенкой, переборкой и другими предметами).

12.13. Навалочные грузы и зерно

12.13.1. Выборка груза подкопом не допускается. В случае образования на поверхности штабеля твердой корки груз следует разрыхлять. Способы и методы безопасного рыхления груза должны быть указаны в РТК.

12.13.2. Перегрузка навалочных грузов должна производиться только механизированным способом.

12.13.3. При выгрузке сыпучих грузов из крытых вагонов снимать закладной щит следует вдвоем.

12.13.4. При загрузке судов пылящими грузами раскрывать груженый грейфер над люками на высоте более 2,0 м запрещается.

12.13.5. Спуск в трюм портовых рабочих и других работников порта разрешается после подтверждения администрацией судна в Акте готовности судна к грузовым операциям отсутствия в трюме токсичных и вредных газов и других факторов, представляющих опасность для жизни и здоровья людей.

12.13.6. При выгрузке зерна, обработанного фумигантом, вход людей в грузовые помещения судна допускается после заключения токсикологической лаборатории санитарно-эпидемиологической станции с разрешения администрации судна и после обеспечения принудительной вентиляции с подачей не менее 5 воздухообменов в час.

12.13.7. Допуск портовых рабочих в грузовые помещения при возобновлении погрузочно-разгрузочных работ после перерывов длительностью более 8 ч может быть разрешен после лабораторной проверки воздушной среды помещений на наличие и концентрацию вредных газов.

12.13.8. Портовые рабочие, занятые на перегрузке фумигированного зерна, должны быть обеспечены средствами индивидуальной защиты.

В местах производства работ запрещается курить, пить воду и принимать пищу.

12.13.9. При выгрузке грузов грейфером и одновременной работе людей в грузовых помещениях судов не допускается нахождение людей ближе 10 м от раскрытых челюстей грейфера — при отсутствии возможности укрытия в подпалубном пространстве судна и 5 м — при наличии возможности укрытия.

12.13.10. При нахождении людей на осыпающемся грузе во вре-

мя зачистки бортов и переборок судна от груза следует принять меры по предотвращению возможности падения людей с откоса и засыпания их грузом.

12.13.11. Перед подачей грейфера в трюм (твиндек) судна сигнальщик обязан предупредить трюмное звено рабочих об опасности и, убедившись, что все рабочие ушли на безопасное расстояние дать команду на опускание грейфера в трюм (твиндек). Рабочие трюмного звена должны постоянно вести активное наблюдение за работой грейфера и трюмных машин.

12.13.12. Не допускается забрасывание грейферов под палубы и твиндеки — грузовые канаты при работе грейфера должны находиться в вертикальном положении.

12.13.13. При перегрузке навалочных грузов с плашкоутов в трюмы судна судовыми стрелами с применением одноканатного грейфера допускается в отдельных случаях нахождение рабочих на расстоянии 5 м от зоны работы грейфера.

12.13.14. При погрузке навалочных грузов по ссыпным трубам, лоткам и тому подобным устройствам, а также при работе бросателей (триммеров) пребывание людей в трюмах запрещается.

Нахождение людей против загребающих устройств штивующих машин во время их работы запрещается.

12.13.15. Начинать подачу зерна в трюм следует по указанию сигнальщика после удаления людей из трюма.

Количество и последовательность подачи зерна в трюм судна определяются перед началом погрузки с учетом способа и объема штивки.

12.13.16. Устройство шифтингов в трюмах судов производится под руководством и контролем судовой администрации в соответствии с планом загрузки судна и Правилами перевозки зерновых и других сыпучих грузов на морских судах.

12.13.17. Ответственность за безопасность труда при устройстве инвентарных шифтингов возлагается на администрацию судна, а при устройстве неинвентарных шифтингов — на производителей работ порта или завода, на котором производится сборка шифтингов.

12.13.18. Рабочий, управляющий перегрузочной машиной, при перегрузке навалочных грузов должен находиться по возможности с наветренной стороны.

12.13.19. При штивке с помощью механической лопаты не допускается присутствие людей в зоне движения натянутых канатов и внутри углов, образованных натянутыми канатами. При сбрасывании груза с твиндеков в трюмы рабочий, управляющий механической лопатой, должен быть подстрахован предохранительным поясом. Места крепления страхового каната должны быть указаны производителем работ.

12.13.20. Переход людей по сыпучему грузу, имеющему большую текучесть и способность засасывания (льняное семя, просо, апатитовый концентрат и т. п.), может быть разрешен только при условии устройства на нем специальных трапов и настилов из досок на всем пути передвижения. При этом люди должны иметь

предохранительный пояс со страховочным канатом, закрепленным на палубе, а у комингса люка должны выставляться наблюдающие для немедленного оказания помощи находящимся в трюме.

12.13.21. Производство взрывных работ для рыхления слежавшихся насыпных грузов (соли и т. п.) разрешается только после соответствующей подготовки и выполнения требований Единых правил безопасности при взрывных работах, утвержденных Госгортехнадзором СССР 28 марта 1967 г.

12.14. Строительные материалы

12.14.1. Способ укладки кирпича на поддонах должен исключать возможность его падения при перемещении пакетов перегрузочными машинами.

12.14.2. Подъем кирпича на поддонах без ограждения разрешается производить при загрузке и разгрузке (на землю) автомашин при условии удаления людей из зоны перемещения груза.

Хранение кирпича на складе следует осуществлять на поддонах.

12.14.3. Технология перегрузки кирпича с использованием других грузоподъемных и грузозахватных приспособлений и устройств должна обеспечивать безопасное производство работ.

12.14.4. Перегрузка камня должна производиться механизированным способом. При перегрузке камня с помощью ковшей последние должны быть оборудованы самоотцепами и приспособлениями, обеспечивающими полное высыпание груза.

12.14.5. Присутствие людей в зонах перегрузки камня запрещается.

12.14.6. Загрузка камня в ковши должна производиться механизированным способом. Ковши следует загружать таким образом, чтобы исключалась возможность падения камней при перемещении. Навалка камня вручную запрещается.

12.14.7. Перегрузка строительных материалов в таре (бочках, ящиках, мешках) или пакетах должна производиться с учетом выполнения требований безопасности при переработке соответствующей категории грузов, изложенных в настоящих ПБТП.

12.14.8. Строповку крупногабаритных железобетонных конструкций следует производить за специальные монтажные петли, предназначенные для этих целей, с использованием соответствующих съемных грузозахватных приспособлений. Грузоотправитель должен гарантировать надежность монтажных петель. При отсутствии гарантии должны быть разработаны иные методы строповки железобетонных конструкций.

При отсутствии монтажных петель строповку следует производить стальными стропами.

12.14.9. Способы строповки должны во всех случаях исключать возможность падения конструкций или их излома.

12.14.10. Строповка крупногабаритных железобетонных конструкций и блоков мрамора и гранита должна производиться по схемам, составленным с учетом прочности и устойчивости поднимаемых конструкций.

12.14.11. При перемещении железобетонных конструкций необходимо принимать меры, препятствующие их раскачиванию, вращению. Зона перемещения конструкций должна быть обозначена хорошо видимыми предупредительными знаками.

12.14.12. При складировании крупногабаритных конструкций должна быть обеспечена устойчивость каждой отдельной конструкции.

13. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ ОПАСНЫХ И ВРЕДНЫХ ГРУЗОВ

13.1. Общие требования

13.1.1. Перегрузка вредных и опасных грузов, а также необработанного кожевенного сырья допускается по заблаговременному согласованию с органами санитарно-технического и пожарного надзора на специально отведенных и оборудованных участках (причалах).

13.1.2. Перегрузка, складирование, хранение вредных и опасных грузов производятся в соответствии с РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов» (МОПОГ—77—78).

13.1.3. Перегрузка химических и ядовитых грузов, не вошедших в перечень РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов», в каждом отдельном случае регламентируется специальными правилами (инструкциями) или предписаниями технической инспекции труда ЦК профсоюза и органов санитарного надзора.

13.1.4. О всех предполагаемых работах с вредными и опасными грузами диспетчерская служба порта заблаговременно, до прибытия грузов в порт, должна сообщить на санитарно-эпидемиологическую станцию, в отдел охраны труда и техники безопасности порта и пожарному надзору, указав место предполагаемых работ и род груза.

13.1.5. Крытые склады для хранения сильнодействующих ядовитых веществ всех категорий должны быть оборудованы принудительной вентиляцией, обеспечивающей поддержание состояния воздушной среды в пределах санитарных норм.

13.1.6. Открытые площадки и крытые склады для хранения вредных и опасных грузов должны быть ограждены, снабжены соответствующими трафаретами и предупреждающими знаками.

13.1.7. Перед началом выгрузки опасных и вредных грузов из трюмов и железнодорожных вагонов последние должны быть проветрены после открытия дверей вагонов, люков до полного удаления вредных газов и испарений.

13.1.8. Переработку кальцинированной соды, хлористого бария в мешках и других аналогичных по воздействию на организм человека веществ запрещается производить с 8 до 20 ч при температуре выше +20°С, а также при скорости ветра свыше 9,8 м/с.

13.1.9. В зависимости от физико-химических свойств груза все лица, непосредственно участвующие в перегрузочном процессе,

должны быть обеспечены соответствующей спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты (очки, респираторы, противогазы и т. п.).

13.1.10. В местах, где производится перегрузка вредных и опасных грузов, по указанию санитарно-эпидемиологической станции выставляется медицинский пост и устанавливаются предупредительные надписи (знаки).

13.1.11. Допуск портовых рабочих и других лиц к перегрузке вредных грузов должен производиться после прохождения ими медицинского осмотра и инструктажа по безопасному производству работ с данным грузом. При постоянной работе с такими грузами портовые рабочие должны подвергаться периодическим медицинским осмотрам, частота которых определяется санитарно-эпидемиологической станцией в зависимости от степени вредности грузов.

13.1.12. До начала перегрузки вредных грузов работающие должны быть ознакомлены с санитарными правилами при работе с такими грузами. Инструктаж должны проводить производитель работ и медперсонал санитарно-эпидемиологической станции или ответственный представитель грузоотправителя.

13.1.13. В целях предупреждения несчастных случаев при перегрузке вредных грузов особое внимание должно быть обращено на состояние тары. Если перед началом работ или в процессе их выполнения будет обнаружено выделение из груза паров или газов, до устранения этого явления работы производить запрещается. Маркировка грузов должна соответствовать прил. 7.

13.1.14. Перерывы на отдых должны регламентироваться специальной инструкцией, разработанной портом и согласованной с санитарно-эпидемиологической станцией.

13.1.15. При перегрузке легковоспламеняющихся и горючих грузов курить и разводить огонь разрешается только в специально отведенных для этого местах при условии соблюдения всех противопожарных правил.

13.1.16. Во время и по окончании переработки вредных и опасных грузов запрещается курить, принимать пищу и отлучаться по личным надобностям до того, как будут тщательно вымыты руки, прополоскана полость рта и выполнены другие требования личной гигиены согласно указаниям медперсонала.

13.1.17. Во избежание несчастных случаев и отравлений вредные и опасные, классов 1, 6, 7, 8, грузы, находящиеся на открытых площадках, под навесом и в складских помещениях, необходимо охранять.

13.1.18. При изменении метеорологических условий, влияющих на состояние вредных и опасных грузов, в связи с чем могут произойти несчастные случаи или отравления, работы должны быть прекращены.

13.1.19. Запрещается переносить вручную ядовитые и разъедающие кожу вещества (бром, минеральные и органические кислоты, уксусная эссенция, пек, марганцовокислый калий, негашеная из-

весть и т. п.). Бутыли с кислотами следует переносить с большой осторожностью в специальных корзинах или другой соответствующей таре двум рабочим, подняв их на высоту 15—25 см от поверхности. В местах переработки щелочей и кислот должен находиться нейтрализующий раствор для оказания помощи при ожогах.

13.1.20. При обнаружении россыпи или утечки вредных веществ вследствие повреждений тары или из-за некачественной тары следует предупредить их вредное действие на людей.

13.1.21. Выполнять работу по устранению аварийных ситуаций (россыпи, разлива и утечки) необходимо только специально обученным, прошедшим проверку знаний докерам, входящим в состав аварийных бригад, с применением средств индивидуальной защиты, рекомендованных Правилами МОПОГ (комплекты № 1—7), в зависимости от свойств груза.

Руководить данными работами должно ответственное лицо, являющееся специалистом в вопросах переработки данных грузов.

13.1.22. По окончании работ с вредными и опасными грузами портовые рабочие должны принять душ. Санобработка в душевой пропускного типа производится лишь после работ на грузах, требующих карантинной обработки.

13.1.23. При отсутствии в порту обмывочных пунктов перегрузка грузов, требующих карантинной обработки, запрещается.

13.1.24. Обмывочный пункт должен быть обеспечен аптечкой, нейтрализующим мылом, полотенцем и мочалками. При обмывочном пункте должны быть оборудованы 2 раздевалки: одна — с индивидуальными шкафчиками для хранения чистой одежды, другая — для хранения (до обработки) загрязненной спецодежды.

13.1.25. После использования спецодежда должна быть обезврежена по указанию санитарного врача в специальных помещениях.

13.1.26. Грузозахватные приспособления и другую технологическую оснастку, находившиеся в соприкосновении с вредными и опасными грузами, следует подвергать тщательной механической чистке, а в отдельных случаях и специальной санитарной обработке.

Механическая чистка, мойка и санитарная обработка бывших в употреблении грузозахватных приспособлений должны производиться по указанию санитарного врача в специально отведенных местах.

13.1.27. Трюм, вагон, автомашина, площадка, склад и все прочие места, где производилась перегрузка вредных грузов, после окончания работы должны подвергаться тщательной механической или санитарной обработке под контролем санитарного врача.

13.1.28. Перегрузка веществ, способных к образованию взрывчатых смесей, самовозгорающихся и воспламеняющихся от действия воды, легковоспламеняющихся жидкостей, а также баллонов или сосудов, находящихся под давлением, должна производиться днем или при электрическом освещении с использованием взрывозащищенного электрооборудования. При перегрузке этих грузов

нужно принимать особые меры предосторожности против поломки и нарушения прочности тары: их нельзя бросать, кантовать, волочить и оставлять в неустойчивом положении.

13.2. Баллоны со сжатыми и сжиженными газами

13.2.1. К работе с баллонами со сжатыми и сжиженными газами допускаются портовые рабочие, прошедшие обучение безопасным приемам и методам работы с данным грузом.

13.2.2. Перегрузка подъемными кранами баллонов со сжатыми и сжиженными газами должна производиться в специальной прочной таре, снабженной амортизаторами или упругими прокладками. Во избежание перемещения и падения баллоны при перегрузке должны быть закреплены.

13.2.3. Перегрузка баллонов со сжатыми и сжиженными газами должна производиться в специальных контейнерах или кассетах в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации судов, работающих под давлением, утвержденными Госгортехнадзором СССР 19 мая 1970 г., и РД 31.11.31.04—78 «Правила морской перевозки опасных грузов».

13.2.4. Перемещение и транспортирование баллонов следует производить на малой скорости, не допуская толчков и ударов.

13.2.5. Перевозка, перегрузка и хранение баллонов под давлением разрешаются только при наличии навинченных предохранительных колпаков. Перевозка баллонов в кузове автомашины должна производиться горизонтально на специальных устройствах, имеющих гнезда, обитые мягким материалом и предохраняющие баллоны от соприкосновения друг с другом.

Перевозка баллонов в вертикальном положении допускается при условии установки их в специальные контейнеры с надежным креплением, исключающим их сдвиг.

13.2.6. Запрещается хранение баллонов со сжатыми и сжиженными газами в местах, не защищенных от действия прямых солнечных лучей, а также вблизи нагревательных приборов. Баллоны со сжатыми и сжиженными газами необходимо предохранять от ударных воздействий.

13.2.7. При перегрузке, транспортировании и хранении порожних необработанных баллонов после хранения в них сжатых и сжиженных газов следует выполнять требования пп. 13.2.1—13.2.6 настоящих ПБТП.

Порожние баллоны должны иметь плотно закрытые вентили и навернутые колпаки, а также наклейку с четкой надписью «Порожний».

13.2.8. При обнаружении поврежденных баллонов и выделения из них газов (шипение, свист или запах выходящего газа) необходимо под надзором руководителя работ немедленно принять меры предосторожности в зависимости от свойств газов:

баллоны с газами подкласса 2.1 (невоспламеняющимися и неядовитыми, например со сжатым воздухом, азотом, углекислотой,

гелием, неоном) следует быстро отнести в сторону, положить на землю и следить за ними до тех пор, пока не прекратится выделение газов;

баллоны с газами подкласса 2.3 (легковоспламеняющимися, например с водородом, метаном, ацетиленом) следует быстро отнести на расстояние не менее 100 м от жилых и производственных зданий, тщательно устранив при этом возможность воспламенения газов от какого-либо источника огня, и оставить там до полного прекращения выхода газа;

баллоны с газами подкласса 2.2 (ядовитыми, например с аммиаком, хлорметилсернистым ангидридом и т. п.) следует быстро унести на расстояние не менее 100 м в подветренную сторону от жилых и производственных зданий и причалов, на которых производятся работы или у которых стоят суда, и закопать в землю на глубину 1 м. Ямы для этого должны быть заготовлены до начала работ. При переноске пропускающих газ баллонов и закапывании их в землю рабочие должны одеть противогазы;

сосуды и баллоны с жидким воздухом и кислородом следует отнести в сторону и оставить там до полного испарения. Рабочие, переносящие их, должны надевать прочные рукавицы, защищающие от действия низких температур.

Должна быть исключена возможность соприкосновения жидкого или газообразного кислорода с минеральными маслами или органическими жирами.

13.3. Взрывчатые вещества

13.3.1. Погрузка и выгрузка взрывчатых веществ должны производиться в соответствии с Едиными правилами безопасности при взрывных работах, утвержденными Госгортехнадзором СССР 28 марта 1967 г., и разработанными на их основании положениями и инструкциями по безопасному производству работ.

13.3.2. Места погрузки или выгрузки взрывчатых веществ в портах должны быть не ближе 250 м от жилых и производственных строений и от общих мест погрузки и хранения грузов.

Доступ посторонних лиц к местам производства работ должен быть перекрыт.

13.3.3. Не допускается скопление автотранспортных средств и железнодорожных вагонов с взрывчатыми веществами в количестве, превышающем одновременно предъявленные к обработке.

13.3.4. В процессе погрузки ящики или мешки с взрывчатыми веществами следует располагать равномерно по всему полу вагона или трюма и надежно крепить так, чтобы при толчках или качке они не могли перемещаться или ударяться друг о друга, а также о стенки вагона или борта судна.

13.3.5. Укладывать ящики или мешки с взрывчатыми веществами в несколько ярусов следует с таким расчетом, чтобы при их погрузке исключалась необходимость хождения по нижнему их ряду для загрузки следующего, для чего необходимо на ранее погру-

женном грузе устраивать сплошной прочный настил из досок (сепарацию).

13.3.6. Во избежание перемещения грузов в трюме между отдельными ящиками, штабелями, бортами судна не должно оставаться свободного пространства, для чего между штабелями груза, бортами и палубой судна необходимо устанавливать крепление.

13.3.7. Перегрузка взрывчатых веществ должна производиться грузозахватными приспособлениями, исключающими искрообразование. Крюк крана должен быть обмотан мешковиной или оплетен мягкими матами во избежание искрообразования. Комингс люка следует покрыть мешковиной, брезентами или специальными деревянными щитами.

13.3.8. Используемые для перевозки взрывчатых веществ транспортные средства с электрическим приводом должны быть во взрывозащищенном исполнении, а с двигателями внутреннего сгорания — оборудованы искрогасителями.

13.3.9. Подъем и опускание груза должны производиться медленно и плавно, а сама погрузка — с соблюдением всех мер предосторожности (не толкать, не бросать, не волочить, не ударять и т. п.).

13.3.10. Краны, используемые для перегрузки взрывчатых веществ, должны иметь по два независимо действующих друг от друга тормоза на механизмах подъема груза и изменения вылета стрелы. В случае невыполнения этого требования масса перемещаемых краном взрывчатых веществ не должна превышать 50% его грузоподъемности.

13.4. Легковоспламеняющиеся грузы

13.4.1. Перед началом выгрузки бочек с бензином и другими горючими летучими жидкостями следует установить в каждом открытом трюме вентиляторы, которые должны обеспечить воздухообмен в пределах допустимых норм.

13.4.2. Бочки с горючими жидкостями следует устанавливать пробкой вверх, при этом между рядами бочек должна быть уложена сепарация из досок. При обнаружении признаков течи или каких-либо других неисправностей тары поврежденные бочки следует изъять из штабеля (трюма, вагона и т. п.) и устранить течь с принятием мер пожарной безопасности.

13.4.3. Запрещается ударять бочки друг о друга, а также о другие твердые предметы. Для этого в необходимых местах следует укладывать маты. Запрещается сбрасывать бочки.

13.4.4. При складировании на образующую крайние бочки в штабеле следует подклинивать.

13.4.5. Перегрузка в ночное время легковоспламеняющихся веществ (целлулоида и изделий из него, спичек, белого и красного фосфора и т. п.) допускается только с разрешения начальника порта при достаточном освещении рабочих мест.

13.4.6. Перегружать хлопок и другие легковоспламеняющиеся грузы в темное время суток можно только при свете прожекторов

или светильников в безопасном исполнении (если они находятся в грузовом помещении: трюме, вагоне, складе), штепсельные розетки для которых должны находиться вне помещения, где производятся перегрузочные работы.

13.4.7. Резервуары, предназначенные для приема этилированных нефтепродуктов, перед наливом должны тщательно проверяться и осматриваться с точки зрения их полной герметичности.

13.4.8. До налива или слива этилированных нефтепродуктов должны быть проверены береговые трубопроводы, фланцевые соединения, задвижки и клинкеты на отсутствие подтекания жидкости.

13.4.9. Перегрузка этилированных нефтепродуктов совместно с другими грузами или в непосредственной близости от них запрещается. Места производства погрузочно-разгрузочных работ должны быть согласованы с органами санитарного надзора.

13.4.10. При перегрузочных работах должны соблюдаться все меры предосторожности во избежание повреждения тары. В случае обнаружения повреждений тары погрузка этилированных нефтепродуктов не допускается.

13.5. Пылящие грузы

13.5.1. При перегрузке пылящих грузов должны применяться противопыльные комбинезоны (с капюшонами) и респираторы. Вблизи места производства этих работ должны быть приготовлены в достаточном количестве запасные фильтры для респираторов.

13.5.2. При перевозке пылящих грузов на открытом подвижном составе их следует укрывать брезентами.

13.6. Спекающиеся грузы

13.6.1. При перегрузке спекающихся грузов навалом должны выполняться требования п. 12.13 настоящих ПБТП.

13.6.2. При перегрузке спекающихся грузов следует максимально использовать средства механизации.

13.6.3. Спекающиеся грузы следует хранить в закрытых складских помещениях или на складах-навесах. Если груз хранится на складах-навесах, он должен быть уложен на расстоянии не менее 3,0 м от краев навеса.

13.6.4. Закрытые склады и склады-навесы необходимо надлежащим образом подготовить к хранению спекающихся грузов. При постоянных потоках этих грузов места их складирования должны быть специализированы и оборудованы механизмами.

Примечание. Как исключение временное хранение спекающихся грузов на открытых площадках может быть разрешено начальником порта, а при его отсутствии заместителем на основании письменного согласия клиента и органов санитарного надзора.

13.6.5. Способы и сроки хранения спекающихся грузов по возможности не должны вызывать киркования, резания, неоднократ-

ной перевалки, проведения взрывных работ или уничтожения груза.

13.6.6. Для перетарки спекающихся грузов в таре и замены тары или ее исправления следует выделять специальные места.

13.6.7. Рассыпанный груз, годный к использованию, необходимо своевременно убирать с рабочих мест и мест хранения и затаривать. Негодный к использованию и засоренный груз следует своевременно убирать с территории.

13.6.8. Перегрузка спекающихся грузов во время сильного дождя и при скорости ветра 15,2 м/с и выше должна быть прекращена.

13.7. Пек

13.7.1. Погрузка и выгрузка пека в морских портах должны производиться в соответствии с действующими санитарными правилами.

13.8. Ферромарганцевая руда, ферросплавы

13.8.1. Ферромарганец следует перерабатывать механизированным способом. Как исключение, допускается куски ферромарганца массой от 30 до 50 кг укладывать в ковш не менее чем двум портовым рабочим.

13.8.2. Запрещается бросать отдельные куски ферромарганца во избежание образования искр. При обнаружении нагревания ферромарганца и выделения запаха фосфористого водорода (запах чеснока) должны быть немедленно прекращены работы и приняты меры по предотвращению нагревания. Работы могут быть возобновлены только после устранения нагревания и запаха.

13.8.3. Хранить ферромарганец следует на хорошо очищенной площадке, имеющей твердое покрытие или настил и подпорные (габаритные) стенки.

13.9. Животные, птицы и сырые животные продукты

13.9.1. Порты, в которых производится систематическая погрузка или выгрузка животных и птиц, должны иметь соответствующее оборудование (причал, скотозагоны, изоляторы, навесы и водопой), а также помещение для ветеринарного надзора и проводников.

13.9.2. Администрация порта обязана извещать представителей ветсаннадзора о предстоящей погрузке или выгрузке животных. При перегрузочных работах следует руководствоваться требованиями сборника 4-М «Общие и специальные правила перевозки грузов» (разд. 47 «Правила морской перевозки животных, птиц и сырых животных продуктов»).

13.9.3. Перегрузка скота и зверей должна производиться под наблюдением проводников клиента или специально обученных лиц, имеющих знания и опыт по уходу за животными.

Перегрузочные средства и приспособления (платформы, вагонные мостики, сходни, носилки и т. п.) должны быть чистыми, сходни должны иметь ограждения со сплошной зашивкой.

13.9.4. При выявлении у животных признаков заболеваний необходимо об этом поставить в известность представителя санинспекции.

13.9.5. Перегрузку животного сырья следует производить с соблюдением профилактических мероприятий, не создавая пыли на судне и на складе. Бросать тюки и пачки кожсырья запрещается.

13.9.6. Место, где находились грузы, все проходы и трапы, мостики и спуски после работы с животным сырьем, а также после перегрузки животных следует тщательно убрать с помощью мокрых стружек и опилок или с водой, не поднимая при этом пыли.

13.9.7. Все перегрузочные работы с сырыми животными продуктами должны производиться в установленных для этой цели средствах индивидуальной защиты, работа в которых с другими грузами запрещается.

13.9.8. Для хранения указанных средств индивидуальной защиты в портах должны быть отведены особые места.

13.10. Мороженое мясо в тушах

13.10.1. Перегрузка мяса в тушах, не имеющих специальных устройств для строповки, должна производиться с помощью специальных ковшей или грузовых сеток.

Перегрузка туш, имеющих специальные приспособления для строповки, должна производиться с помощью крановой подвески с гачками.

13.10.2. Перед началом расформирования слоя туш следует проверить состояние укладки груза и при обнаружении неустойчиво лежащих туш поправить их с помощью крючков (шестов).

13.10.3. Загрузка ковша должна производиться плотными рядами туш, исключающими их выпадение.

13.10.4. При снятии верхних туш слоя должна обеспечиваться устойчивость соседних туш; в противном случае туши необходимо стаскивать на нижележащий слой с помощью крючка длиной не менее 1,0 м, находясь сбоку от стаскиваемой туши.

13.10.5. При отсутствии грузовых рамп при погрузке туш в вагоны или автотранспорт необходимо использовать грузовые столы.

13.10.6. Укладку туш в вагоне следует производить плотными рядами, исключающими их самопроизвольное скольжение.

14. ПРОИЗВОДСТВО ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

14.1. Подготовка к работе в зимних условиях

14.1.1. Каждый морской порт должен быть надлежащим образом подготовлен к работе в зимних условиях. Для этого необходимо провести следующие мероприятия:

а) производственные, административно-конторские, служебно-вспомогательные и бытовые помещения нужно утеплять и отапливать так, чтобы температура в них соответствовала требованиям действующих санитарных норм;

б) при работе на открытом воздухе в зимнее время следует устанавливать периодические перерывы для обогрева работающих либо прекращать работы.

Температура воздуха, а также скорость ветра, при которых устанавливаются перерывы или прекращается работа, определяются постановлением исполнительного комитета Совета народных депутатов в зависимости от местных климатических условий. Число и продолжительность таких перерывов устанавливаются приказом начальника порта по согласованию с профсоюзной организацией;

в) приказом начальника порта должны быть определены порядок и меры безопасности при устройстве и использовании переходных и проездных мостиков через переправы на акватории порта. Производство работ в зимних условиях по очистке территории порта, причалов, проезжих дорог, переходов, железнодорожной колеи и крановых путей, стрелочных переводов, крыш зданий и др. должно осуществляться в соответствии с инструкцией по охране труда;

г) технология перегрузочных работ с отдельными видами грузов должна учитывать специфику обеспечения безопасности труда в зимних условиях.

14.2. Погрузочно-разгрузочные работы в зимних условиях

14.2.1. При температуре воздуха ниже минус 15°С строповка грузов «в удав» стальными стропами без применения роликовых скоб, а также применение цепей в качестве охватывающих груз, запрещаются.

14.2.2. Применение синтетических стропов, лент, канатов для производства погрузочно-разгрузочных работ при температуре ниже минус 40°С не допускается.

14.2.3. Площадки для складирования груза должны быть очищены от снега и льда. В отдельных случаях допускается складирование груза на льду или утрамбованном снегу при условии обязательного крепления груза (во избежание разваливания штабеля во время подтаивания льда и снега).

Перед погрузкой груз должен быть очищен от снега и льда.

14.2.4. Места производства работ, рампы складов, причалы, железнодорожные и крановые пути, проходы, пешеходные дорожки, спуски, ступени лестниц и трапов, переезды и проезжие дороги должны постоянно очищаться от снега и льда; при необходимости в случае гололеда их следует посыпать песком или шлаком.

14.2.5. Работы по очистке от снега и посыпке песком должны быть механизированы. С целью предотвращения возможности переезда колесоотбойных брусьев, причалов, рамп складов, грузовых столов транспортными средствами не допускается завал

снегом и льдом колесоотбойных устройств; следует регулярно производить их очистку со всех сторон.

14.2.6. На снежном покрове транспортирование груза должно производиться автопогрузчиками на пневматических шинах. Применение автопогрузчиков с колесами, ошинованными литой резиной, допускается лишь при наличии на них неизношенного протектора либо цепей противоскольжения.

Доставка погрузчиков, не приспособленных для езды по снежному покрову, к месту работы должна производиться на специально оборудованных салазках или других средствах.

14.2.7. На открытых удаленных участках производства погрузочно-разгрузочных работ должны быть оборудованы помещения для обогрева портовых рабочих.

14.2.8. Работы по выгрузке леса из воды, формированию «подъемов» на воде или подгонке леса должны быть прекращены при температуре ниже 0°С, если невозможно принять меры, устраняющие скольжение ног работающих.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(справочное)

ПЕРЕЧЕНЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТАНДАРТОВ, УЧТЕННЫХ В ПРАВИЛАХ, ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ЯНВАРЯ 1987 г.

Обозначение	Наименование
ГОСТ 1.5—85	ГСС. Построение, изложение, оформление и содержание стандартов
ГОСТ 483—75	Канаты пеньковые. Технические условия
ГОСТ 1088—71	Канаты сизальские. Технические условия
ГОСТ 9557—87	Поддон плоский деревянный размером 800×1200 мм
ГОСТ 10807—78	Знаки дорожные. Общие технические условия
ГОСТ 13508—74	Разметка дорожная
ГОСТ 19433—81	Грузы опасные. Классификация. Знаки опасности
ГОСТ 19848—74	Транспортирование грузов в ящичных и стоечных поддонах. Общие требования
ГОСТ 20231—83 (СТ СЭВ 2472—80)	Контейнеры грузовые. Термины и определения
ГОСТ 21391—84	Средства пакетирования грузов. Термины и определения
ГОСТ 21399—75	Транспортирование чушек и катодов цветных металлов в пакетах. Общие требования.
ГОСТ 21650—76	Средства скрепления тарно-штучных грузов в транспортных пакетах. Общие технические требования
ГОСТ 23238—78	Пакеты транспортные длинномерных грузов. Типы, основные параметры и размеры. Технические требования
ГОСТ 24597—81	Пакеты тарно-штучных грузов. Основные параметры и размеры
ГОСТ 3.1120—83	ЕСТД. Общие правила отражения и оформления требований безопасности труда в технологической документации

Обозначение	Наименование
ГОСТ 12.0.001—82 (СТ СЭВ 829—77)	ССБТ. Основные положения
ГОСТ 12.0.002—80 (СТ СЭВ 1084—78)	ССБТ. Термины и определения
ГОСТ 12.0.003—74 (СТ СЭВ 790—77)	ССБТ. Опасные и вредные производственные факторы. Классификация
ГОСТ 12.0.004—79	ССБТ. Организация обучения работающих безопасности труда. Общие положения
ГОСТ 12.1.007—76	ССБТ. Вредные вещества. Классификация и общие требования безопасности
ГОСТ 12.1.019—79 (СТ СЭВ 4830—84)	ССБТ. Электробезопасность. Общие требования и номенклатура видов защиты
ГОСТ 12.2.012—75	ССБТ. Приспособления по обеспечению безопасного производства работ. Общие требования
ГОСТ 12.2.022—80 (СТ СЭВ 1339—78)	ССБТ. Конвейеры. Общие требования безопасности
ГОСТ 12.3.002—75 (СТ СЭВ 1728—79)	ССБТ. Процессы производственные. Общие требования безопасности
ГОСТ 12.3.017—79	ССБТ. Ремонт и техническое обслуживание автомобилей. Общие требования безопасности
ГОСТ 12.3.009—76 (СТ СЭВ 3518—81)	ССБТ. Работы погрузочно-разгрузочные. Общие требования безопасности
ГОСТ 12.4.011—75 (СТ СЭВ 1086—78)	ССБТ. Средства защиты работающих. Классификация

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(обязательное)

НОРМЫ ДОПУСТИМЫХ ВЫСОТ СКЛАДИРОВАНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ И СПОСОБЫ ИХ ШТАБЕЛИРОВАНИЯ НА СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДКАХ ПОРТОВ

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
1. ГРУЗЫ В МЕШКАХ			
1.1. Сахар-сырец в мешках (поштучно)	До 24 рядов	—	При поштучном способе формирования штабеля крайние по периметру штабеля мешки укладываются клеткой (пятериком). Внутри штабеля мешки четного ряда складируются вдоль штабеля, мешки нечетного ряда — поперек штабеля. Через каждые 6 рядов по высоте по периметру штабеля следует делать уступ шириной не менее 1,3 м. При складировании на открытых площадках последние 3 ряда мешков в штабеле укладываются в виде усеченной пирамиды с уступом в 0,5 мешка
1.2. Сахар-сырец пакетированный на поддонах	6 ярусов пакетов при формировании краном	4 яруса пакетов на плоских поддонах	Пакеты на плоских поддонах устанавливаются в штабель устойчиво друг на друга вертикальными рядами. После третьего пакета по высоте в штабеле делается уступ шириной в 1 пакет со стороны по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон
1.3. Сахар-песок	—	То же	То же
1.4. Хлебофуражные грузы (мука всех сортов, крупа, рис, комбикорма, солод, зерно, горох, фасоль, бобы и какао-бобы)	4 яруса пакетов	»	»

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
1.5. Соль	4 яруса пакетов	То же	То же
1.6. Цемент в бумажных и льно-джутокенафных мешках	То же	»	»
1.7. Прочие грузы в джутовых, бумажных мешках и в мешках в термоусадочной пленке	»	»	»
1.8. Цемент, карбамид, асбест в термоусадочной пленке	»	»	»
1.9. Тапиока, рыбная мука, карбамид в мешках	3 яруса пакетов на плоских поддонах	3 яруса пакетов на плоских поддонах	»
1.10. Каучук в бумажных мешках	То же	То же	Пакеты на плоских поддонах устанавливаются в штабель устойчиво друг на друга вертикальными рядами. После третьего пакета по высоте в штабеле делается уступ шириной в 1 пакет со стороны по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон. Через каждый ярус пакетов по высоте укладывается жесткая сепарация.
1.11. Грузы в пакетах на разовых поддонах	»	До 5 ярусов пакетов на разовых поддонах	Пакеты устанавливаются в штабель ровными устойчивыми рядами. Верхний ряд пакетов устанавливается с уступом в 1 пакет от торцов штабеля и в 2 пакета с боковых сторон штабеля

1.12. Грузы в гибкой обвязке	3 яруса пакетов	3 яруса пакетов	Пакеты в штабель устанавливаются ровными устойчивыми рядами. После каждого второго пакета по высоте штабеля делается уступ шириной в 1 пакет со стороны по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон
2. ГРУЗЫ В ЯЩИКАХ			
2.1. Грузы в ящиках массой места до 100 кг	До 4,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов, физико-химических свойств груза и прочности тары	При поштучном способе формирования штабеля ящики укладываются способом прямой кладки («стопкой») или «клеткой». Через каждые 1,5 м по высоте штабеля делается уступ по периметру штабеля не менее 1,5 м и укладывается жесткая сепарация по всей поверхности штабеля. При хранении груза на открытых площадках последние 2—4 ряда ящиков в штабеле укладываются в виде усеченной пирамиды с уступом в каждом ряду
2.2. Грузы в ящиках массой места более 100 кг	До 6,0 м	То же	При поштучном способе формирования штабеля ящики укладываются способом прямой кладки («стопкой») или «клеткой». После каждого ряда укладываются прокладки с целью безопасной строповки груза. Через каждые 2,0 м по высоте штабеля делается уступ по периметру штабеля не менее 1,5 м
2.3. Стекло оконное в ящиках	До 2 ярусов	До 2 ярусов	Ящики первого яруса устанавливаются на ребро плотно друг к другу с надежными упорами с обеих сторон штабеля и соответствующим его креплением. Затем укладываются прокладки из досок толщиной 40 мм для свободного вывода вилочных захватов погрузчика. Укладка груза в штабель производится в 1 ряд по ширине
2.4. Стекло витринное в ящиках:			
а) ящики типоразмером — длина×ширина×высота, мм, — 900÷÷1600×500÷1200×700÷1200	—	До 3 ярусов	Ящики укладываются в штабель вертикальными рядами, причем крайние ряды штабеля устанавливаются на 1 ящик ниже
б) ящики типоразмером — длина×ширина×высота, мм — 2000÷÷3000×400÷700×1800÷3000 и ящики шириной менее 500 мм	—	В 1 ярус	Ящики устанавливаются к упору на прокладки ровно, без перекосов и смещений. Во избежание падения ящики между собой скрепляются с помощью прокладок из досок и гвоздей.

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
2.5. Грузы в картонных коробках (промтовары, банкотара и т. п.)	До 4,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов, физико-химических свойств груза и прочности тары	Пакеты на плоских поддонах устанавливаются в штабель устойчиво друг на друга вертикальными рядами. Последний ярус следует формировать с уступом в 1 пакет со стороны штабелирования и противоположной ей и в 0,5 пакета с двух других его сторон
2.6. Грузы в обрешетках (электроды катодные блоки)	До 3,0 м	До 3,0 м	При поштучном складировании груз укладывается в штабель способом прямой кладки («стопками»). Через каждые 3 ряда груза по высоте штабеля делаются уступы на ширину 1 места со стороны по направлению штабелирования и 0,5 места с двух других его сторон
2.7. Грузы в пакетах на разовых поддонах	—	До 5 ярусов пакетов	Пакеты устанавливаются в штабель ровными устойчивыми рядами. Верхний ряд пакетов устанавливается с уступом в 1 пакет от торцов штабеля и в 2 пакета с боковых сторон штабеля
2.8. Каучук в пакетах	—	До 4 ярусов пакетов на разовых поддонах	При складировании пакеты каучука устанавливаются уступами по всему периметру в 0,5 пакета через каждый ряд по высоте. Ширина штабеля не менее 2 пакетов
3. ГРУЗЫ В КИПАХ			
3.1. Твердопрессованные кипы (хлопок, джут, штапельное волокно и т. п.)	До 9 рядов кип	До 9 рядов кип	При поштучном способе формирования штабеля через каждые 3 ряда кип по высоте штабеля делается уступ по периметру штабеля в 1,5 кипы и укладываются прокладки.

			При формировании штабеля при помощи погрузчика с боковыми гидравлическими захватами допускается складирование кип без прокладок «стопками», причем 2 верхних ряда укладываются на связку и после шестого ряда по высоте с торцевых сторон штабеля делается уступ в 2 кипы
3.2. Слабопрессованные кипы (костра, шерсть, хлопкоотходы, шелкоочесы и т. п.)	По 6 рядов кип при формировании штабеля краном	До 3 ярусов пакетов	При поштучном способе складирования кипы укладываются в штабель «прямой кладкой» или «клеткой». Через каждые 2 ряда кип по высоте штабеля делается уступ по периметру штабеля в 0,5 кипы и укладываются прокладки. При складировании кип в пакетах последние необходимо устанавливать устойчиво друг на друга («стопками»). Высота крайних торцевых рядов штабеля должна быть ниже на 1 пакет. На поддон следует укладывать не более 2 рядов кип по высоте
3.3. Кудель, пенька, каракуль, пушнина	То же	То же	То же
3.4. Пробка, табак	До 8 рядов кип при формировании штабеля краном	»	При поштучном способе складирования кипы укладываются в штабель «клеткой». Через каждые 2 ряда кип по высоте по всей поверхности штабеля следует укладывать жесткую сепарацию и по периметру штабеля делать уступы шириной 1,5 м. При складировании груза в пакетах на поддонах последние необходимо устанавливать устойчиво друг на друга. Крайние торцевые ряды штабеля должны быть ниже на 1 пакет. На поддон следует укладывать не более 2 рядов кип по высоте
3.5. Каучук	До 4 рядов кип	До 4 рядов кип	При поштучном способе формирования штабеля первые 3 ряда кип укладываются друг на друга «стопками». Кипы верхнего ряда укладываются на стык нижележащих кип. Ширина штабеля должна быть не менее 4 кип. Примечание. Допускается складирование каучука непакетно. Для этой цели по периметру штабеля укладывается стенка из кип высотой в 2 кипы и шириной не менее 2 кип. Середина штабеля заполняется с помощью погрузчика со сталкивателями. Высота штабеля при этом не более 2—3 кип

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
3.6. Целлюлоза (непакетированная)	До 12 рядов	В пределах технических возможностей применяемых механизмов	Кипы укладываются вертикальными рядами друг на друга с помощью погрузчиков с боковыми захватами. Ширина штабеля не менее 4 кип
3.7. Целлюлоза в пакетах	—	До 4 ярусов пакетов	Пакеты устанавливаются устойчиво друг на друга стопками вертикальными рядами, причем пакеты крайних рядов по длине штабеля устанавливаются на 1 пакет ниже. Установка пакетов верхнего яруса производится уступом *шириной* в 0,5 пакета с боковых сторон штабеля
3.8. Шерсть в пакетах:			
а) массой пакета до 900 кг	До 4 ярусов пакетов	То же	Штабель укладывается ровными рядами с разрывом между «подъемами» 300—500 мм, причем пакеты укладываются в горизонтальном положении. Торцевые ряды штабеля укладываются по направлению штабелирования на 1 ряд ниже
б) массой пакета от 900 до 2000 кг	До 2 ярусов пакетов	»	
4. ГРУЗЫ В БОЧКАХ, БАРАБАНАХ			
4.1. Грузы в металлических и деревянных бочках:			
а) с установкой на торец	До 6 ярусов пакетов	В пределах технических возможностей применяемых механизмов	Штабель формируется в виде усеченной пирамиды с уступом в 1 бочку в каждом ярусе по периметру штабеля. Допускается формирование штабеля без прокладок между ярусами

б) с укладкой на образующую	До 3,5 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов с учетом прочности тары	Штабель формируется вертикальными рядами поярусно в 1 бочку. Каждый верхний ряд укладывается в седловины нижележащего ряда. После 5 бочек по высоте делается уступ на 1 бочку от краев. Нижние ряды бочек укладываются на прокладки. Крайние бочки расклиниваются брусом, средние — прокладками через каждые 5—6 бочек. Между вертикальными рядами делается зазор 30—100 мм, достаточный для свободной отстроповки захватов
в) в пакетах на разовых поддонах	—	4 яруса пакетов	Пакеты в штабеле устанавливаются устойчиво друг на друга. После третьего пакета по высоте штабеля делается уступ шириной в 1 пакет со стороны штабелирования и противоположной ей и в 0,5 пакета с двух других сторон
4.2. Грузы в металлических, деревянных барабанах	4 яруса пакетов	В пределах технических возможностей применяемых механизмов	Пакеты на плоских поддонах устанавливаются вертикальными рядами. Верхний ярус в штабеле устанавливается с уступом шириной в 1 пакет со стороны штабелирования и противоположной ей и в 0,5 пакета с двух других его сторон
4.3. Грузы в фанерных и синтетических барабанах	3 яруса пакетов	3 яруса пакетов	То же. Ярусы пакетов устанавливаются на прокладки
4.4. Кабель, канат, провод в барабанах (катушках):			
а) с установкой на торец	До 3 ярусов при перегрузке краном	В пределах технических возможностей механизмов	При складировании краном барабаны устанавливаются поярусно. Барабаны устанавливаются в штабель на прокладках с уступом в верхнем ярусе в 0,5 диаметра барабана
б) с установкой на образующую:			
диаметром барабана до 1,0 м	До 2 ярусов	То же	При складировании на образующую барабаны последующего по высоте яруса устанавливаются в углубление между соседними барабанами нижележащего яруса (в седловину). Нижний ярус устанавливается на прокладки, каждый барабан нижнего яруса надежно подклинивается
диаметром барабана более 2,0 м	В 1 ярус	»	

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
5. АВТОМОБИЛЬНЫЕ, ТРАКТОРНЫЕ И ДРУГИЕ ПОКРЫШКИ			
5.1. Массой до 100 кг	1 ярус пакетов	До 2 ярусов пакетов	При складировании на поддонах пакеты второго яруса устанавливаются с уступом в 1 пакет со сторон в направлении штабелирования и в 0,5 пакета с двух других сторон
5.2. Массой более 100 кг	До 3 ярусов	В пределах технических возможностей применяемых механизмов с учетом сохранности груза	Покрышки укладываются в штабель рядами на образующую с небольшим (до 10°) уклоном в сторону упора, установленного в начале штабеля. С торцевой стороны штабеля (противоположной упорам) нижнюю часть первого яруса по всей ширине штабеля следует надежно укрепить. Штабель с боковых сторон по всей его длине вдоль образующей крайней покрышки надежно подклинивается. Покрышки второго и последующих по высоте ярусов устанавливаются в седловину между покрышками нижележащего яруса
6. ГРУЗЫ В РУЛОНАХ			
6.1. Бумага, картон, гофра в рулонах	—	В пределах технических возможностей применяемых механизмов с учетом свойств груза	Установку рулонов в штабель на торец следует производить устойчивыми вертикальными рядами (стопками) без прокладок между рулонами. При складировании на образующую рулоны каждого последующего яруса устанавливаются либо на прокладки, либо в углубления между соседними рулонами нижележащего яруса. В нижнем ярусе штабеля край-

			ние рулоны и каждый второй рулон внутри яруса надежно подклиниваются. Таким же образом производится подклинивание во всех ярусах штабеля при складировании с прокладками между ярусами
6.2. Мешковина, линолеум и другие подобные грузы в рулонах	До 3,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов с учетом сохранности груза	Под нижний ярус штабеля укладывается жесткая сепарация. В нижнем ярусе с обеих сторон штабеля крайние рулоны укладываются плотно к надежным упорам. 3 крайних рулона с обеих сторон штабеля надежно скрепляются между собой. Рулоны каждого последующего по высоте яруса укладываются в углубления между соседними рулонами нижележащего яруса (в седловину)
7. КОНТЕЙНЕРЫ			
7.1. Малотоннажные и среднетоннажные контейнеры УУК-5; УУК-5У; УУК-3; АУК-1,25; АУК-0,625 (маркировка по ГОСТ 18477—79)	До 2 рядов	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемой нагрузки на контейнеры	Контейнеры в штабель устанавливаются устойчиво друг на друга. При складировании контейнеров способом, допускающим нахождение людей на штабеле, необходимо по периметру в каждом ярусе делать уступ шириной в 1 контейнер
	До 5 рядов	То же	При использовании для подъема людей на штабель специальных лестниц, вмонтированных в каркас стандартного контейнера (по опыту Архангельского порта), разрешается складирование в 5 рядов по высоте с уступом в 1 контейнер в каждом ярусе
7.2. Контейнеры для сыпучих грузов, контейнеры для концентратов, руд цветных металлов	До 2 контейнеров	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемой нагрузки на контейнеры	Контейнеры устанавливаются друг на друга без прокладок с уступами в 1 контейнер в каждом ярусе
7.3. Крупнотоннажные контейнеры	До 2 контейнеров	До 6 рядов	Контейнеры в штабель устанавливаются устойчиво ровными вертикальными рядами, при этом верхний контейнер устанавливается с опиранием на 4 угловых фитинга нижележащего контейнера.

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
			При многоярусном (двух-шестиярусном) складировании порожние контейнеры в штабель формируются сплошным блоком. Контейнеры в штабель устанавливаются друг на друга с учетом совмещения угловых фитингов. При складировании контейнеров типа 1С размеры штабеля в плане должны быть не менее 2 контейнеров по длине и 3 — по ширине штабеля. При многоярусном складировании контейнеров типа 1А ширина штабеля должна быть равна 4 контейнерам при длине в 1 контейнер. Угловые контейнеры типа 1А верхнего яруса штабеля во избежание сдвигов при значительных ветровых нагрузках надежно крепятся. Крепление производится путем установки с каждой из торцевых сторон штабеля ряда контейнеров типа 1С на высоту, равную высоте штабеля контейнеров типа 1А, либо установкой закладных штыков в фитинги нижестоящего углового контейнера и установкой на него углового контейнера верхнего яруса
7.4. Мягкие контейнеры (резинокордные и другие для сыпучих грузов)	До 2 ярусов	До 3 ярусов	Складирование производится высотой в 2—3 яруса, при этом второй и третий ярусы устанавливаются уступом в 1 контейнер по периметру штабеля. Между ярусами укладываются прокладки (сепарация)
8. МЕТАЛЛЫ			
8.1. Толстолистовой металл поштучно, листовой металл в пачках, слябы стальные	До 2,0 м	В пределах технических возможностей применяе-	При нахождении людей на штабеле листы (пачки) следует укладывать способом прямой кладки уступообразно либо «клеткой». При складировании способом

		мых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	прямой кладки штабель необходимо формировать из нескольких стопок, уложенных на одной горизонтали, с боковых сторон штабеля через каждый метр по высоте на ширину листа (пачки) необходимо делать уступ, расстояние между стопками 250 мм, между пачками металла, не имеющими прокладок («салазок»), на одном уровне по вертикали укладывать прокладки. Количество прокладок определяется длиной и упругими свойствами металла. При складировании «клеткой» на прокладки следует укладывать рядом несколько «подъемов»; на них в поперечном направлении укладывать следующие «подъемы» и т. д.; проходы между штабелями груза 0,7 м, между рядами (группами штабелей) — не менее 2,0 м. При складировании металла с последующей его отгрузкой с помощью грузоподъемных электромагнитов разрешается укладка груза без прокладок. Количество листов (пачек) металла в рядах штабеля по высоте определяется рабочими технологическими картами в зависимости от конструкции и грузоподъемности грузозахватных приспособлений, толщины и массы 1 листа металла
8.2. Жесть в пачках	До 4 пачек	До 4 пачек	Пачки жести устанавливаются друг на друга (стопками). Пачки, не имеющие прокладок («салазок»), складируются с прокладками между рядами. Прокладки между пачками следует укладывать на одном уровне по вертикали. Количество прокладок определяется длиной и упругими свойствами пачек металла
8.3. Сортовой металл в связках и поштучно, трубы в связках	До 3,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	При укладке груза в штабель «клеткой» грузовые места четного яруса укладываются вдоль штабеля, нечетного яруса — поперек штабеля без прокладок между рядами. При складировании груза с прокладками в каждом ярусе связок делаются уступы шириной в 1 связку с обеих сторон штабеля. При складировании металла с последующей его от-

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
8.4. Трубы диаметром от 100 до 200 мм (непакетированные)	До 4,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	грузкой с помощью грузоподъемных электромагнитов допускается укладка грузовых мест без прокладок. При складировании с использованием упорных стоек (по опыту Ильичевского порта) груз укладывается поярусно между стойками. После укладки первого яруса каждую стойку необходимо обвязать стальным канатом диаметром 24 мм, уложить ветви канатов обвязки, охватывающих стойки (длина ветви не менее 4,0 м), поперек груза к центру штабеля на нижний ярус, затем уложить следующий слой груза высотой не менее 1,2 м между стойками, прижав им ветви канатов обвязки. Аналогично следует складировать и укреплять последующие ярусы штабеля. Высота штабеля не должна превышать высоты упорных стоек При укладке груза «клеткой» штабель формируется ярусами в 1 трубу, трубы четного ряда укладываются вдоль штабеля, трубы нечетного ряда — поперек штабеля без прокладок между рядами. Крайние трубы нижнего яруса надежно подклиниваются, а во втором и последующих ярусах не менее 3 крайних труб с обеих сторон штабеля увязываются поясами из проволоки диаметром 6 мм в 2—3 нитки или из тонкого стального каната. При складировании труб с прокладками трубы укладываются в одном направлении в каждом ярусе штабеля. Крайние трубы всех ярусов штабеля надежно подклиниваются. В каждом ярусе с двух противоположных сторон штабеля делаются уступы ширi-

			ной в 1 трубу. Через 2 м по высоте штабеля делается уступ в 2 трубы. При складировании способом прямой кладки без прокладок первый ярус труб и крайние трубы с двух сторон штабеля вдоль образующей надежно подклиниваются. Трубы каждого последующего по высоте яруса штабеля укладываются в углубления между соседними трубами нижележащего яруса труб. При складировании с помощью упорных стоек (по опыту Ильичевского порта) груз укладывается порядно между стойками. После укладки первого яруса каждую стойку следует обвязать стальным канатом диаметром 24 мм, уложить ветви канатов обвязки, охватывающих стойки (длина ветви не менее 4,0 м), поперек груза к центру штабеля на нижний ярус, затем уложить следующий слой груза высотой не менее 1,2 м между стойками, прижав им ветви канатов обвязки. Аналогично складировать и укреплять последующие ярусы штабеля. Высота штабеля не должна превышать высоты упорных стоек
8.5. Трубы диаметром от 201 до 1000 мм (непакетированные)	До 4,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	В нижнем ярусе с обеих сторон штабеля крайние трубы укладываются на подкладки плотно к клиновым упорам, высота которых не менее $^1/_3$ диаметра трубы. 3 крайние нижние трубы с обеих сторон штабеля должны быть надежно скреплены между собой. Трубы каждого последующего по высоте яруса штабеля укладываются в углубление между соседними трубами нижележащего ряда труб (в седловину). При складировании (по опыту Ильичевского порта) с помощью упорных стоек (для труб диаметром от 201 до 500 мм) груз укладывается порядно между стойками. После укладки первого яруса каждую стойку следует обвязать стальным канатом диаметром 24 мм, уложить ветви канатов обвязки, охватывающих стойки (длина ветви не менее 4,0 м), поперек груза к центру штабеля на нижний ярус, затем уложить следующий слой груза высотой не менее 1,0 м между стойками, прижав им ветви канатов обвязки. Аналогично складировать и укреплять последующие ярусы

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
			штабеля. Высота штабеля не должна превышать высоты упорных стоек
8.6. Трубы диаметром от 1001 до 1220 мм	—	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	В нижнем ярусе с обеих сторон штабеля крайние трубы укладываются на подкладки вплотную к клиновым упорам, высота которых не менее $^1/_3$ диаметра трубы. 3 крайние нижние трубы с той и другой стороны штабеля надежно скрепляются между собой 2 петлевыми стальными стропами диаметром от 17 до 19 мм или проволокой соответствующей прочности и подклиниваются. Трубы каждого последующего по высоте яруса штабеля укладывают в углубления между соседними трубами нижележащего ряда труб (в седловину). Допускается укладка труб в штабель высотой до 5 рядов, при этом способ формирования штабеля должен быть таким, как для труб диаметром от 1221 до 1420 мм
8.7. Трубы диаметром от 1221 до 1420 мм	—	В пределах технических возможностей применяемых механизмов, но не выше 10 рядов	Нижний ярус штабеля укладывается на подкладки. Крайние трубы подклиниваются клиновыми упорами, высота которых не менее $^1/_3$ диаметра трубы. 3 крайние трубы нижнего яруса с каждой стороны штабеля крепятся между собой с помощью 2 петлевых стропов диаметром от 17 до 19 мм. Следующие 2 трубы (прилегающие к трем) крепятся к третьей (ранее закрепленной), каждые 3 трубы нижнего яруса подклиниваются. Трубы второго яруса укладываются в углуб-

			ления между трубами нижележащего яруса, начиная с седловины между первой и второй трубой. Трубы третьего яруса укладывают со смещением в 1 трубу к центру штабеля. В последующем четные ряды штабеля укладывают аналогично второму, нечетные — третьему ярусу. Трубы разного диаметра складируют в один штабель только с применением опорных стоек или стенок, но не выше их габаритной высоты
8.8. Трубы фигурные неправильной формы	1 ряд труб (пакетов)	1 ряд труб (пакетов)	Укладку штабелей, а также отдельных труб или пакетов следует производить на ровную горизонтальную поверхность в устойчивом положении, не допуская их совмещения в одном штабеле с другими грузами
8.9. Ленточная сталь, проволока и катанка в бухтах	До 2,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов с учетом сохранности груза	Бухты (связки) укладывают в штабель сплошными рядами на образующую с небольшим уклоном в сторону специальных упоров, установленных в начале штабеля. В нижнем ярусе крайние бухты вдоль образующей надежно подклинивают. Бухты (связки) каждого последующего по высоте яруса устанавливают в углубления между соседними бухтами нижележащего яруса. При пакетном способе складирования на поддонах пакеты устанавливают устойчиво друг на друга (стопками). Высота крайних рядов штабеля должна быть на 1 пакет ниже
8.10. Металлолом, чугун навалом	—	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	Груз укладывают в штабель навалом с применением захватов с дистанционным управлением (грейфер, электромагнит и др.). Нахождение людей на штабеле не разрешается. Штабель груза должен быть огражден подпорными устройствами
8.11. Цветные металлы (пакеты)	2 яруса	До 3 пакетов с учетом допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	При складировании пакетами на поддонах (без поддонов) штабель формируется стопками устойчиво друг на друга. Последний ряд пакетов устанавливают в штабель с уступом в 0,5 пакета относительно нижележащего яруса

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
8.12. Сталь листовая в рулонах:			
а) рулоны «без салазок» с установкой в вертикальном положении	2 яруса	До 2 ярусов рулонов с учетом допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	При складировании в вертикальном положении первый ярус штабеля укладывается на деревянные подкладки толщиной не менее 40 мм. Подкладки укладывают вдоль формируемого штабеля таким образом, чтобы рулон нижнего яруса опирался на 2 подкладки. Второй ярус укладывают непосредственно на рулоны первого яруса без прокладок и без смещения относительно друг друга
б) рулоны «на салазках»	1 ярус рулонов	1 ярус рулонов	Штабель груза «на салазках» формируется ровными рядами в 1 ярус. Допускается формирование штабеля рулонов стали «с салазками» на образующей в 2 яруса, если длина рулонов по образующей больше или равна 1,5 их наружного диаметра. Штабель в этом случае формируется ровными рядами; рулоны второго яруса размещают поперек рулонов нижнего яруса на жесткой сепарации таким образом, чтобы каждый рулон верхнего яруса своими «салазками» опирался на 2 рядом стоящих рулона нижнего яруса. Толщина прокладок 50—60 мм
в) рулоны «без салазок» с укладкой на образующую	До 2 ярусов рулонов с учетом допускаемой нагрузки на 1 м² складской площади и обеспе-	До 4 ярусов рулонов с учетом допускаемой нагрузки на 1 м² складской площади и обеспече-	При складировании рулонов «без салазок» с укладкой на образующую нижний ярус рулонов укладывают на подкладки толщиной не менее 40 мм. Крайние 2 рулона с обеих сторон надежно подклинивают и связывают между собой через осевые отверстия рулонов проволочной скруткой или тонким стальным кана-

	чения сохранности груза	ния сохранности груза	том. Каждый последующий рулон подклинивается с двух сторон. Рулоны второго и последующих ярусов укладываются в углубление (седловину) между рулонами нижележащего яруса
8.13. Железнодорожные, трамвайные колеса и бандажи	До 1,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	При складировании груза в положении «на торец» груз размещают стопками высотой до 1,0 м. При складировании на образующую груз укладывают в штабель сплошными рядами с небольшим (до 10°) уклоном в сторону упора, установленного в начале штабеля. Крайние колеса, бандажи вдоль образующей надежно подклинивают деревянными брусковыми упорами
8.14. Шпунт, рельсы в тяжеловесных пакетах	До 2,0 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемых нагрузок на 1 м² складской площади	Складирование шпунта осуществляется поярусно. Нижний ярус укладывается на деревянные подкладки сечением 100×100 мм, выложенные на расстоянии друг от друга 3—3,5 м. Прокладки укладываются между каждым ярусом пачек шпунта. При складировании шпунта без подкладок нижний ряд укладывается на плоскую часть (замками вверх) вплотную друг к другу на 3—4 прокладки толщиной 40—50 мм. Второй ряд укладывается замками вниз, вплотную друг к другу, третий ряд — замками вверх таким образом, чтобы плоские части шпунта, лежащего во втором и третьем ярусах, совмещались
8.15. Железобетонные изделия:			
а) конструкций СВ (вертикального хранения)	1 ярус	1 ярус	Складирование осуществляется с применением упорных железобетонных тумб. В основание штабеля укладываются 2 подкладочных бруса сечением 100×100 мм
б) конструкций ПП (горизонтального складирования)	До 2,5 м	До 1,5 м	В основание штабеля укладываются подкладки толщиной не менее 50 мм. Каждый ярус железобетонных изделий устанавливается на прокладки. Подкладки и прокладки в штабеле следует располагать в одной вертикальной плоскости, при этом толщина прокладок должна быть больше высоты выступающих монтажных петель

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
9. ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ			
9.1. Лес круглый длиной от 1,0 до 3,0 м (непакетированный)	До 3,0 м	До 4,0 м	При непакетном способе складирования бревна в штабель укладываются поперек длины штабеля не менее чем в 2 ряда способом порядной кладки. С торцов штабель выкладывается «клеткой» с небольшим уклоном внутрь штабеля или устанавливаются подпорные стойки, предупреждающие раскатывание (развал) штабеля
9.2. Лес круглый длиной от 1,0 до 3,0 м (в пакетах)	До 6,0 м	До 6,0 м	При складировании леса, сформированного в пакеты, штабель укладывается в виде усеченной пирамиды с уступами шириной не менее 1,3 м в каждом ярусе по периметру штабеля. Каждый пакет верхнего яруса устанавливается на прокладки или в углубления между соседними пакетами нижележащего яруса. Высота яруса 1 пакет
9.3. Лес круглый длиной более 3,0 м	До 6,0 м	До 10,0 м	При непакетном способе складирования бревна в штабель укладывают поперек его длины. С торцов штабеля предварительно устанавливают прочные подпорные стойки или устройства из бревен, сложенных «клеткой» и скрепленных по углам строительными скобами, с уклоном в сторону штабеля. Высота подпорных стоек (устройств) должна быть не меньше высоты штабеля. При складировании леса, сформированного в пакеты, штабель укладывают «клеткой» (последующий по высоте ряд пакетов укладывают поперек предыдущего)

			с уступами не менее 1,5 м по периметру штабеля через каждые 2,0 м по его высоте или в виде усеченной пирамиды с уступами шириной не менее 1,5 м в каждом ярусе по периметру штабеля. Высота яруса — 1 пакет. При укладке штабеля грейфером прокладки не укладываются
9.4. Пиломатериалы	До 6,0 м	До 10,0 м	При нахождении людей на штабеле груз складируется в виде усеченной пирамиды с уступами шириной не менее 1,5 м в каждом ярусе по периметру штабеля. Высота каждого яруса, состоящего из 3 (по высоте) горизонтальных рядов, до 3,0 м. Между рядами укладывают прокладки. При складировании груза механизмами без нахождения людей на штабеле пакеты леса устанавливают устойчиво друг на друга (стопками). В каждом ярусе штабеля по периметру делают уступ в 1 пакет
9.5. Лес круглый длиной до 1,0 м и дрова	1,5 м	В пределах технических возможностей применяемых механизмов и допускаемой нагрузки на 1 м² складской площади	При использовании многочелюстных грейферов складирование груза может производиться навалом. При непакетном способе складирования с использованием стропов груз укладывается поперек штабеля не менее чем в 2 ряда способом порядной кладки. С торцов штабель выкладывается «клеткой» с небольшим уклоном внутрь штабеля или устанавливаются подпорные стойки, предупреждающие раскатывание (развал) штабеля
9.6. Кряжи ценных пород древесины (красное дерево, орех, вяз, вишня и др.)	3,0 м	До 10,0 м	При складировании груза в штабель нижний слой размещают на прокладках, бревна второго и последующих ярусов укладывают в углубления между двумя нижележащими кряжами. Штабель с обеих сторон по ширине крепят подпорными устройствами либо увязкой 3 крайних бревен нижнего яруса с каждой стороны стальным канатом (диаметром 22 мм) с обхватом «в восьмерку». Крайние кряжи нижнего яруса надежно подклинивают. Высота штабеля не должна превышать высоты подпорных устройств. Формирование штабеля производится послойно от подпорных устройств к середине штабеля

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
9.7. Фанера, древесностружечные и древесноволокнистые плиты в пачках	—	До 8 пачек	Складирование пачек должно производиться в крытых складских помещениях способом прямой кладки. Пачки устанавливают на прокладки, которые располагают строго по вертикали. Пачки устанавливают друг на друга без смещения. Под нижний ряд пачек укладывают деревянные подкладки толщиной не менее 70 мм
10. БАЛЛОНЫ СО СЖАТЫМИ И СЖИЖЕННЫМИ ГАЗАМИ	—	1 пакет на поддоне	Баллоны укладывают на поддон горизонтально вентилями в одну сторону на специальные прокладки с гнездами. Пакет формируют в 5 рядов, но не выше 1,5 м. В каждом штабеле не должно быть более 50 баллонов. Между штабелями должны быть проходы шириной 1,5 м
11. ГРУЗЫ В КАНИСТРАХ, БУТЫЛЯХ (КРОМЕ БУТЫЛЕЙ В ПЛЕТЕНЫХ КОРЗИНАХ)	—	До 2 ярусов пакетов с учетом прочности тары, устойчивости штабеля и сохранности груза	Складирование осуществляется на поддонах. Пакеты второго яруса устанавливают в штабель на нижележащие пакеты ровными рядами, не допуская перекосов. На поддоне груз размещают в 1 ярус по высоте
12. НАВАЛОЧНО-НАСЫПНЫЕ ГРУЗЫ			
12.1. Песок, гравий, щебень, цемент, соль каменная, соль калийная и прочие минерально-строительные материалы навалом, руды	—	В пределах технических возможностей применяемых механизмов,	Формирование штабеля производится на открытых складских площадках, огражденных подпорными устройствами. Высота груза у подпорной стенки с учетом угла естественного откоса должна быть на 20—30 см

и рудные концентраты навалом (кроме опасных)		допускаемой нагрузки на 1 м² складской площади и угла естественного откоса	ниже ограждающего подпорного устройства
12.2. Уголь каменный:			
а) антрацит	—	То же	То же. Размеры и очертания штабелей в плане не ограничиваются и определяются в зависимости от эксплуатационных условий и способа производства погрузочно-транспортных операций на складе.
б) марок ПС, ПЖ, К, Г со сроком хранения до 10 сут	—	10,0 м	При иных сроках хранения угля на складе высота штабеля устанавливается в соответствии с Правилами МОПОГ
в) марок Д, бурых подмосковных, уральских, карагандинских, сибирских и дальневосточных со сроком хранения до 10 сут	—	5,0 м	То же

Примечания. 1. При появлении новых видов грузов и перегрузочных приспособлений способы складирования определяются технологическими картами или временными технологическими инструкциями с учетом обеспечения безопасности работающих и сохранности грузов.

2. Складирование грузов должно производиться в пределах допустимой нагрузки на 1 м² основания (покрытия) склада или причала с учетом прочности тары и сохранности груза.

3. Высота штабелей грузов, не указанных в настоящем приложении, устанавливается администрацией порта по согласованию с помощником начальника порта по технике безопасности, исходя из конкретных условий, с указанием необходимых мер безопасности.

4. При пакетном способе складирования тарно-штучных грузов на поддонах после второго пакета по высоте делается уступ шириной в 1 пакет со стороны по направлению штабелирования и 0,5 пакета с двух других его сторон, если не оговорены другие условия складирования. Для тарно-штучных грузов в гибкой обвязке уступ делается после третьего пакета по высоте.

5. Ширина штабеля при ручной строповке и отстроповке груза должна быть не менее ее высоты. Кроме того, должны быть обеспечены рабочие площадки, достаточные для безопасного выполнения операций по строповке и отстроповке груза.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(обязательное)

НОРМЫ ИСКУССТВЕННОГО ОСВЕЩЕНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ

Область применения норм

Настоящие Нормы составлены в соответствии с нормами освещенности, предусмотренными Строительными нормами и правилами Госстроя СССР, утвержденными для обязательного применения с 27 июня 1979 г. (СНиП II.4—79), и Указаниями по проектированию электроснабжения и электрооборудования морских портов и судоремонтных предприятий (РТМ 31.046—73).

Нормы применяются при проектировании искусственного освещения новых, а также реконструкции и развитии существующих морских портов в целях обеспечения безопасности производства перегрузочных и других портовых работ.

Освещение открытых пространств и объектов портовой территории действующих портов производится в соответствии с требованиями настоящих Норм в сроки, устанавливаемые Министерством морского флота по согласованию с ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота.

Величины освещенностей, предусмотренные настоящими Нормами, должны быть обеспечены при производстве перегрузочных и других портовых работ.

При отсутствии производства работ на открытых площадках портовой территории и при слабой интенсивности движения на проездах и проходах допускается отключение части рабочего освещения территории при условии, что остающееся включенным освещение обеспечивает безопасность перемещения людей на указанных участках.

Общие указания

Нормирование освещенности открытых пространств, складских площадок и объектов портовой территории производится в соответствии со следующей классификацией:

а) причалы;

б) открытые складские площадки;

в) трюмы судов при производстве грузовых операций в портах;

г) рампы и балконы крытых складов;

д) закрытые грузовые железнодорожные вагоны при производстве грузовых операций в портах;

е) участки железнодорожных парков и путей на переездах в портах;

ж) проходы и проезды;

з) здания основного назначения — грузовые склады, морские вокзалы и павильоны;

и) здания подсобного производственного и обслуживающего назначения и служебные здания;

к) здания, в которых размещаются объекты энергетического хозяйства;

л) здания, в которых размещаются объекты транспортного хозяйства и связи;

м) здания, в которых размещаются объекты водоснабжения, канализации и теплофикации.

1. В качестве источников света для освещения портов следует применять экономичные газоразрядные лампы (люминесцентные, ртутные высокого давления типов ДРЛ и ДРИ, ксеноновые) и лампы накаливания — галогенные или нормальные общего назначения.

Выбор источников света производится по экономическим показателям с учетом капитальных затрат и эксплуатационных расходов; при этом предпочтение следует отдавать газоразрядным лампам.

2. Ртутно-кварцевые лампы типа ДРЛ рекомендуется предусматривать с учетом условий механизации перегрузочных работ по возможности для наружного освещения грузовых причалов, протяженных открытых складов высотой более 10 м, а также для освещения дорог, проходов и проездов.

3. Люминесцентные лампы устанавливаются в зданиях морских вокзалов и павильонов, в подсобных помещениях производственного и обслуживающего назначения, в служебных зданиях, зданиях, где размещаются объекты энергетического, транспортного и других хозяйств, в отапливаемых помещениях складов, а также на пассажирских, товаро-пассажирских причалах, в проходах, проездах и т. д. Лампы должны быть белого света.

Люминесцентные лампы следует применять преимущественно:

а) в помещениях, где необходимо различие цветовых оттенков;

б) в помещениях, где необходимо создание особо благоприятных условий для глаз (помещения с напряженными и точными зрительными работами, учебные помещения и т. п.);

в) в производственных и других помещениях с постоянным пребыванием людей, где не имеется естественного освещения или оно недостаточно.

В морских портах люминесцентное освещение может применяться в зданиях, перечисленных в позициях «з», «и», «л» классификации, а также на открытой территории.

4. Для светильников с газоразрядными лампами объектов, расположенных вблизи радиостанций, должны быть предусмотрены защитные устройства для подавления радиопомех.

5. На причалах морских портов, оборудованных для перегрузочных работ портальными кранами, следует применять прожекторное освещение.

Прожекторные мачты на территории, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, следует размещать вне зоны работы кранов. Оборудование прожекторных мачт следует предусматривать с местными выключающимися аппаратами, устанавливаемыми у основания мачт.

6. Для складов следует предусматривать местное управление освещением с обеспечением возможности раздельного включения групп светильников, освещающих зоны работ.

7. Питание светильников, располагаемых на рампах складов, следует предусматривать от отдельных щитков, присоединяемых к сети наружного освещения порта.

8. В помещениях портовых закрытых складов надлежит использовать светильники с лампами накаливания.

Конструкция светильников, устанавливаемых в складских помещениях, должна исключать возможность выпадения ламп.

Конструкция светильников с люминесцентными лампами должна исключать также возможность выпадения стартеров.

Складские помещения с ценными сгораемыми материалами должны иметь аппараты для отключения светильников извне. Аппараты должны устанавливаться на несгораемых стенах и иметь приспособления для пломбирования.

9. Для наружного освещения портов следует предусматривать:

а) общее освещение как с одинаковой нормируемой по всей территории освещенностью (например, освещение пассажирских причалов), так и локализованное освещение (стационарное и переносное) с различной нормируемой освещенностью по отдельным участкам территории (например, освещение грузовых причалов, открытых складов и т. д.);

б) комбинированное освещение, состоящее из общего и местного (стационарного или переносного) освещения (например, освещение рамп закрытых складов, эстакад и тому подобных объектов). Следует предусматривать оборудование перегрузочных механизмов стационарными осветительными приборами, освещающими место производства работ;

в) дежурное освещение за счет частичного включения прожекторов наружного освещения и светильников на рампах складов;

г) охранное освещение, устраиваемое по периметру территории с расположением светильников на столбах.

10. Питание установок наружного рабочего и охранного освещения следует предусматривать от общих трансформаторов с силовыми электроприемниками.

11. Для наружного рабочего и охранного освещения морских портов следует применять напряжение 380/220 В.

12. Сети наружного рабочего и охранного освещения должны быть независимы от сети электросилового оборудования.

13. Для работ в вагонах и на причалах следует предусмотреть сеть местного переносного освещения в портах единого напряжения 12 В. Это вызвано унификацией ламп, трансформаторов, штепсельных разъемов переносного оборудования, а также тем, что в вагонах, находящихся в порту, сыро (влажность воздуха в портах высокая), поэтому вагон относится к помещениям особо опасным по электробезопасности, и применять напряжение выше 12 В в нем запрещается.

14. Сеть наружного освещения причалов, открытых складов и рабочих площадок в портах, за исключением охранного освещения территории, следует предусматривать подземной.

15. Защиту питающей сети наружного освещения рекомендуется предусматривать с использованием автоматических выключателей, устанавливаемых на распределительных пунктах.

16. Управление наружным рабочим и охранным освещением следует предусматривать централизованным, с диспетчерских пунктов, отдельно для грузовых и пассажирских районов.

Для объектов, не имеющих диспетчерских пунктов, рекомендуется предусматривать автоматическое управление наружным освещением в зависимости от величины естественной освещенности.

Наряду с этим следует предусматривать местное ручное управление для отдельных прожекторов грузовых причалов.

17. Годовое число часов использования наружного освещения следует определять исходя из длительности работы порта в навигационный и зимний периоды.

18. Освещение бывает:

а) рабочее (в состав которого входит также охранное освещение);

б) аварийное (для продолжения работы и эвакуации людей).

При одновременном действии рабочего и аварийного освещения нормированные освещенности создаются совместным действием этих видов освещения.

Нормы освещенности

19. Освещенности на рабочих поверхностях и прилегающих к ним площадях портовой территории должны приниматься не ниже величин, указанных в табл. 1.

Таблица 1

Нормы минимальной освещенности для открытых участков портовой территории

Наименование участка	Горизонтальная освещенность, лк	
	от одного общего освещения	суммарная с учетом локализованного освещения
1. Причалы для штучных грузов	5	25

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(продолжение)
Продолжение табл. 1

Наименование участка	Горизонтальная освещенность, лк	
	от одного общего освещения	суммарная с учетом локализованного освещения
2. Тыловые складские площадки для штучных грузов	3	25
3. Причалы для лесных грузов	5	25
4. Тыловые складские площадки для лесных грузов	3	25
5. Причалы и тыловые складские площадки для навалочных и зерновых грузов	3	15
6. Товаро-пассажирские причалы	3	25
7. Пассажирские причалы	5	25
8. Нефтеналивные причалы	3	25
9. Рампы и балконы крытых складов для штучных грузов	5	30
10. Открытые склады:		
для штучных и лесных грузов	3	25
для навалочных грузов	3	15
для контейнерных терминалов	—	30
для причалов обработки судов с горизонтальным способом погрузки-выгрузки	—	15
Места работы весовщиков	—	30
11. Участки железнодорожных парков и путей на переездах в морских портах	2	2
12. Главные проходы и проезды:		
с интенсивным движением людских и грузовых потоков	5	5
со средним движением людских и грузовых потоков, в том числе пожарные проезды	2	2
13. Прочие проходы и проезды, а также участки, на которых работы не производятся	0,5	0,5
14. Охранное освещение	0,5	0,5

Примечания. 1. На рабочих площадках палуб и судов должны создаваться освещенности не ниже нормированных для причалов, на которых производится обработка этих судов.

2. Дополнительные освещенности от локализованного освещения могут создаваться как стационарно установленными, так и переносными светильниками.

3. Нормированные освещенности по пп. 5—8 и 10—13 настоящей таблицы принимаются на уровне земли, а по пп. 1—4 — на высоте 0,9 м от поверхности портовой территории. Если имеется четко выраженная рабочая поверхность на другой высоте (рампа, балкон, эстакада и т. п.), нормированные освещенности принимаются на высоте этой рабочей поверхности.

4. Для охранного освещения допускается относить норму освещенности к вертикальной односторонней плоскости на уровне земли.

5. При выгрузке леса из воды суммарная освещенность, предусмотренная в п. 3 таблицы, должна быть увеличена на 5 лк.

6. На рабочей поверхности и прилегающей к ней площадке портовой территории отношение максимальной освещенности к минимальной не должно превышать 10.

7. Величины суммарной горизонтальной освещенности по пп. 1—10 таблицы приняты с учетом выполнения работ в зоне работы перегрузочных механизмов или под стрелой крана во время производства работ.

8. В связи со спецификой производства перегрузочных работ в зимнее время в портах, расположенных в районах Крайнего Севера и распространения вечномерзлых грунтов, связанной с затрудненностью различения объектов и повышенной опасностью травматизма, уровни освещенности в графе «от одного общего освещения» в пп. 1—11 следует повышать на одну ступень.

20. Освещенности на рабочих поверхностях в помещениях закрытых складов, а также в трюмах и грузовых железнодорожных вагонах при производстве перегрузочных операций в портах должны приниматься не ниже величин, указанных в табл. 2.

Таблица 2

Нормы минимальной освещенности для закрытых портовых складов, трюмов судов и грузовых железнодорожных вагонов

Наименование помещения	Горизонтальная освещенность, лк
1. Закрытые склады:	
для штучных грузов (механизированные)	20
для навалочных и зерновых грузов	5
при стеллажном хранении	30
с разливом на складе (склады кислот, щелочей, лаков, красок и т. п.)	30
рампы, товарные платформы, эстакады (зона перегрузочных механизмов, во время производства работ)	25
2. Трюмы судов в местах производства грузовых операций:	
при штучных и лесных грузах	30
при навалочных и зерновых грузах	20
3. Закрытые грузовые железнодорожные вагоны при производстве грузовых операций в порту:	
при штучных и лесных грузах	10
при навалочных и зерновых грузах	5
4. Места работы тальманов, весовщиков	30

Примечания. 1. Нормированные освещенности по пп. 2—4 таблицы создаются локализованным переносным освещением.

2. Освещенность мест работы тальманов, весовщиков нормируется в плоскости, перпендикулярной направлению взгляда работающего.

3. При устройстве в помещениях закрытых складов освещения с газоразрядными лампами минимальная освещенность должна приниматься не менее 50 лк, а при стеллажном хранении и с разливом на складе — 75 лк.

Аварийное освещение

21. Аварийное освещение для продолжения работы (в помещениях или местах производства наружных работ) надлежит устраи-

вать, если внезапное отключение рабочего освещения (при аварии) и связанное с этим нарушение нормального обслуживания оборудования и механизмов может вызвать:

а) взрыв, пожар, отравление людей;

б) длительное нарушение технологического процесса;

в) нарушение работы таких объектов, как электрические станции; узлы радиопередачи и связи; диспетчерские пункты; насосные установки водоснабжения; помещения дежурных пожарных постов и тепловые пункты; пункты управления системами водоснабжения, канализации, теплофикации, вентиляции и кондиционирования воздуха для производственных помещений, в которых недопустимо прекращение работ;

г) опасность травматизма в местах большого скопления людей.

Наименьшая освещенность рабочих поверхностей, требующих обслуживания при аварийном режиме, должна составлять 5% освещенности, нормируемой для рабочего освещения при системе общего освещения, но не менее 2 лк внутри зданий и не менее 1 лк для площадок предприятий.

Аварийное освещение на открытых площадках портовой территории должно устраиваться с учетом специфики работы портов.

Для продолжения производства грузовых операций на открытых местах аварийное освещение не требуется.

22. Аварийное освещение для эвакуации людей (в помещениях или местах производства наружных работ) надлежит устраивать:

а) в местах, опасных для прохода людей, а также в основных проходах и на лестницах, служащих для эвакуации людей из производственных и общественных зданий с числом работающих или пребывающих более 50 человек;

б) в производственных помещениях с постоянно работающими в них людьми, где выход людей из помещения при внезапном отключении рабочего освещения (при аварии) связан с опасностью травматизма из-за продолжения работы производственного оборудования, а также в производственных помещениях с числом работающих более 50 человек (независимо от степени опасности травматизма) и в других помещениях, где могут одновременно находиться более 100 человек.

Аварийное освещение для эвакуации людей должно обеспечивать наименьшую освещенность на полу основных проходов (или на земле) и на ступенях лестниц:

в помещениях — 0,5 лк;

на открытых территориях — 0,2 лк.

23. Для аварийного освещения разрешается применять:

а) лампы накаливания;

б) люминесцентные лампы — в помещениях с минимальной температурой воздуха +5 °С и при условии питания ламп во всех режимах переменным током с напряжением на лампах не ниже 90% номинального значения.

Применение ламп типов ДРЛ, ДРИ и ксеноновых для аварийного освещения запрещается.

Светильники аварийного освещения должны отличаться от светильников рабочего освещения типом, размером или специально нанесенными на них знаками.

24. Светильники аварийного освещения для продолжения работы и для эвакуации людей из зданий без естественного света, а также светильники для продолжения работы в зданиях с естественным светом должны присоединяться к независимому источнику питания или переключаться на него автоматически при внезапном отключении рабочего освещения (при аварии).

Светильники аварийного освещения для эвакуации людей из зданий с естественным светом должны присоединяться к сети независимо от сети рабочего освещения, начиная от щита подстанции или от ввода в здание (при наличии только одного ввода).

Допускается питание светильников аварийного освещения от сети рабочего освещения при наличии автоматического переключения на источники питания аварийного освещения при внезапном отключении рабочего освещения (при аварии).

Ограничение ослепленности

25. Высоты светового центра светильников или высоты подвеса светильников над уровнем пола, если они равны или превышают 2,5 м, могут быть снижены на 0,5 м:

а) в помещениях, где требуемая освещенность от общего освещения составляет менее 50 лк;

б) при длине помещения, не превышающей двойной высоты подвеса светильника над полом;

в) в помещениях с временным пребыванием людей.

26. Светильники местного освещения (с любыми лампами) должны иметь отражатели, сделанные из непросвечивающего материала, с защитным углом не менее 30°, а при расположении светильников не выше уровня глаз работающего — не менее 10°.

Яркость светорассеивающей поверхности светильника в зоне 60—90° не должна превышать значений, приведенных в СНиП II.4—79, прил. I.

27. Общее освещение открытых пространств портов должно выполняться с соблюдением следующих условий:

а) отношение осевой силы света прожектора (в свечах) к квадрату высоты установки прожектора над уровнем земли (в метрах) не должно превышать 300;

б) отношение расстояния между светильниками с защитным углом не менее 10° и с колпаками из прозрачного или светорассеивающего материала с коэффициентом пропускания до 80% к высоте светильника над уровнем земли не должно превышать 6.

28. Высота подвеса светильников с ртутными лампами высокого давления (люминесцентными) должна быть не менее:

6 м — при лампах мощностью 400 Вт и более;

4 м — при лампах мощностью менее 400 Вт.

29. Для ограничения слепящего действия светильников общего освещения в производственных и вспомогательных помещениях (независимо от принятой системы освещения) показатель ослепленности не должен быть более приведенного в табл. 3, за исключением помещений, указанных в п. 30, для которых показатель ослепленности не ограничивается.

Таблица 3

Показатель ослепленности в производственных и вспомогательных помещениях

Разряд и подразряд зрительной работы	Показатель ослепленности	
	при постоянном пребывании людей в помещении	при периодическом пребывании людей в помещении
I, II	20	—
III, IV, V, VII	40	60
VI, VIIIa	60	80

Примечание. Определение показателя ослепленности рекомендуется производить по инженерному методу, разработанному ВНИСИ (СНиП II.4—79, ч. II, гл. 4).

30. Показатель ослепленности для установок общего освещения (независимо от принятой системы освещения) не ограничивается:

а) для помещений, длина которых не превышает двойной высоты установки светильников над полом;

б) для помещений, высота которых не превышает 2,5 м, при выполнении в них работ VI и VIIIa разрядов (при временном пребывании в них людей — независимо от разрядов работ), а также для площадок, предназначенных для прохода людей или обслуживания оборудования при использовании:

светильников с лампами накаливания мощностью не более 150 Вт, лампами ДРЛ мощностью не более 250 Вт и люминесцентными лампами суммарной мощностью не более 80 Вт, если защитный угол этих светильников не менее 15°;

светильников с рассеивателями из молочного стекла без отражателей и лампами накаливания мощностью не более 100 Вт;

открытых ламп накаливания мощностью не более 60 Вт в колбе из молочного стекла и люминесцентных ламп мощностью не более 40 Вт.

31. Светильники на лестницах следует располагать так, чтобы светящиеся части ламп не были видны под углом до 10° вверх и вниз к горизонту.

Для освещения лестниц допускается использовать открытые люминесцентные лампы суммарной мощностью не более 40 Вт в одном светильнике.

32. Для местного освещения должны использоваться светильники с непросвечивающими отражателями, имеющими защитный угол не менее 30°.

Допускается использование светильников местного освещения с отражателями, имеющими защитный угол от 10 до 30°, при расположении их ниже уровня глаз работающего.

33. Для ограничения отраженной блескости поверхностей, обладающих диффузным, направленным, направленно-рассеянным и смешанным отражением, при выполнении работ I—IV разрядов средневзвешенная по площади яркость рабочей поверхности не должна превышать значений, приведенных в СНиП II.4—79, прил. I.

34. При освещении производственных помещений газоразрядными лампами, питаемыми переменным током промышленной частоты 50 Гц, следует ограничивать глубину пульсации освещенности. Коэффициент пульсации освещенности не должен превышать значений, приведенных в табл. 4.

Таблица 4

Допустимый коэффициент пульсации освещенности для производственных помещений

Система освещения	Допустимый коэффициент пульсации освещенности, %, для разрядов и подразрядов зрительных работ		
	I, II	III	IV—VIIIa
Общее освещение	10	15	20
Комбинированное освещение:			
общее	20	20	20
местное	10	15	20

Примечания. 1. Коэффициент пульсации освещенности не ограничивается для разрядов и подразрядов зрительной работы: а) не указанных в таблице; б) VIIIa при кратковременном пребывании людей в помещении и отсутствии в нем возможности возникновения стробоскопического эффекта.

2. Допускается повышение значения коэффициента пульсации освещенности до 30% в помещениях, где выполняются работы VI и VIIIa разрядов, при отсутствии в них условий для возникновения стробоскопического эффекта.

3. В помещениях механизированных складов и других помещениях, где возможно возникновение стробоскопического эффекта, коэффициент пульсации не должен превышать 20%.

Коэффициент запаса

35. При проектировании осветительных установок следует вводить коэффициент запаса, учитывающий снижение освещенности в процессе эксплуатации установки (загрязнение светильников, старение ламп и т. п.). Коэффициенты запаса и соответствующие им сроки чистки светильников приведены в табл. 5.

Таблица 5

Коэффициент запаса

Характеристика объекта	Коэффициент запаса		Сроки чистки светильников, не реже
	при люминесцентных лампах	при лампах накаливания	
Открытые пространства:			
места перегрузки непылящих грузов, дороги, проезды и т. п.	1,5	1,3	1 раз в 6 мес
места перегрузки пылящих грузов	1,5	1,3	1 раз в 3 мес
Помещения с малыми выделениями пыли, дыма или копоти	1,5*	1,3*	1 раз в 3 мес
Помещения со средними выделениями пыли, дыма или копоти	1,8**	1,5**	2 раза в месяц
Помещения с большими выделениями пыли, дыма или копоти	2,0***	1,7***	2 раза в месяц

Примечания. 1. Значения коэффициентов запаса могут быть снижены на 0,2, если предусмотрены светильники 5—7-й эксплуатационных групп (см. прил. IV СНиП II.4—79).

2. Коэффициенты запаса установлены с учетом количества чисток заполнений световых проемов и светильников в год: * 2 и 4; ** 3 и 6; *** 4 и 18 соответственно.

Для определения освещенности объектов, не вошедших в данные Нормы, а также при необходимости уточнения отдельных вопросов нормирования освещенности, не отраженных в Нормах, следует пользоваться Строительными нормами и правилами Госстроя СССР, ч. II, Правилами устройства электроустановок, разд. VI «Электрическое освещение» (ПУЭ—76).

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(обязательное)

СИСТЕМА СИГНАЛИЗАЦИИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ ПО ПЕРЕМЕЩЕНИЮ ГРУЗОВ ПЕРЕГРУЗОЧНЫМИ МАШИНАМИ

Общие правила

1. Перед началом работы сигнальщик должен убедиться, что его рабочее место свободно от грузов и посторонних предметов.

2. Перед тем как дать сигнал к перемещению груза, сигнальщик должен убедиться в том, что груз надежно застроплен и в зоне его перемещения нет людей.

3. Сигнальщик подает крановщику (лебедчику) установленные сигналы о направлении и скорости движения груза (грейфера, крюка). При спаренной работе кранов и лебедок применяются эти же сигналы; они выполняются крановщиками (лебедчиками) в соответствии с командой сигнальщика по перемещению груза.

Для предупреждения портовых рабочих о выполняемой операции одновременно подаются соответствующие сигналы голосом.

4. Сигнальщик должен находиться на хорошо освещенном месте и в зоне видимости крановщика (лебедчика).

Сигнальщик должен носить отличительный жилет оранжевого цвета с надписью «сигнальщик».

5. Сигнальщик не должен находиться в зоне движения груза и стрелы.

6. Сигнал подается до окончания необходимого движения груза.

Переход крановщика к самостоятельному последующему передвижению груза производится после сигнала «Прекращаю команду».

7. Скорость перемещения груза показывается скоростью движения руки.

ЗНАКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ГРУЗОВ ПЕРЕГРУЗОЧНЫМИ МАШИНАМИ

«ОСТАНОВИТЬ»
(быстрая остановка всех движений груза)

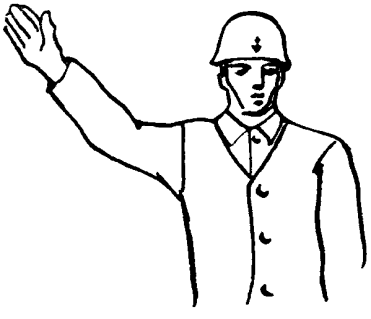


Рис. 1. Руку быстро поднять вверх с наклоном вперед, ладонью в сторону крановщика, лебедчика

«ПОДНЯТЬ»



Рис. 2. Правая рука поднята вверх, полусогнута, плечо горизонтально, предплечье в вертикальном положении: «Поднять медленно» — кисть руки вращать по часовой стрелке; «Поднять быстро» — рукой до локтя вращать по часовой стрелке

«ОПУСТИТЬ МЕДЛЕННО»

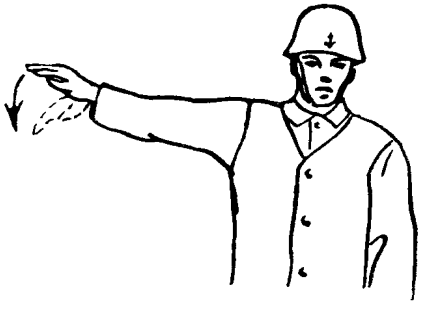


Рис. 3. Правая рука находится в горизонтальном положении ладонью вниз. Кистью руки производить движение сверху вниз

«ОПУСТИТЬ БЫСТРО»

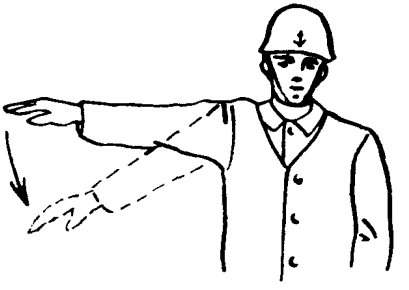
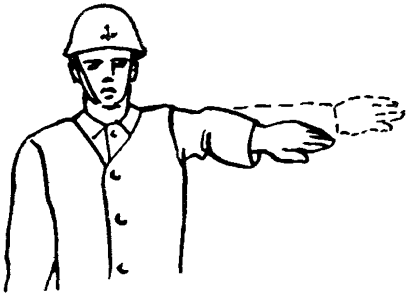


Рис. 4. Правая рука находится в горизонтальном положении ладонью вниз. Всей рукой производить движение сверху вниз

«ГРУЗ ВЛЕВО»



«ГРУЗ ВПРАВО»

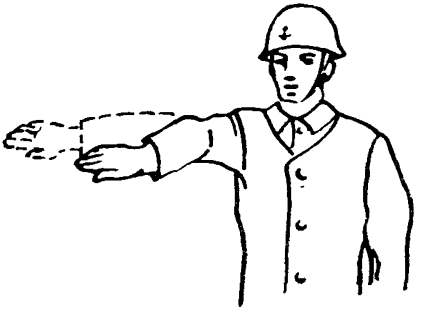
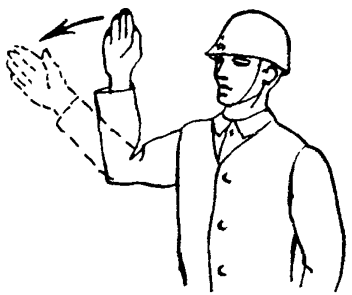


Рис. 5, 6. Рука правая или левая в горизонтальном положении, полусогнута в локте, ладонью наружу. Рукой до локтя производить движения в сторону перемещения груза

Примечание. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к крану) крановщик обязан перемещать груз в сторону, указываемую движением руки.

«ГРУЗ ВПЕРЕД»



«ГРУЗ НАЗАД»



Рис. 7, 8. Правая рука полусогнута в локте перед собой, ладонью в сторону движения груза. Рукой до локтя производить движения в сторону необходимого перемещения груза

Примечание. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к крану) крановщик обязан перемещать груз в сторону, указываемую движением руки.

«ОТКРЫТЬ ГРЕЙФЕР»



Рис. 9. Обе руки полусогнуты в локтях, опущены вниз, ладонями наружу. Обеими руками производить движения наружу

«ЗАКРЫТЬ ГРЕЙФЕР»



Рис. 10. Обе руки полусогнуты в локтях, опущены вниз, ладонями внутрь. Обеими руками производить движение внутрь

«ПРЕКРАЩАЮ КОМАНДУ»



Рис. 11. Обе руки подняты вверх. Ладонями рук произвести движение в сторону дальнейшего перемещения груза и резко опустить руки вниз

«ОСТОРОЖНО»

Руки подняты вверх, кисти рук обращены ладонями одна к другой на небольшом расстоянии.

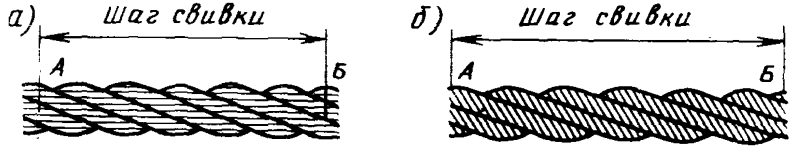
ПРИЛОЖЕНИЕ 5
(обязательное)

НОРМЫ БРАКОВКИ СТАЛЬНЫХ КАНАТОВ

(из Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов)

1. Браковка находившихся в работе стальных канатов (тросов) производится по числу обрывов проволок на длине одного шага свивки. Браковка канатов, изготовленных из проволок одинакового диаметра, производится согласно данным табл. 1 и рисунка.

2. Шаг свивки каната определяют следующим образом. На поверхности какой-либо прядки (см. рисунок) наносят метку (точка *А*), от которой отсчитывают вдоль центральной оси каната столько прядей, сколько их имеется в сечении каната (например, 6 в шестипрядном канате), и на следующей после отсчета пряди (в данном случае на седьмой) наносят вторую метку



Канаты для грузоподъемных машин:
а — крестовой свивки; *б* — односторонней свивки

(точка *Б*). Расстояние между метками (точками *А* и *Б*) принимается за шаг свивки каната. У многопрядных тросов (например, у каната 18×19=342 проволоки с одним органическим сердечником) имеется 6 прядей во внутреннем слое и 12 — в наружном. Шаг свивки в этом случае определяется по числу прядей в наружном слое.

3. Браковка каната, изготовленного из проволок различного диаметра, конструкции 6×19=114 проволок с одним органическим сердечником производится согласно данным, приведенным в первой графе табл. 1, причем число обрывов как норма браковки принимается за условное. При подсчете обрыв тонкой проволоки принимается за 1, а обрыв толстой проволоки — за 1,7.

Например, если на длине одного шага свивки каната при первоначальном коэффициенте запаса прочности до 6 имеется шесть обрывов тонких проволок и пять обрывов толстых проволок, то условное число обрывов составляет $6 \cdot 1 + 5 \cdot 1{,}7 = 14{,}5$, т. е. более 12 (см. табл. 1), следовательно, канат бракуется.

4. Число обрывов проволок на длине одного шага свивки как критерий браковки каната, конструкция которого не указана в табл. 1, определяют исходя из данных, помещенных в этой таблице для каната, ближайшего по числу прядей и числу проволок.

Например, для каната конструкции 8×19=152 проволоки с одним органическим сердечником ближайшим по табл. 1 является канат 6×19=114 проволок с одним органическим сердечником. Для определения признака браковки следует число обрывов на одном шаге свивки для каната 6×19=114 проволок с одним органическим сердечником умножить на коэффициент 96:72=1,33, где 96 и 72 — число проволок в наружных слоях прядей одного и другого канатов. Число проволок в наружных слоях прядей определяется по стандарту на соответствующий канат или путем подсчета.

Таблица 1

Число обрывов проволок на длине одного шага свивки каната, при котором канат должен быть забракован

Первоначальный коэффициент запаса прочности при установленном Правилами отношении	Конструкция каната							
	6×19=114 и один органический сердечник		6×37=222 и один органический сердечник		6×61=366 и один органический сердечник		18×19=342 и один органический сердечник	
	Свивка каната							
	крестовая	односторонняя	крестовая	односторонняя	крестовая	односторонняя	крестовая	односторонняя
До 6	12	6	22	11	36	18	36	18
От 6 до 7	14	7	26	13	38	19	38	19
Свыше 7	16	8	30	15	40	20	40	20

Таблица 2

Нормы браковки каната в зависимости от поверхностного износа или коррозии

Уменьшение диаметра проволок в результате поверхностного износа или коррозии, %	Процент от норм числа обрывов проволок на длине одного шага свивки каната, указанных в табл. 1
10	85
15	75
20	70
25	60
30 и более	50

5. Канаты грузоподъемных машин, предназначенных для подъема людей, а также транспортирующих расплавленный или раскаленный металл, взрывчатые, огнеопасные и ядовитые вещества, бракуют при вдвое меньшем, чем указано в табл. 1, числе обрывов проволок на одном шаге свивки.

6. При наличии у каната поверхностного износа или коррозии проволок число обрывов на шаге свивки как критерий браковки должно быть уменьшено в соответствии с данными табл. 2. При износе (или коррозии), достигшем 40% и более первоначального диаметра проволок, канат должен быть забракован.

Определение износа или коррозии проволок по диаметру производится с помощью микрометра или иного инструмента, обеспечивающего достаточную точность. Для этого отгибается конец проволоки в месте обрыва на участке наибольшего износа. Замер оставшейся толщины проволоки производится у отогнутого конца после предварительного удаления с него грязи и ржавчины.

7. При числе обрывов проволок на длине одного шага свивки меньшем, чем указано в табл. 1 или чем определено указаниями в пп. 3, 4, 5 и 6 настоящего приложения, а также при наличии поверхностного износа проволок без обрыва канат может быть допущен к работе при условии:

а) тщательного наблюдения за его состоянием при периодических осмотрах с записью результатов в журнал осмотра;

б) смены каната по достижении степени износа, указанной в настоящих нормах.

8. Если груз подвешен на двух канатах, то каждый канат бракуется в отдельности, причем допускается замена одного более изношенного каната.

9. При обнаружении в канате оборванной пряди канат к дальнейшей работе не допускается.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(справочное)

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Термин	Определение
1. Портовые рабочие	Портовые рабочие на грузовых работах, докеры-механизаторы, грузчики, крановщики, водители автомашин, водители машин внутрипортового транспорта, транспортерщики и другие, не входящие в состав комплексных бригад, а также рабочие других предприятий
2. Опасная зона	По ГОСТ 12.0.002—80
3. Рабочее место	По ГОСТ 19605—74
4. Постоянное место перегрузки одного вида груза	Производственный перегрузочный комплекс, причал (группа причалов), склад (группа складов), участок портовой территории, определяемые планом внутрипортовой специализации для перегрузки какого-либо одного основного вида груза. При этом специализация не исключает возможность перегрузки других видов груза в разовом порядке
5. Производственный перегрузочный комплекс (ППК)	Основное производственное подразделение морского торгового порта, выполняющее погрузочно-разгрузочные работы и все операции, связанные с перегрузкой грузов и обработкой транспортных средств. ППК представляет собой группу специализированных по направлениям перевозок или по родам грузов причалов (может быть и один причал) с необходимым для круглосуточной обработки судов и вагонов количеством соответствующего подъемно-транспортного оборудования, складов и других производственных мощностей и трудовых ресурсов
6. Специализированный перегрузочный комплекс	Совокупность технических средств и инженерных сооружений (причалов, складов и др.), специального подъемно-транспортного и иного оборудования, предназначенных для перегрузки конкретных однородных грузов (лесных, навалочно-насыпных, контейнеров и

Термин	Определение
	т. п.) и (или) обработки специализированных судов (контейнеровозов, с вертикальным и горизонтальным способом погрузки-выгрузки, судов лихтеровозной системы и т. п.)
7. Перегрузочные машины	Краны всех типов, перегружатели всех типов (контейнерные, зерновые и др.), авто- и электропогрузчики, ковшовые погрузчики, погрузчики с отвальным конвейером, вагонные и трюмные машины, конвейеры, грузовые лифты, тягачи, тракторы, прицепы (трейлеры), низкорамные полуприцепы (ролл-трейлеры), передвижные пневмоустановки и другие машины со всеми видами сменных грузозахватных органов для производства погрузочно-разгрузочных работ (исключая автотранспорт)
8. Сменные грузозахватные органы	Крюк, грейфер, спредер, грузоподъемный электромагнит, грузозахватные устройства погрузчиков, имеющие гидравлический (пневматический) привод, а также другие грузозахватные устройства повышенной конструктивной сложности (сложность устройства определяет комиссия, назначенная главным инженером порта)
9. Съемные грузозахватные приспособления	Универсальные стропы, ковши, сетки, рамы, канатные и цепные стропы с крюками, скобами, карабинами и т. п., контейнерные захваты, захваты для труб и другие грузозахватные устройства, не относящиеся к сменным грузозахватным органам
10. Средства укрупнения грузовых мест	Все типы поддонов, пакетирующие стропы внутрипортового обращения и находящиеся на балансе портов, а также многооборотные и разовые, принадлежащие грузоотправителям, судовладельцам и другим участникам транспортного процесса

Термин	Определение
11. Производитель работ	Инженерно-технические работники (стивидоры, прорабы, мастера, сменные начальники складов и т. п.), а также бригадиры (звеньевые)-стивидоры, обеспечивающие организацию и ведение работ с использованием грузоподъемных машин, прошедшие проверку знаний по безопасному производству работ по перемещению грузов кранами
12. Машины непрерывного транспорта	Конвейеры, элеваторы, устройства пневматического и гидравлического транспорта и подобные им транспортирующие машины
13. Тяжеловесные грузы	Грузы в таре или без упаковки, масса отдельного места которых превышает 5 т
14. Длинномерные грузы	Грузы в таре или без упаковки, длина отдельного места которых превышает 8 м
15. Крупногабаритные грузы	Грузы, объем отдельного места которых превышает 18 $м^3$
16. Опасные грузы	Вещества и предметы, которые вследствие их специфических свойств могут при транспортировании, выполнении погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной взрыва, пожара и повреждений транспортных средств, складов, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, увечья, отравления, ожогов, облучения людей
17. Вредные грузы	Вещества и предметы, которые вследствие их специфических свойств могут при транспортировании, выполнении погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной заболевания людей
18. Рабочая зона перегрузочной машины	Пространство, в котором совершаются рабочие и холостые движения машины и ее составляющих частей, включая грузозахватный орган

Термин	Определение
19. Опасная зона работы крана	Площадь, образуемая проекцией перемещаемого краном груза и ограниченная траекторией движения его наружных точек. Граница опасной зоны определяется расстоянием по горизонтали от места возможного падения груза при его перемещении. Это расстояние при максимальной высоте подъема груза до 20 м должно быть не менее 7 м, а при высоте подъема свыше 20 м — не менее 10 м

ЗНАКИ БЕЗОПАСНОСТИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ МАРКИРОВКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ПО ГОСТ 19433—81)

Класс и подкласс	Номер рисунка (знака)	Надпись, характеризующая опасность груза, и номер класса (подкласса), наносимые на знаке
Класс 1 Подкласс 1.1 » 1.2 » 1.3	1,*а*	Взрывается 1.1 A, B, C, D, E, F, G, I или L 1.2 B, C, D, E, F, I, K или L, G, H 1.3 C, F, G, H, I, K или L
Подкласс 1.4 (кроме 1.4S)	1,*б*	1.4 B, C, D, E, F, G
Подкласс 1.5	1,*в*	1.5 D
Класс 2 Подкласс 2.1	2	Невоспламеняющийся газ 2.1
Подкласс 2.2	6,*а*	Ядовитый газ 2.2
Подкласс 2.3	3	Легковоспламеняющийся газ 2.3
Подкласс 2.4	3 6,*а*	Легковоспламеняющийся газ 2.4 Ядовитый газ
Класс 3	3	Легковоспламеняющаяся жидкость 3.1; 3.2 или 3.3
Класс 4 Подкласс 4.1	4,*а*	Воспламеняется 4.1
Подкласс 4.2	4,*б*	Самовоспламеняется 4.2
Подкласс 4.3	4,*в*	Загорается от воды 4.3
Класс 5 Подкласс 5.1 » 5.2	5	Окислитель 5.1 или органическая перекись 5.2
Класс 6 Степень опасности 1 и 2	6,*а*	Яд 6.1 или яд 6.2
Класс 6 Степень опасности 3	6,*б*	Вредно. Хранить вдали от пищевых продуктов 6.1 или 6.2

(Продолжение на с. 148).



Рис. 1, а



Рис. 1, б



Рис. 1, в

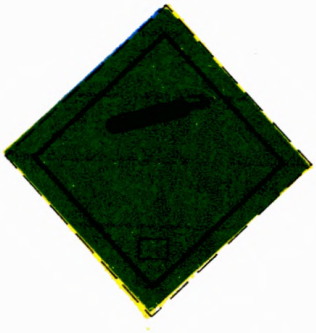


Рис. 2



Рис. 3



Рис. 4, а



Рис. 4, б



Рис. 4, в



Рис. 5



Рис. 6,а

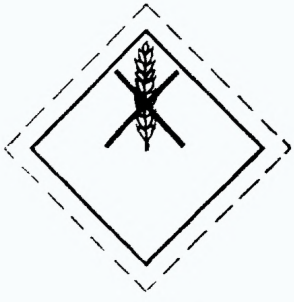


Рис. 6,б

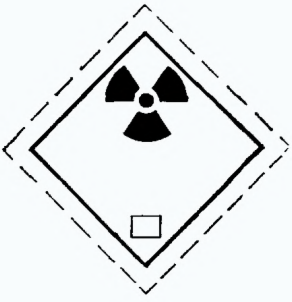


Рис. 7,а



Рис. 7,б



Рис. 7,в



Рис. 7,г



Рис. 8

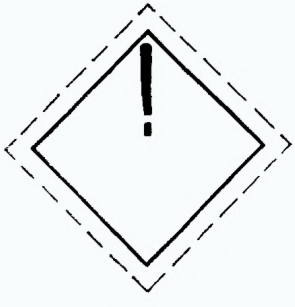


Рис. 9

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
(продолжение)

Класс и подкласс	Номер рисунка (знака)	Надпись, характеризующая опасность груза, и номер класса (подкласса), наносимые на знаке
Подкласс 7.1 Категория упаковки I	7,*а*	Радиоактивно Содержимое... Активность... Транспортный индекс... 7.1
Подкласс 7.1 Категория упаковки II	7,*б*	Радиоактивно Содержимое... Активность... Транспортный индекс... 7.1
Подкласс 7.1 Категория упаковки III	7,*в*	Радиоактивно Содержимое... Активность... Транспортный индекс... 7.1
Подкласс 7.2	7,*г*	Инфекционное вещество В случае повреждения немедленно сообщить санитарным органам 7.2
Класс 8	8	Едкое вещество 8.1; 8.2 или 8.3 (белым цветом)
Класс 9	9	—

ОТРАСЛЕВЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ В ПБТП

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПО ОХРАНЕ ТРУДА В ПОРТАХ (НА ПРИСТАНЯХ) МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА

РД 31.80.04—87
Взамен РД 31.80.04—74

Срок введения в действие установлен с 01.06.88

Настоящее Типовое положение устанавливает систему организации работы в портах (на пристанях) по обеспечению безопасных и здоровых условий труда.

В настоящем Типовом положении определены обязанности руководящих и инженерно-технических работников основных служб и отделов, поэтому при разработке конкретного положения об организации работы по охране труда в порту оно должно быть дополнено аналогичными обязанностями других руководящих и инженерно-технических работников, исходя из специфических условий их участков работы.

При отсутствии в штате порта отдельных должностей, указанных в настоящем Типовом положении, их обязанности по охране труда и технике безопасности должны быть предусмотрены в должностных обязанностях других руководящих и инженерно-технических работников (по заведованию).

Обязанности по обеспечению здоровых и безопасных условий труда и ликвидации причин производственного травматизма должны быть включены в должностные инструкции каждого руководящего и инженерно-технического работника.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Основными задачами работы в порту по охране труда и технике безопасности являются:

1.1.1. Выполнение решений ЦК КПСС, Правительства СССР и ВЦСПС по созданию здоровых и безопасных условий труда работающих, соблюдение законодательства Союза ССР и союзных республик о труде, приказов и писем министерства, постановлений ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота, стандартов системы безопасности труда, отраслевых нормативно-технических документов по охране труда.

1.1.2. Внедрение Системы управления охраной труда и обеспечение ее действенной работы для создания здоровых и безопасных условий труда при производстве погрузочно-разгрузочных и других работ, эксплуатации портовых сооружений, подъемно-транспортного оборудования, грузозахватных приспособлений, автотранспорта, энергетического хозяйства и других портовых технических средств.

1.1.3. Внедрение современных достижений науки и техники в целях предупреждения производственного травматизма и профессиональных заболеваний, устранения опасных и вредных факторов на производстве и повышения культуры производства.

1.1.4. Повышение руководящими, инженерно-техническими работниками, рабочими и служащими порта (пристани) знания правил, норм, стандартов, требований и инструкций по охране труда и технике безопасности, трудового законодательства, безопасных приемов и методов производства работы.

1.1.5. Осуществление систематического контроля за соблюдением правил, норм, требований и инструкций, стандартов системы безопасности труда, другой нормативно-технической документации по охране труда и технике безопасности на каждом рабочем месте.

1.1.6. Проведение постоянной работы по воспитанию у работающих высокого чувства ответственности за личную безопасность и безопасность товарищей по труду, точное соблюдение правил, норм, инструкций, стандартов по безопасности труда, технологии производства, процессов и режимов работы, безопасную эксплуатацию машин, оборудования и инструмента.

1.1.7. Создание надлежащих санитарно-бытовых условий для работающих и обеспечение их средствами индивидуальной и коллективной защиты в соответствии с действующими нормами и требованиями.

1.1.8. Внедрение средств автоматизации и механизации производственных процессов для облегчения и оздоровления условий труда, в первую очередь труда женщин.

1.2. Руководство работой по охране труда и технике безопасности и соблюдению действующего законодательства о труде возлагается на начальника порта (пристани).

1.3. Работа по обеспечению безопасных и здоровых условий труда осуществляется всеми руководящими и инженерно-техническими работниками управления порта (пристани), производственных перегрузочных комплексов (ППК) и других подразделений порта, а на судах портового флота — их командным составом.

1.4. В соответствии с трудовым законодательством все должностные лица несут ответственность в установленном порядке за выполнение возложенных на них обязанностей по обеспечению здоровых и безопасных условий труда на производстве, соблюдению правил, норм, стандартов, требований по охране труда и технике безопасности.

1.5. Непосредственная организация работы по охране труда и технике безопасности и осуществлению контроля за проведением мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда, ликвидации причин травматизма и соблюдению законодательства о труде возлагается на отдел охраны труда и техники безопасности, подчиненный непосредственно начальнику порта (пристани).

2. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

2.1. Начальник порта (пристани)

2.1.1. Обеспечивает работу по созданию здоровых и безопасных условий труда в порту (пристани) и четкое функционирование Системы управления охраной труда и постоянного контроля по охране труда.

2.1.2. Организует через своих заместителей, начальников отделов, перегрузочных комплексов и других подразделений порта (пристани), капитанов судов портового флота выполнение мероприятий по созданию здоровых и безопасных условий труда и соблюдению законодательства о труде, работу Системы управления охраной труда и постоянного контроля по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии с оценкой состояния безопасности на каждом рабочем месте при помощи специальных коэффициентов, обучение, инструктаж и проверку знания руководящими, инженерно-техническими работниками, рабочими и работниками плавсостава правил, норм, стандартов, требований и инструкций по охране труда; заключает соглашение с профсоюзным комитетом об осуществлении мероприятий по охране труда и технике безопасности и обеспечивает его выполнение.

2.1.3. Утверждает по согласованию с профсоюзным комитетом планы мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда, предусматривая в них внедрение новой техники и технологии, механизации и автоматизации тяжелых, опасных и вредных для здоровья людей работ, выделяет денежные и материальные средства для выполнения планов мероприятий по оборудованию кабинета по технике безопасности и пропаганде безопасных методов труда, организует проверку выполнения соглашения по охране труда.

2.1.4. Устанавливает по согласованию с профсоюзным комитетом рациональный режим труда и отдыха отдельных производств, продолжительность дополнительного отпуска работникам с ненормированным рабочим днем, перечень работ и профессий, дающих право на бесплатное получение спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты, обеспечивает их надлежащее хранение, выдачу, стирку, ремонт, сушку, чистку, дезинфекцию.

2.1.5. Заслушивает ежедневно на диспетчерских совещаниях доклад помощника (старшего инженера) по технике безопасности и принимает решения по текущим вопросам охраны труда, по устранению недостатков и нарушений, выявленных отделом охраны труда и техники безопасности, по объективности оценки состояния охраны труда в производственных подразделениях и в целом по порту, о повышении или снижении размеров вознаграждения по итогам работы по охране труда.

2.1.6. Рассматривает совместно с профсоюзным комитетом итоги работы и постоянного контроля по охране труда, ход выполнения комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитар-

но-оздоровительных мероприятий, соглашения по охране труда (приложение к коллективному договору).

2.1.7. Принимает меры воздействия к нарушителям правил, норм и инструкций по охране труда.

2.1.8. Определяет совместно с профсоюзным комитетом моральные и материальные формы поощрения рабочих, инженерно-технических работников, работников плавсостава портового флота, достигших положительных результатов в обеспечении безопасности труда.

2.1.9. Извещает в установленные сроки вышестоящие хозяйственные и профсоюзные органы, техническую инспекцию труда ЦК профсоюза и прокуратуру о несчастных случаях со смертельным исходом, а также о тяжелых и групповых случаях, обеспечивает своевременное расследование и правильный учет этих и других несчастных случаев, принимает участие в расследовании обстоятельств и причин несчастных случаев, принимает меры к ликвидации причин несчастных случаев.

2.1.10. Принимает меры по повышению ответственности руководящих, инженерно-технических работников, рабочих и служащих за соблюдение правил и норм техники безопасности и производственной санитарии, за своевременное выполнение намеченных мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда и требований профсоюзных комитетов и органов государственного и ведомственного надзора.

2.1.11. Утверждает инструкции по охране труда, а также схему движения безрельсового транспорта в порту (пристани).

2.1.12. Обеспечивает разработку и выполнение Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий всеми подразделениями порта.

2.1.13. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.1.14. Осуществляет общее руководство работой по пропаганде охраны труда в порту.

2.2. Заместитель начальника порта (пристани) по эксплуатации

2.2.1. Осуществляет руководство и обеспечивает проведение работы по охране труда при организации и производстве погрузочно-разгрузочных работ, соблюдение технологической дисциплины, а также надзор за безопасным производством работ при перемещении грузов, содержанием в исправном состоянии съемных грузозахватных приспособлений и тары.

2.2.2. Обеспечивает:

2.2.2.1. Четкое функционирование Системы управления охраной

труда при производстве погрузочно-разгрузочных работ с использованием прогрессивных методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда.

2.2.2.2. Соблюдение в порту и его подразделениях действующих правил, норм, стандартов, требований и других нормативных документов по охране труда.

2.2.2.3. Внедрение прогрессивных методов безопасной организации труда, повышение культуры производства.

2.2.2.4. Включение в технологические карты и временные технологические инструкции на все виды и варианты перегрузочных работ конкретных мер безопасности и санитарно-гигиенических требований и их соблюдение.

2.2.2.5. Соблюдение Правил МОПОГ и Правил безопасности труда в морских портах при подготовке и производстве перегрузочных работ с опасными и вредными для здоровья людей грузами.

2.2.2.6. Складирование и укладку грузов на причалах, складах, открытых складских площадях, в трюмах судов, на железнодорожном подвижном составе, безрельсовых транспортных средствах, а также средствах пакетирования в соответствии с требованиями безопасности труда.

2.2.2.7. Разработку и реализацию перспективных и текущих планов и мероприятий по дальнейшему облегчению и оздоровлению условий труда, ликвидации причин производственного травматизма, а также Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий.

2.2.2.8. Всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.2.2.9. Проведение работы по пропаганде охраны труда.

2.2.3. Участвует в работе комиссии по расследованию обстоятельств и причин несчастных случаев, происшедших при производстве погрузочно-разгрузочных работ, разрабатывает мероприятия по устранению причин таких несчастных случаев и обеспечивает своевременное их выполнение. Обеспечивает точный учет несчастных случаев в подчиненных производственных подразделениях.

2.2.4. Организует разработку новых и пересмотр действующих инструкций по охране труда и обеспечение ими работников подведомственных подразделений.

2.2.5. Принимает участие в работе по обучению и проверке знания руководящих и инженерно-технических работников правил, норм, требований, инструкций по охране труда и трудового законодательства.

2.2.6. В установленные сроки (не реже двух раз в месяц) проводит совещания по текущим вопросам охраны труда, по состоянию производственного травматизма, по ходу выполнения намеченных мероприятий по устранению причин несчастных случаев, по

работе системы управления охраной труда в подчиненных производственных подразделениях.

2.2.7. Ежеквартально в установленные сроки совместно с представителями профсоюзного комитета, отдела охраны труда и техники безопасности, санитарного надзора и отделов технологии и механизации, проверяет соблюдение действующих правил, норм, требований и инструкций по охране труда; выполнение плановых мероприятий по улучшению условий труда, Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий, предписаний органов государственного и ведомственного надзора; регулярность и результаты проведения ежедневного и ежемесячного контроля состояния охраны труда на рабочих местах производственных перегрузочных комплексов, складов и других подчиненных производственных подразделений.

2.2.8. Осуществляет внедрение и соблюдение ГОСТ ССБТ.

2.3. Главный инженер порта (пристани)

2.3.1. Осуществляет руководство и обеспечивает проведение работы по охране труда при технической эксплуатации перегрузочных машин, сменных грузозахватных органов и рельсовых крановых путей в части ремонта, содержания в исправном состоянии и надзора за ними.

2.3.2. Обеспечивает (по заведованию):

2.3.2.1. Четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием прогрессивных методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда.

2.3.2.2. Выполнение в порту и его подразделениях действующих правил, норм, стандартов, требований, инструкций и других нормативных документов по охране труда.

2.3.2.3. Безопасные и здоровые условия труда в механических мастерских, строительных подразделениях, энергетическом и паросиловом хозяйстве и других подразделениях порта.

2.3.2.4. Разработку перспективных и текущих планов и мероприятий по дальнейшему улучшению условий труда и ликвидации причин травматизма, Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий и своевременное и качественное их выполнение.

2.3.2.5. Всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.3.2.6. Осуществление мероприятий по повышению культуры производства.

2.3.2.7. Соблюдение требований безопасности, производственной санитарии и эргономики при модернизации зданий, сооружений, перегрузочных машин и оборудования, а также включение указанных требований в проекты производства работ.

2.3.2.8. Установку на территории порта необходимых ограждений, систем сигнализации, знаков безопасности, а также соблюдение требований безопасности при передвижении автотранспортных средств.

2.3.2.9. Разработку паспортов санитарно-технического состояния рабочих мест ППК и других производственных подразделений порта.

2.3.2.10. Безопасные условия труда при выполнении монтажных и демонтажных работ на территории порта (в том числе производимых и сторонними организациями).

2.3.2.11. Разработку новых и пересмотр действующих инструкций по охране труда для рабочих всех профессий, занятых на работах в подчиненных производственных подразделениях, а также на все виды работ, выдачу инструкций работающим и наличие инструкций на рабочих местах.

2.3.2.12. Правильное ведение технической документации на оборудование, машины, механизмы и приспособления в соответствии с установленными правилами и положениями.

2.3.2.13. Содержание в исправном состоянии оградительных приспособлений, предохранительной сигнализации на станках, машинах, механизмах и другом оборудовании, а также наличие в установленных местах знаков безопасности.

2.3.2.14. Своевременное и качественное техническое освидетельствование машин, механизмов и оборудования.

2.3.3. Участвует в работе комиссии по расследованию обстоятельств и причин несчастных случаев, происшедших в подчиненных производственных подразделениях или при производстве погрузочно-разгрузочных и других работ по техническим причинам (конструктивный недостаток или неисправность машин и оборудования, отсутствие, несовершенство или неисправность ограждений, сигнализации и т. п.).

Разрабатывает совместно с руководителем производственного подразделения, на котором произошел несчастный случай, меры по ликвидации его причин и обеспечивает их выполнение.

2.3.4. Утверждает акты о несчастном случае по форме Н-1 по всем подразделениям порта.

2.3.5. Принимает участие в работе по обучению и проверке знания руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований и инструкций по охране труда и трудового законодательства.

2.3.6. В установленные сроки (не реже двух раз в месяц) проводит совещания по текущим вопросам охраны труда, по состоянию производственного травматизма, ходу выполнения намеченных мероприятий по устранению причин несчастных случаев, по работе системы управления охраной труда в подчиненных производственных подразделениях.

2.3.7. Ежеквартально в установленные сроки совместно с пред-

ставителями профсоюзного комитета, отдела охраны труда и техники безопасности, санитарного надзора, отдела механизации и других отделов порта проверяет соблюдение действующих правил, норм, требований и инструкций по охране труда; выполнение плановых мероприятий по улучшению условий труда, Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий, предписаний органов государственного и ведомственного надзора; регулярность и результаты проведения ежедневного и ежемесячного контроля состояния охраны труда на рабочих местах в подчиненных ему подразделениях.

2.3.8. Разрабатывает мероприятия по внедрению более совершенных конструкций ограждений и предохранительных устройств, защитных приспособлений, а также рационализаторских предложений и изобретений по охране труда.

2.3.9. Осуществляет внедрение и соблюдение ГОСТ ССБТ.

2.3.10. Осуществляет руководство работой по пропаганде охраны труда в подчиненных производственных подразделениях.

2.4. Заместитель начальника порта по организации труда и технологии погрузочно-разгрузочных работ

2.4.1. Обеспечивает проведение работы по охране труда в подчиненных ему подразделениях порта, а также по закрепленным за ним направлениям работ, используя Систему управления охраной труда и прогрессивные методы оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда.

2.4.2. Обеспечивает включение конкретных мер безопасности и требований ГОСТ ССБТ в технологические карты и временные технологические инструкции на все виды и варианты перегрузочных работ и их соблюдение в процессе работы.

2.4.3. Организует осуществление действенного контроля за правильностью укладки грузов на причалах, складах и тыловых площадках, за наличием необходимых проходов и проездов между штабелями грузов и принимает меры, исключающие загроможденность габаритов подкрановых и железнодорожных путей, мест производства перегрузочных работ и доступа к судам. Устанавливает пути и порядок движения средств безрельсового автотранспорта в порту. Осуществляет надзор за содержанием в исправном состоянии и правильным применением грузозахватных приспособлений и вспомогательного инвентаря.

2.4.4. Принимает участие в разработке перспективных и текущих планов мероприятий по дальнейшему облегчению и оздоровлению условий труда на погрузочно-разгрузочных работах и ликвидации причин травматизма. Обеспечивает осуществление этих планов.

2.4.5. Участвует в работе комиссии по расследованию несчастных случаев, происшедших при выполнении погрузочно-разгрузочных работ. Принимает участие в разработке мероприятий по устранению причин таких несчастных случаев, обеспечивает их выполнение, а также точный учет несчастных случаев в подчиненных производственных подразделениях.

2.4.6. Организует разработку новых и пересмотр действующих инструкций по охране труда для работников подведомственных подразделений и обеспечение ими этих работников.

2.4.7. Принимает участие в работе по обучению и проверке знания руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований по охране труда и трудового законодательства.

2.4.8. Систематически (не реже двух раз в месяц) в установленные сроки проводит совещания по текущим вопросам, по состоянию производственного травматизма, обсуждение эффективности мер, принимаемых для устранения причин несчастных случаев.

2.4.9. Ежеквартально в установленные сроки совместно с представителями профсоюзных комитетов, отдела охраны труда и техники безопасности, санитарного надзора, отдела технологии и других подразделений проверяет соблюдение действующих правил, норм, требований и инструкций по охране труда; выполнение мероприятий по улучшению условий труда, предписаний контролирующих и вышестоящих органов; регулярность и действенность проведения ежедневного и ежемесячного контроля состояния охраны труда на рабочих местах в подчиненных ему подразделениях.

2.4.10. Организует работу по пропаганде охраны труда в подчиненных подразделениях.

2.4.11. Обеспечивает внедрение научной организации труда и передового опыта производства погрузочно-разгрузочных работ.

2.5. Заместитель начальника порта по кадрам

2.5.1. Осуществляет руководство и контроль за приемом на работу рабочих и служащих в соответствии с требованиями охраны труда.

2.5.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда.

2.5.3. Организует проведение первичных и периодических медицинских осмотров работников порта и обеспечивает контроль за прохождением ими таких медосмотров.

2.5.4. Обеспечивает организацию и контроль за обучением работников порта, прохождением ими переаттестации, проверки знания правил и норм охраны труда и выдачей соответствующих удостоверений.

2.5.5. Принимает участие в работе по организации обучения и проверке знания руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований по охране труда.

2.5.6. Направляет вновь поступающих на работу для прохождения вводного инструктажа по охране труда.

2.5.7. Осуществляет контроль за соблюдением законодательства о применении труда женщин и подростков, инвалидов. Участвует в разработке и контролирует выполнение мероприятий по высвобождению женщин с тяжелых ручных работ.

2.5.8. Обеспечивает повышение квалификации работников отдела охраны труда и техники безопасности.

2.5.9. Обеспечивает соблюдение требований безопасности при использовании рабочей силы, привлекаемой для кратковременной работы из сторонних организаций.

2.5.10. При назначении руководящих и инженерно-технических работников на новые должности обеспечивает проверку их знаний по охране труда применительно к этим должностям.

2.6. Заместитель начальника порта по экономике

2.6.1. Обеспечивает соблюдение правил, норм, требований и инструкций по охране труда по своему заведованию.

2.6.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда.

2.6.3. Организует учет сверхурочных работ и обеспечивает соблюдение законодательства по охране труда по их применению.

2.6.4. Осуществляет контроль за выполнением мероприятий коллективного договора, принимает меры к устранению нарушений и привлечению виновных в этом к ответственности.

2.6.5. Обеспечивает контроль за соблюдением законодательства по охране труда женщин и подростков, о рабочем времени и времени отдыха всех работников порта. Принимает меры к устранению нарушений.

2.6.6. Обеспечивает соблюдение требований охраны труда при разработке новых и пересмотре действующих норм и штатов.

2.6.7. Участвует в подведении итогов работы по охране труда, социалистического соревнования, движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и предусматривает средства для поощрения передовых коллективов и работников порта, добившихся лучших результатов в работе по охране труда.

2.6.8. Обеспечивает финансирование мероприятий, направленных на оздоровление и улучшение условий труда.

2.7. Заместитель начальника порта — капитан порта

2.7.1. Обеспечивает соблюдение действующих законов, постановлений, распоряжений, международных соглашений по безопасности мореплавания на акватории порта, безопасную перевозку пассажиров и грузов судами портового флота.

2.7.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда на подведомственных ему судах и береговых объектах порта.

2.7.3. Осуществляет контроль за надлежащей организацией службы на судах и обеспечивает соответствие средств доступа на суда требованиям техники безопасности.

2.7.4. Организует разработку новых и пересмотр действующих инструкций по охране труда и обеспечение ими работников подведомственных подразделений.

2.7.5. Руководит работой квалификационной комиссии по проверке знания лицами командного состава судов и инженерно-техническими работниками портового флота и инспекции портового надзора правил, норм, требований и инструкций по охране труда. На основании результатов проверки дает заключение о дальнейшем использовании лиц командного состава судов и инженерно-технических работников в соответствующих должностях.

2.7.6. Участвует в расследовании несчастных случаев, аварий на судах и в береговых подразделениях, разработке мероприятий по ликвидации причин травматизма и аварий, обеспечивает их выполнение.

2.7.7. Обеспечивает исправное состояние причальных сооружений порта, наличие спасательных средств на причалах и судах, безопасную швартовку судов и их стоянку у причалов.

2.7.8. Обеспечивает внедрение и соблюдение стандартов СБТ, других НТД по охране труда на судах портового флота и в подведомственных подразделениях.

2.8. Заместитель начальника порта по общим вопросам (по быту)

2.8.1. Осуществляет руководство работой по санитарно-бытовому и лечебно-оздоровительному обслуживанию работников порта.

2.8.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда по объектам, входящим в сферу его деятельности.

2.8.3. Обеспечивает:

2.8.3.1. Подразделения порта служебными и санитарно-бытовыми помещениями в соответствии со СНиП и содержание их в надлежащем техническом и санитарном состоянии.

2.8.3.2. Разработку и реализацию Комплексного плана улучше-

ния условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий в части санитарно-бытовых помещений и устройств, лечебно-профилактических и оздоровительных учреждений.

2.8.3.3. Организацию общественного питания, в том числе диетического, специального и в ночных сменах.

2.8.3.4. Организацию работы санитарно-оздоровительных, детских дошкольных учреждений, пионерских лагерей, баз отдыха и т. п.

2.8.3.5. Работников порта спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими нормами и условиями их труда.

2.8.3.6. Ремонт, химическую чистку, стирку, обеспыливание и дезинфекцию спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты.

2.8.3.7. Разработку, согласование и утверждение новых и пересмотр действующих инструкций по охране труда для сотрудников санитарно-оздоровительных, детских дошкольных учреждений, пионерских лагерей, баз отдыха и т. п., а также включение в должностные инструкции руководящих и инженерно-технических работников указанных учреждений вопросов по охране труда.

2.8.4. Осуществляет руководство и контроль за соблюдением требований охраны труда при эксплуатации санитарно-оздоровительных, детских дошкольних учреждений, баз отдыха и других подведомственных ему учреждений.

2.8.5. Принимает участие в расследовании несчастных случаев, происшедших на подведомственных ему объектах (в учреждениях), разрабатывает мероприятия по ликвидации причин травматизма и обеспечивает их выполнение.

2.9. Главный (старший) диспетчер порта, его заместители

2.9.1. Предусматривают при составлении проекта сменно-суточного плана условия, обеспечивающие безопасность производства погрузочно-разгрузочных работ, доводят их до начальников ППК, диспетчерского персонала и других заинтересованных работников.

2.9.2. Осуществляют оперативный контроль за соблюдением требований техники безопасности и производственной санитарии на погрузочно-разгрузочных работах и обеспечивают через руководящих и инженерно-технических работников ППК точное соблюдение правил, норм и инструкций по охране труда и устранение выявленных нарушений.

2.9.3. Своевременно ставят в известность руководителей ППК, токсикологической лаборатории (СЭС), отдела охраны труда и техники безопасности и других заинтересованных подразделений о предстоящей перегрузке опасных грузов.

2.9.4. Контролируют соблюдение диспетчерами порта требований Правил безопасности труда в морских портах, Правил МОПОГ, своевременность проведения и полноту ознакомления производи-

телей работ (стивидоров, инженеров-организаторов, сменных помощников начальников складов и др.) с оперативным планом, рабочими технологическими картами, временными технологическими инструкциями на предстоящие виды работ, принятие ими необходимых мер по обеспечению безопасности на рабочих местах.

2.9.5. Принимают участие в разработке перспективного и текущего планов по дальнейшему улучшению условий труда и ликвидации причин травматизма.

2.9.6. Принимают участие в расследовании несчастных случаев, происшедших на погрузочно-разгрузочных работах в результате недостатков или нарушений организации производства, разрабатывают меры по ликвидации причин таких несчастных случаев и обеспечивают их выполнение.

2.9.7. Принимают участие в работе по пропаганде охраны труда.

2.10. Главный энергетик порта

2.10.1. Обеспечивает содержание в исправном состоянии и безопасную эксплуатацию энергохозяйства порта, выполнение мероприятий по безопасности труда на электроустановках и сетях как в производственных, так и в бытовых зданиях и сооружениях, на санитарно-оздоровительных, культурно-просветительных, спортивных и других объектах порта.

2.10.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда по объектам, входящим в сферу его деятельности.

2.10.3. Разрабатывает мероприятия по внедрению более совершенных конструкций ограждений и предохранительных устройств, защитных приспособлений, рационализаторских предложений и изобретений по охране труда.

2.10.4. Обеспечивает:

2.10.4.1. Соблюдение действующих Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей Госэнергонадзора СССР.

2.10.4.2. Организацию обучения, проведения инструктажа и проверки знаний электротехнического персонала, присвоение квалификационной группы допуска по электробезопасности инженерно-техническим работникам и рабочим в соответствии с выполняемой работой.

2.10.4.3. Допуск к работе лиц, связанных с обслуживанием электроустановок, при наличии у них соответствующих квалификационных удостоверений.

2.10.4.4. Обязательное использование диэлектрических средств защиты, электробезопасного инструмента применительно к выполняемой работе, своевременное испытание таких средств.

2.10.4.5. Своевременное расследование несчастных случаев, связанных с поражением электрическим током, разработку и выполнение мероприятий по предупреждению случаев электротравматизма.

2.10.4.6. Проведение периодических обследований всех электроустановок и сетей порта по графику, утвержденному главным инженером порта.

2.10.4.7. Надлежащее содержание и техническую эксплуатацию электрифицированного инструмента, заземляющих устройств, надежную и безопасную работу электроустановок.

2.10.4.8. Замер освещенности рабочих мест, цехов, производственных и вспомогательных помещений, территорий и доведение уровней освещенности до действующих санитарных норм; измерение сопротивления изоляции и поддержание ее на должном уровне.

2.10.4.9. Отвечающее требованиям безопасности техническое и санитарное состояние трансформаторных подстанций, осветительных мачт, светильников, силовых шкафов, электроколонок, высоковольтного и низковольтного оборудования и сетей, а также переносного временного электроосвещения.

2.10.4.10. Разработку технологических процессов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию электроустановок.

2.11. Осуществляет общий надзор и контроль, проводит консультации по технической эксплуатации электроустановок и электрооборудования, находящихся в ведении служб и отделов порта.

2.12. Принимает участие в работе по пропаганде охраны труда.

2.13. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.11. Главный технолог порта — начальник технологического отдела

2.11.1. Обеспечивает в разрабатываемых технологических процессах погрузки-выгрузки грузов соблюдение правил, норм, требований по охране труда.

2.11.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда.

2.11.3. Осуществляет контроль за соблюдением технологии производства работ, обеспечивает развитие и внедрение прогрессивных безопасных технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ.

2.11.4. Обеспечивает безопасность опытных технологических процессов, опытной эксплуатации средств новой техники, а также использование необходимого оборудования и приспособлений, гарантирующих безопасное производство работ.

2.11.5. Осуществляет надзор за надлежащей технической эксплуатацией грузозахватных устройств и приспособлений, а также за работой участка технологического обеспечения и склада технологической оснастки в части наличия необходимого количества и содержания в исправном техническом состоянии технологической оснастки.

2.11.6. Прекращает грузовые работы, проводимые с нарушением утвержденной технологии, действующих правил безопасности труда и технической эксплуатации, а также других правил, норм и инструкций, регламентирующих условия безопасного выполнения перегрузочных работ, информируя об этом начальника ППК для принятия необходимых мер. Данное им запрещение может быть отменено только письменным распоряжением начальника порта.

2.11.7. Участвует в обучении работников ППК безопасным методам выполнения погрузочно-разгрузочных работ и в работе квалификационной комиссии по проверке знания руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований и инструкций по охране труда.

2.11.8. Принимает участие в организации проведения конкурсов-смотров и других мероприятий, направленных на улучшение условий труда и обеспечение безопасности производства погрузочно-разгрузочных работ.

2.11.9. Участвует в расследовании несчастных случаев, происшедших из-за нарушений или недостатков технологии перегрузочных работ, разрабатывает и осуществляет мероприятия, направленные на предупреждение подобных несчастных случаев.

2.11.10. Проводит работу по пропаганде прогрессивной технологии и безопасности труда при производстве погрузочно-разгрузочных работ.

2.12. Главный бухгалтер порта

2.12.1. Обеспечивает:

2.12.1.1. Своевременное и правильное расходование денежных средств, ассигнованных на улучшение охраны и условий труда, их надлежащий учет.

2.12.1.2. Составление в установленные сроки «Сведений о затратах на мероприятия по охране труда» (форма № 7-твн).

2.12.1.3. Контроль за своевременным оформлением и оплатой больничных листов работников порта, пострадавших при несчастных случаях на производстве, связанных с работой.

2.12.1.4. Своевременное сообщение о материальных потерях в связи с несчастными случаями (оплата больничных листов, стоимость испорченного оборудования, материалов и т. п.) и выплатах возмещения ущерба работникам, пострадавшим на производстве.

2.12.1.5. Выполнение работниками подведомственного ему подразделения норм и правил охраны труда.

2.13. Помощник начальника порта (старший диспетчер) по железнодорожным операциям

2.13.1. Обеспечивает:

2.13.1.1. Соблюдение действующих правил и норм по охране труда при производстве маневровых работ железнодорожным подвижным составом на территории порта и находящимися под обработкой вагонами.

2.13.1.2. Своевременную информацию о предстоящей маневровой работе на территории порта.

2.13.2. Разрабатывает Инструкцию по обеспечению безопасности движения при производстве грузовых и маневровых работ в порту, согласовывает с начальником железнодорожной станции и представляет на утверждение начальнику порта.

2.13.3. Принимает участие в расследовании аварий и аварийных происшествий при маневровых операциях в комиссии по расследованию несчастных случаев, связанных с маневровыми операциями на территории порта. Разрабатывает мероприятия по предупреждению подобных несчастных случаев в дальнейшем.

2.13.4. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.14. Заместитель главного инженера порта

2.14.1. Осуществляет руководство и контроль за обеспечением безопасных и здоровых условий труда при эксплуатации и ремонте гидротехнических сооружений, складских и других производственных и бытовых помещений, системы канализации, очистных сооружений и других производственно-хозяйственных объектов, за правильным их применением и безопасностью их обслуживания, своевременным ремонтом и содержанием в исправном состоянии.

2.14.2. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценок и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда в подведомственных ему подразделениях.

2.14.3. Осуществляет контроль за обеспечением охраны труда на ремонтных работах, выполняемых силами порта и подрядными организациями.

2.14.4. Обеспечивает соблюдение требований охраны труда, а также учет рекомендаций по эстетике на ремонтных, строительных и благоустроительных работах во всех структурных подразделениях порта и на общественных объектах (общежитиях, клубах, библиотеках и т. д.).

2.14.5. Обеспечивает соблюдение требований безопасности при выполнении монтажных работ на территории порта.

2.14.6. Участвует в комиссии по расследованию несчастных случаев, происшедших в подведомственных подразделениях и на объектах в результате неисправности оборудования, отсутствия или несовершенства оградительной техники, отсутствия сигнализации и т. п.

2.14.7. Разрабатывает совместно с непосредственным руководителем производственного подразделения, в котором произошел несчастный случай, меры по ликвидации причин несчастных случаев и контролирует их выполнение.

2.14.8. Систематически (не реже одного раза в месяц) в установленные в порту дни проводит совещания по текущим вопросам охраны труда, состоянию производственного травматизма, рассмотрению эффективности мер, принимаемых для устранения причин происшедших несчастных случаев в подчиненных ему производственных подразделениях.

2.14.9. Принимает участие в работе по обучению и проверке знания руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований охраны труда в подчиненных производственных подразделениях.

2.14.10. Ежеквартально в установленные сроки совместно с представителями профорганизации, отдела охраны труда и техники безопасности, санитарного надзора, отдела механизации и представителей других отделов порта проводит проверку соблюдения норм, правил, требований и инструкций по охране труда, выполнения плановых мероприятий по улучшению условий труда, предписаний контролирующих и вышестоящих органов, регулярности проведения ежедневного, двухнедельного и ежемесячного контроля состояния охраны труда на рабочем месте и в подчиненных подразделениях.

2.14.11. Принимает участие в разработке перспективных и текущих планов мероприятий по облегчению и оздоровлению труда портовых рабочих и ликвидации причин травматизма, обеспечивает выполнение этих планов.

2.14.12. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов работы по охране труда.

2.14.13. Всемерно способствует работе по пропаганде охраны труда в подчиненных производственных подразделениях.

2.14.14. При отсутствии главного инженера выполняет все функции, указанные в разд. 2.3 настоящего Типового положения.

2.15. Начальник отдела механизации

2.15.1. Предусматривает соблюдение требований охраны труда при организации и внедрении комплексно-механизированных и автоматизированных перегрузочных линий, а также при согласовании технологических процессов.

2.15.2. Участвует в комиссии по проведению квартального контроля по охране труда и обеспечивает функционирование Системы управления охраной труда в подведомственных ему подразделениях.

2.15.3. Обеспечивает надзор за соблюдением правил и норм техники безопасности, электробезопасности и гигиены труда при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных машин и оборудования, грузозахватных приспособлений, специальных перегрузочных

установок, машин внутрипортового транспорта, оборудования портовых мастерских.

2.15.4. Обеспечивает внедрение и соблюдение стандартов безопасности труда при эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании перегрузочных машин.

2.15.5. Разрабатывает меры по улучшению условий труда и учитывает рекомендации по технической эстетике при модернизации перегрузочного оборудования.

2.15.6. Устанавливает наблюдение за обеспечением безопасности при проведении монтажа и демонтажа перегрузочных машин и оборудования как средствами порта, так и сторонними организациями.

2.15.7. Составляет рекламации на перегрузочные машины и оборудование, станки, механизмы и т. д., имеющие конструктивные недостатки, ухудшающие условия обслуживания, и разрабатывает предложения по улучшению их конструкций.

2.15.8. Принимает участие в комиссии по проверке знания руководящими и инженерно-техническими работниками порта правил, норм, требований по охране труда.

2.15.9. Участвует в обучении работников порта методам безопасной эксплуатации перегрузочных машин и оборудования.

2.15.10. Разрабатывает предложения по повышению безопасности обслуживания перегрузочных машин и оборудования, улучшению санитарно-гигиенических условий для включения в сводные перспективные и текущие планы по порту.

2.15.11. Осуществляет контроль за техническим состоянием внутрипортового транспорта в процессе его эксплуатации.

2.15.12. Обеспечивает своевременность предъявления на освидетельствование оборудования, подконтрольного органам Госгортехнадзора, Госэнергонадзора, и организовывает своевременное выполнение их предписаний, а также предписаний технической инспекции труда ЦК профсоюза и органов санитарного надзора.

2.15.13. Участвует в расследовании несчастных случаев, происшедших из-за конструктивных недостатков, неисправностей или неправильной эксплуатации машин, механизмов, станков, электрических установок и коммуникаций.

2.15.14. Разрабатывает инструкции по охране труда для работников, осуществляющих управление и техническое обслуживание перегрузочных машин и оборудования, обеспечивает своевременный и качественный инструктаж и обучение работников безопасным методам работы.

2.15.15. Уведомляет органы Госгортехнадзора об авариях с грузоподъемными машинами, зарегистрированными в органах технадзора, и несчастных случаях, происшедших при их эксплуатации, обеспечивает сохранность обстановки аварии (несчастных случаев).

2.15.16. Всемерно способствует работе по пропаганде охраны труда в подчиненных производственных подразделениях и рас-

пространению движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий».

2.16. Начальник технического отдела, начальник отдела гидротехнических и инженерных сооружений

2.16.1. Контролирует соблюдение правил эксплуатации производственных, служебных и бытовых зданий и сооружений, вентиляционных установок.

2.16.2. Обеспечивает функционирование Системы управления охраной труда в подведомственных производственных подразделениях.

2.16.3. Подготавливает и организовывает правильное ведение технической документации на благоустройство и ремонт зданий, сооружений, бытовых помещений, причалов, территории и т. д. в соответствии с действующими СНиП.

2.16.4. Контролирует организацию и соблюдение безопасных и здоровых условий труда на строящихся и ремонтируемых объектах.

2.16.5. Разрабатывает проекты перспективных и текущих планов и мероприятий по дальнейшему улучшению условий труда и ликвидации причин травматизма.

2.16.6. Контролирует состояние подкрановых путей в порту.

2.16.7. Принимает участие в составлении паспортов санитарно-технического состояния порта и его подразделений.

2.16.8. Обеспечивает разработку схем движения по дорогам, проездам и пешеходным дорожкам и проходам в порту в целях безопасного движения внутрипортового транспорта и пешеходов.

2.16.9. Согласовывает с соответствующими службами управления дороги устройство железнодорожных переездов через железнодорожные пути на территории порта.

2.16.10. Обеспечивает внедрение и соблюдение стандартов по безопасности труда в поднадзорных подразделениях и на участках порта.

2.16.11. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.17. Начальник отдела капитального строительства

2.17.1. Осуществляет руководство и контроль за работой по охране труда на объектах, строящихся силами порта.

2.17.2. Обеспечивает строящиеся объекты порта проектно-сметной документацией, отвечающей требованиям действующих СНиП, и ее соблюдение при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте.

2.17.3. Обеспечивает ввод в эксплуатацию объектов капитального строительства при полном и качественном выполнении работ в соответствии с проектом.

2.17.4. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда в подведомственных производственных подразделениях.

2.17.5. Принимает участие в расследовании несчастных случаев, происшедших с работниками порта на объектах капитального строительства, в соответствии с действующим положением разрабатывает меры по устранению причин таких случаев.

2.17.6. Обеспечивает разработку и реализацию Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий в части реконструкции, капитального ремонта зданий и сооружений, находящихся в технически неудовлетворительном состоянии, а также санитарно-бытовых помещений, лечебно-профилактических и оздоровительных учреждений.

2.18. Начальник портового пункта, пристани и его заместитель по эксплуатации

2.18.1. Осуществляют руководство и контроль за работой в области охраны труда и обеспечивают соблюдение трудового законодательства в портовом пункте (на пристани).

2.18.2. Обеспечивают четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием прогрессивных методов оценки и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда во всех производственных подразделениях портового пункта (пристани).

2.18.3. Обеспечивают производство перегрузочных работ в соответствии с рабочими технологическими картами и временными технологическими инструкциями.

2.18.4. Обеспечивают правильность технической эксплуатации перегрузочных машин, грузозахватных приспособлений, тары, инструмента и т. п.

Обеспечивают условия для хранения, ремонта, периодических испытаний, правильность выдачи в соответствии с предстоящим вариантом работы грузозахватных приспособлений, инструмента, оборудования.

2.18.5. Организуют перегрузочные работы с учетом установленных правил складирования грузов на причалах и тыловых площадках портового пункта и соблюдения свободных проходов, проездов, подходов к судам и местам работы. Принимают немедленные меры по устранению загроможденности и нарушения свободных проходов и проездов между штабелями грузов.

2.18.6. Обеспечивают подготовку причала, складской площадки, оборудования и инструмента к перегрузке опасного или вредного для здоровья людей груза, проверяют подготовленность к предстоящей работе инженерно-технических работников и рабочих и контролируют соблюдение мер безопасности и гигиены труда в течение всего периода перегрузки и временного хранения груза.

2.18.7. Обеспечивают соблюдение требований охраны труда при работе в трюмах судов, в железнодорожных вагонах и на

складах с применением подъемно-транспортных машин. Устанавливают в каждой рабочей смене надлежащий надзор за организацией труда и соблюдением норм и правил безопасности на всех участках работы со стороны инженерно-технических работников, аттестованных в соответствии с Правилами безопасности труда в морских портах и Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов.

2.18.8. Организуют безопасное проведение монтажных работ на территории портового пункта (пристани), выполняемых портом (пристанью), и обеспечивают выполнение мер безопасности, когда эти работы ведутся сторонними организациями.

2.18.9. Разрабатывают совместно с профсоюзным комитетом и реализуют конкретные предложения по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма для включения в перспективные и текущие планы порта (пристани).

2.18.10. Участвуют в расследовании несчастных случаев, происшедших в портовом пункте (на пристани), выявляют вызвавшие их причины и принимают меры к ликвидации причин производственного травматизма, обеспечивают качественный и точный учет несчастных случаев на производстве.

2.18.11. Обеспечивают:

2.18.11.1. Разработку новых инструкций по охране труда и периодический пересмотр действующих, контролируют их соблюдение при производстве работ.

2.18.11.2. Рабочие места и производственные участки инструкциями, знаками безопасности, плакатами, ограждениями и предупредительными надписями, организуют ежегодное представление заявок на имущество, механизмы, материалы.

2.18.11.3. Своевременность и должное качество инструктажа и обучение рабочих безопасным приемам и методам работы, а также контролируют качество инструктажа, проводимого производителями работ (стивидорами, сменными помощниками начальников складов, инженерами-организаторами) и руководителями смены, о характере и условиях предстоящих работ.

2.18.11.4. Своевременную выдачу работающим согласно действующим нормам спецодежды, спецобуви, защитных приспособлений, спецмолока, спецмыла; своевременную стирку, ремонт, дезинфекцию, обеспыливание и хранение спецодежды, спецобуви, других средств индивидуальной защиты. Обеспечивают работающих нейтрализующими веществами.

2.18.11.5. Создание на рабочих местах и производственных участках портпункта здоровых и безопасных условий труда.

2.18.11.6. Четкую работу Системы постоянного контроля по охране труда; в установленные сроки совместно с профсоюзным комитетом, инженером по технике безопасности и с участием ответственных работников портпункта проводят оценку состояния охраны труда на производственных объектах и рабочих местах, проверяют эффективность ежедневных проверок и принимают меры к устранению выявленных нарушений и недостатков.

2.18.11.7. Безопасное содержание производственных и вспомогательных помещений, оборудования, перегрузочных машин, грузоподъемных приспособлений, тары и инструмента, предохранительных устройств и санитарно-технических установок, а также правильную организацию работы, рабочих мест в части безопасности труда; содержание санитарно-бытовых помещений в надлежащем санитарном состоянии.

2.18.11.8. Разработку маршрутов движения технологических средств и автотранспорта, принимающего участие в погрузочно-разгрузочных работах, в соответствии с утвержденной схемой движения внутрипортового транспорта.

2.18.11.9. Внедрение и соблюдение стандартов ССБТ и НТД по охране труда, а также паспортизацию рабочих мест.

2.18.12. Организуют работу по пропаганде охраны труда, используя все средства агитационно-массовой работы.

2.19. Сменный старший диспетчер (диспетчер) порта

2.19.1. Осуществляет оперативное руководство работами, производимыми в порту, предусматривает необходимые меры безопасности в соответствии с требованиями безопасности труда, технической эксплуатации, технологических карт и инструкций по охране труда.

2.19.2. Осуществляет постоянный оперативный контроль за соблюдением правил и инструкций по охране труда на всех производственных участках и принимает меры к устранению выявленных недостатков.

2.19.3. Осуществляет контроль за правильностью допуска лиц к работе в соответствии с правилами безопасности труда, наличием у рабочих удостоверений на право допуска к работе, своевременным и качественным инструктажем на рабочем месте производителями работ, организацией и качеством проведения ежесменного контроля всеми организаторами работ.

2.19.4. Информирует руководителей смен ППК о предстоящих работах, обращая особое внимание на поступление в порт опасных и вредных для здоровья людей грузов.

2.19.5. Согласовывает с руководителями смен ППК расстановку бригад, механизмов, железнодорожного подвижного состава по фронту работ с учетом обеспечения безопасного выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

2.19.6. Принимает участие в работе по пропаганде охраны труда и обеспечивает функционирование Системы управления охраной труда в порту и его подразделениях.

2.20. Начальник производственного перегрузочного комплекса

2.20.1. Обеспечивает соблюдение правил, норм, требований и инструкций по охране труда при организации и производстве погрузочно-разгрузочных работ.

2.20.2. Обеспечивает наличие наглядной агитации по охране труда, дорожных и предупредительных знаков на территории производственного перегрузочного комплекса, причала, склада; закрытие решетками, крышками ливнесточных и других колодцев; складирование грузов в соответствии с правилами безопасности труда; соблюдение крановых и дорожных габаритов, нанесение габаритных и других линий разметки территории.

2.20.3. Организует перегрузочные работы на производственном перегрузочном комплексе, причале с учетом установленных правил складирования грузов на причалах и тыловых площадках и соблюдения свободных проходов, проездов, подходов к судам, местам работы портовых рабочих. Принимает немедленные меры по устранению загроможденности и нарушения свободных проходов между штабелями грузов.

2.20.4. Обеспечивает своевременность, качество и надлежащее оформление инструктажа по технике безопасности работников производственного перегрузочного комплекса, причала, склада.

2.20.5. Расследует несчастные случаи, происшедшие на подведомственном ему участке. Принимает меры по ликвидации причин производственного травматизма.

2.20.6. Обеспечивает:

2.20.6.1. Содержание помещений складов в санитарном состоянии, наличие аптечек в них, наглядной агитации по технике безопасности и соответствие питьевого режима санитарным нормам.

2.20.6.2. Внедрение прогрессивных технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ.

2.20.6.3. Своевременность и качественное выполнение технического обслуживания закрепленного за ППК подъемно-транспортного оборудования.

2.20.6.4. Четкое функционирование Системы управления охраной труда с использованием методов оценки и стимулирования работы по созданию здоровых и безопасных условий труда на рабочих местах ППК.

2.20.6.5. Подготовку причала, складских площадок, оборудования и инструмента к перегрузке опасного или вредного для здоровья людей груза.

2.20.6.6. Разработку новых инструкций по охране труда и периодический пересмотр действующих.

2.20.6.7. Наличие необходимой технологической документации на производство погрузочно-разгрузочных работ, Правил МОПОГ, инструкций и других НТД по безопасности труда.

2.20.7. Осуществляет контроль за соблюдением требований безопасности труда на всех участках перегрузочного комплекса.

2.20.8. Участвует в разработке Комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий.

2.20.9. Организует расследование несчастных случаев, происшедших на ППК, и участвует в нем, выявляет причины их возникновения и принимает меры по ликвидации причин травматизма, обеспечивает качественный и точный учет несчастных случаев.

2.20.10. Руководит работой по заполнению карт безопасности труда и по оценке работы по охране труда на подведомственном ему участке.

2.20.11. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.21. Руководитель смены ППК (старший стивидор, старший инженер-организатор)

2.21.1. Знакомит производителей работ и бригадиров комплексных бригад со сменно-суточным планом и технологией планируемых работ, обращая особое внимание на выполнение правил безопасности труда и необходимость проведения ими ежесменного контроля.

2.21.2. Инструктирует производителей работ и бригадиров комплексных бригад по безопасным приемам работы при выдаче заданий на новые варианты работ.

2.21.3. Обеспечивает рабочие места исправным инвентарем, грузозахватными приспособлениями и т. д., контролирует выполнение обязанностей по обеспечению безопасности труда производителями работ.

2.21.4. При несчастных случаях немедленно принимает меры по оказанию медицинской помощи пострадавшему, организации расследования несчастного случая и сохранению обстановки несчастного случая до начала расследования, докладывая об этом начальнику ППК и диспетчеру порта.

В ночное и вечернее время, а также в выходные дни организует расследование несчастных случаев на производстве.

2.21.5. При посещении рабочих мест ППК выявляет нарушения правил безопасности труда и принимает меры по их устранению, о чем делает записи в нарядах-заданиях.

2.21.6. Распределяет бригады портовых рабочих по местам работы с учетом внутрипортовой специализации и организует их работу с соблюдением требований безопасности производства работ и действующей технологии.

Лично инструктирует бригады, привлекаемые из других подразделений и хозяйств порта, и осуществляет повышенный контроль за их работой в течение смены.

2.21.7. Принимает участие в работе по пропаганде охраны труда.

2.21.8. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.22. Производитель работ (инженер-организатор, стивидор, сменный помощник начальника склада, мастер, бригадир, звеньевой укрупненной комплексной бригады — стивидор и др.)

2.22.1. Ежедневно перед началом работы проверяет исправность оборудования, инструмента, технологической оснастки, подготовку рабочих мест и принимает необходимые меры к устранению обнаруженных недостатков. Не допускает производства работ, если условия на рабочих местах не обеспечивают безопасность, и немедленно докладывает об этом сменному диспетчеру.

2.22.2. До начала работы инструктирует рабочих бригад на рабочем месте об особенностях технологии, условиях безопасного выполнения работ, мерах безопасности в соответствии с РТК и инструкциями по охране труда для данного вида работ. Обязан убедиться, что инструктаж усвоен. Проверяет наличие удостоверений о допуске к работе у работающих.

2.22.3. Обеспечивает правильность подбора и исправность технологической оснастки (грузозахватных устройств, приспособлений, инвентаря и инструмента, грузовой тары, поддонов и средств укрупнения грузовых мест), контролирует наличие и состояние спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты. Организует работу в соответствии с РТК, планами организации работ или временными технологическими инструкциями с выполнением необходимых мер безопасности.

2.22.4. Совместно с бригадиром назначает старших звеньевых из числа опытных рабочих во всех технологических звеньях производства погрузочно-разгрузочных работ (в трюме, вагоне, на складе и т. п.).

2.22.5. Обеспечивает соблюдение правил и инструкций по охране труда при производстве работ на вверенном ему участке и принимает меры к устранению выявленных недостатков и нарушений, ухудшающих условия труда и создающих угрозу жизни и здоровью людей.

2.22.6. При обнаружении возможности возникновения опасной или аварийной ситуации на рабочем месте немедленно прекращает работы и принимает меры к ликвидации опасности или причины, ее вызывающей.

2.22.7. Руководит лично особо сложными перегрузочными работами, определяемыми Правилами безопасности труда в морских портах.

2.22.8. Перед предстоящей перегрузкой опасного или вредного для здоровья людей груза дополнительно к обязанностям, изложенным в пп. 2.22.1, 2.22.2, 2.22.4, проверяет состояние тары, уточняет физико-химические свойства груза, санитарные правила его перегрузки и связанные с этим дополнительные меры безопасности, о чем инструктирует рабочих бригад.

2.22.9. При несчастном случае принимает немедленные меры по оказанию медицинской помощи пострадавшему, а также по устра-

нению опасных условий на месте происшествия; в необходимых случаях останавливает работы. Принимает меры к сохранению обстановки, при которой произошел несчастный случай. Незамедлительно ставит в известность о случившемся руководителя смены или начальника ППК и работника по технике безопасности.

2.22.10. Участвует в работе по оценке состояния охраны труда на подконтрольном ему производственном участке.

2.22.11. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.23. Начальник производственного комплекса механизации погрузочно-разгрузочных работ (групповой инженер, старший инженер, инженер)

2.23.1. Обеспечивает правильность технической эксплуатации перегрузочных машин, механизмов и другого перегрузочного оборудования, электрооборудования, паровых и водогрейных котлов, сосудов, работающих под давлением, вентиляционных установок, станочного и сварочного оборудования и др.

2.23.2. Обеспечивает соблюдение правил, норм и требований по охране труда при организации работ по техническому обслуживанию и ремонту перегрузочного оборудования и машин, а также других работ, выполняемых силами производственного комплекса механизации (ПКМ).

2.23.3. Обеспечивает квалифицированный надзор за безопасной эксплуатацией технических средств ППК.

2.23.4. Обеспечивает безопасность проведения монтажных и демонтажных работ на территории ППК, выполняемых силами и средствами порта, и требует выполнения мер безопасности, когда эти работы ведет сторонняя организация.

2.23.5. Проводит первичные, текущие, повторные и внеплановые инструктажи докеров-механизаторов (крановщиков всех типов кранов, водителей автопогрузчиков, машинистов трюмных машин, транспортерщиков, бульдозеристов, слесарей по ремонту перегрузочного оборудования, газоэлектросварщиков и др.) и обеспечивает своевременное проведение текущих инструктажей сменными механиками, инженерами-электромеханиками, руководителями строительных групп в портпунктах.

2.23.6. Разрабатывает конкретные предложения по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма при обслуживании перегрузочных машин и оборудования для включения в текущие и перспективные планы порта.

2.23.7. Участвует в расследовании несчастных случаев, происшедших при эксплуатации подъемно-транспортного оборудования, эксплуатации флота, механизмов, станочного оборудования и т. п., устанавливает их обстоятельства и причины, определяет меры по предупреждению повторения подобных случаев. Обеспе-

чивает своевременность и качество выполнения намеченных мероприятий.

2.23.8. Разрабатывает инструкции по охране труда и пересматривает действующие в связи с внедрением новой техники и технологии, контролирует их соблюдение при производстве работ. Обеспечивает этими инструкциями докеров-механизаторов, машинистов трюмных машин, крановщиков всех типов кранов, водителей автопогрузчиков, транспортерщиков, слесарей по ремонту механизмов, а также рабочих, работающих на различных металлорежущих и деревообрабатывающих станках и т. п.

2.23.9. Участвует в обучении рабочих технического обслуживания и докеров-крановщиков безопасной эксплуатации перегрузочных машин и другого ему поднадзорного оборудования и проверке их знаний.

2.23.10. Своевременно готовит и предъявляет оборудование органам Госгортехнадзора и Госэнергонадзора и обеспечивает своевременное выполнение их предписаний, а также предписаний технической инспекции труда ЦК профсоюза и органов санитарного надзора.

2.23.11. Обеспечивает функционирование Системы управления охраной труда и осуществление постоянного контроля состояния охраны труда, проверку и оценку состояния охраны труда на рабочих местах; контроль за эффективностью ежедневных проверок и принимает меры к устранению выявленных нарушений и недостатков. Принимает участие в заполнении Карт безопасности труда на подведомственных ему производственных участках.

2.24. Начальник портофлота

2.24.1. Обеспечивает соблюдение правил, норм, требований и инструкций по охране труда при выполнении работ силами и средствами портофлота.

2.24.2. Разрабатывает совместно с профсоюзным комитетом конкретные предложения по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма для включения в перспективные и текущие планы порта.

2.24.3. Расследует совместно с общественным инспектором по охране труда и работником отдела охраны труда и техники безопасности каждый несчастный случай, происшедший в хозяйстве; устанавливает его обстоятельства и причины; определяет меры по предупреждению повторения подобного случая; проверяет своевременность и качество выполнения намеченных мероприятий, а также ведет учет несчастных случаев на производстве по портофлоту.

2.24.4. Разрабатывает инструкции по охране труда и пересматривает действующие в связи с внедрением новой техники и технологии, новых технических средств, контролирует их соблюдение при производстве работ; обеспечивает этими инструкциями работающих.

2.24.5. Обеспечивает:

2.24.5.1. Своевременное и качественное проведение инструктажа и обучение работников портофлота безопасным приемам и методам работы.

2.24.5.2. Своевременную выдачу работающим спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты, использование их по назначению, а также ремонт, стирку, починку, дезинфекцию, обеспыливание и хранение.

2.24.5.3. Соблюдение законодательства об охране труда, о рабочем времени, времени отдыха, о труде женщин и подростков, выполнение предписаний технической инспекции труда ЦК профсоюза, органов государственного контроля, представлений прокуратуры и частных определений судов по устранению нарушений норм и правил охраны труда.

2.24.5.4. Содержание судов портофлота и санитарно-бытовых помещений хозяйства в надлежащем санитарном состоянии.

2.24.5.5. Функционирование Системы управления охраной труда в подведомственном ему подразделении, а также четкую работу Системы постоянного контроля по охране труда и ежемесячно совместно с профсоюзным комитетом, работником отдела охраны труда и техники безопасности и с участием руководителей производственных подразделений и капитанов судов портофлота производит проверку и оценку состояния охраны труда на рабочих местах, проверяет эффективность ежедневных проверок и принимает меры к устранению выявленных нарушений и недостатков.

2.24.5.6. Содержание в исправном состоянии судов и плавсредств, оборудования, грузоподъемных средств, инструмента, оградительной техники, предохранительных устройств и защитных приспособлений, рабочих мест и т. д.

2.24.5.7. Выполнение работ по охране труда на ремонтируемых судах и плавсредствах согласно типовым ремонтным ведомостям и предписаниям контролирующих органов.

2.24.5.8. Безопасное хранение, транспортирование и применение ядовитых, едких, взрывоопасных и радиоактивных веществ и постоянно контролирует соблюдение требований безопасности при работе с такими веществами.

2.24.6. Принимает меры к оздоровлению и облегчению условий труда, обеспечению на судах портофлота и в производственных помещениях нормального состояния воздушной среды, освещения, температурного режима в соответствии с установленными санитарными нормами.

2.24.7. Организует работу по контролю за проведением на судах групповыми инженерами-механиками, капитанами-наставниками систематической работы, направленной на обеспечение безопасности труда членов экипажей судов портофлота, оценивает работу групповых инженеров-механиков с учетом оценки состояния охраны труда на судах закрепленной группы.

2.24.8. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых

коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.25. Групповой механик (механик) портофлота

2.25.1. Организует работу по созданию безопасных и здоровых условий труда и контроль за выполнением правил, норм, требований по охране труда в машинных отделениях судов портового флота и в мастерских портового флота.

2.25.2. Осуществляет контроль за достижением высокого технического уровня содержания и обслуживания главных и вспомогательных машин и механизмов, систем, устройств, трапов, сходней, приборов и др. и обеспечивает технологическую последовательность и безопасность выполнения ремонтных и других работ.

2.25.3. Участвует в рассмотрении проектов и приемке новых и отремонтированных судов и других объектов, обеспечивая при этом выполнение правил, норм, требований по охране труда.

2.25.4. Обеспечивает:

2.25.4.1. Разработку и выполнение технических мероприятий, направленных на устранение конструктивных недостатков машин и оборудования, ухудшающих условия обслуживания.

2.25.4.2. Внедрение новой техники и мероприятий по улучшению условий труда экипажей судов и ремонтных групп.

2.25.4.3. Проведение оценки условий труда при внедрении новых судов и оборудования, технологических процессов в соответствии с требованиями нормативной документации по охране труда, а также разработку указаний и инструкций по безопасным способам и рабочим приемам работ, согласование их с отделом охраны труда и техники безопасности и контроль их выполнения.

2.25.4.4. Соблюдение сроков планово-предупредительных ремонтов судов, оборудования, машин и сооружений, а также проведение их очередных проверок для допуска к дальнейшей эксплуатации.

2.25.4.5. Обобщение и распространение передового опыта технической эксплуатации судов и другого оборудования, пропаганду охраны труда.

2.25.5. Участвует в разработке годовых и перспективных планов по охране труда.

2.25.6. Оказывает помощь механикам судов и ремонтных групп в выполнении мероприятий по охране труда, предусмотренных планами порта и пароходства, а также предписаниями органов государственного и ведомственного надзора.

2.25.7. Принимает участие в работе квалификационной комиссии по проверке знания лицами командного состава судов правил, норм, требований и инструкций по охране труда.

2.25.8. Участвует в расследовании несчастных случаев, аварий, разрабатывает мероприятия и принимает меры к ликвидации причин травматизма и аварий.

2.25.9. Организует работу по контролю за проведением на судах и плавсредствах механиками систематической работы, направленной на обеспечение безопасности труда машинной команды, оценивает работу механиков с учетом состояния охраны труда на вверенном ему судне.

2.25.10. Обеспечивает через механиков содержание в исправном состоянии машин, механизмов, оборудования, инструмента, оградительной техники, предохранительных устройств и защитных приспособлений, рабочих мест и др.

2.25.11. Обеспечивает выполнение работ по охране труда на ремонтируемых судах и плавсредствах согласно типовым ремонтным ведомостям и предписаниям контролирующих органов. Перед постановкой судов в ремонт согласовывает ремонтные ведомости с отделом охраны труда и техники безопасности и технической инспекцией труда ЦК профсоюза.

2.25.12. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.26. Начальник ремонтно-строительного специализированного участка

2.26.1. Осуществляет руководство и контроль за работой по созданию безопасных и здоровых условий труда и обеспечению соблюдения правил и норм по охране труда по своему заведованию.

2.26.2. Обеспечивает:

2.26.2.1. Функционирование Системы управления охраной труда и проведение постоянного контроля состояния охраны труда в подведомственном подразделении.

2.26.2.2. Через главного инженера, заместителя, главного механика, старших прорабов и мастеров безопасное производство строительных, монтажных, демонтажных работ, безопасность и технически правильную эксплуатацию производственных помещений, механизмов, приборов, приспособлений и другого оборудования, своевременное проведение их ремонта, освидетельствований и испытаний.

2.26.2.3. Внедрение современных требований по охране труда и научной организации труда на подведомственных производственных объектах.

2.26.2.4. Безопасное хранение, транспортирование и применение токсичных и опасных веществ и материалов и контролирует соблюдение требований охраны труда при работе с такими веществами и материалами.

2.26.2.5. Соблюдение инженерно-техническими работниками и рабочими правил, норм и инструкций, приказов, указаний и законодательства по охране труда.

2.26.2.6. Своевременность проведения обучения, проверки знаний по безопасным приемам выполнения работ, регулярность и качество проведения повторных инструктажей.

2.26.2.7. Разработку новых и пересмотр действующих должностных инструкций для инженерно-технических работников и инструкций по охране труда для всех рабочих профессий.

2.26.2.8. Выдачу работающим в соответствии с действующими нормами спецодежды, спецобуви, других средств индивидуальной защиты, а также их хранение, стирку, дезинфекцию и ремонт.

2.26.3. Разрабатывает мероприятия и принимает меры к оздоровлению и облегчению условий труда, обеспечению в производственных помещениях и на рабочих местах нормальной воздушной среды, освещения, температурного режима, уровней шума и вибрации в соответствии с установленными санитарными нормами.

2.26.4. Составляет проекты планов мероприятий по улучшению условий труда, предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, после утверждения обеспечивает их выполнение.

2.26.5. Расследует совместно с председателем комиссии по охране труда профсоюзного комитета, уполномоченным по технике безопасности каждый несчастный случай, происшедший на ремонтно-строительном специализированном участке, устанавливает его обстоятельства и причины, определяет меры по предупреждению повторения подобного случая, оформляет акт о несчастном случае, обеспечивает контроль за своевременным и качественным выполнением намеченных мероприятий, а также учет несчастных случаев на производстве.

2.26.6. В установленные сроки проводит совместно с председателем комиссии по охране труда профсоюзного комитета и работником по технике безопасности, главным инженером, заместителем, главным механиком, старшим прорабом (прорабом) и мастерами проверку состояния (и его оценку) охраны труда на всех участках, в цехах и на рабочих местах. Принимает меры к устранению выявленных недостатков и нарушений действующих правил и норм.

Контролирует эффективность принимаемых мер по замечаниям, полученным в ходе проверок состояния охраны труда в цехах и на рабочих местах.

2.26.7. Участвует в ежеквартальной проверке соблюдения действующих правил, норм, требований и инструкций по охране труда, выполнения плановых и текущих мероприятий по улучшению условий труда, предписаний контролирующих и вышестоящих органов, регулярности проведения ежедневного и ежемесячного контроля состояния охраны труда на объектах и рабочих местах.

2.26.8. Обеспечивает функционирование Системы управления охраной труда, используя прогрессивные методы оценок состояния

охраны труда и работы руководителей в этой области и все формы стимулирования этой работы.

2.26.9. Организует пропаганду охраны труда и распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий».

2.27. Главный инженер (заместитель начальника) ремонтно-строительного специализированного участка

2.27.1. Осуществляет руководство работой по созданию здоровых и безопасных условий труда и повышению культуры производства на ремонтно-строительном специализированном участке.

2.27.2. Обеспечивает:

2.27.2.1. Функционирование Системы управления охраной труда, а также осуществление постоянного контроля и оценки состояния охраны труда на подведомственных производственных участках и рабочих местах.

2.27.2.2. Соблюдение установленных сроков проведения замеров искусственного освещения, сопротивления изоляции электросетей, проверки состояния защитных заземляющих устройств в электроустановках, электрооборудовании, производственных и служебно-бытовых помещениях, испытания диэлектрических средств защиты, электроинструмента и измерительных приборов, а также соблюдение сроков проведения испытаний индивидуальных средств защиты, приспособлений, лесов и других устройств, подлежащих периодическим или единовременным испытаниям.

2.27.2.3. Руководство и контроль за соблюдением требований охраны труда при выполнении строительных, монтажных и демонтажных работ, эксплуатации производственных помещений, сооружений, приспособлений и оборудования, своевременное проведение их ремонта, освидетельствований и испытаний.

2.27.2.4. Своевременность предъявления грузоподъемных машин, электроустановок и другого оборудования, подконтрольного органам Госгортехнадзора и Госэнергонадзора, и организовывает своевременное выполнение их предписаний, а также предписаний технической инспекции труда ЦК профсоюза.

2.27.2.5. Разработку инструкций по охране труда для всех рабочих профессий и видов работ, согласовывает их с отделом охраны труда и техники безопасности и представляет на утверждение главному инженеру порта. Обеспечивает этими инструкциями рабочие места и работающих, а также оборудует уголки, витрины по охране труда применительно к условиям работы.

2.27.3. Участвует в расследовании несчастных случаев, происшедших на ремонтно-строительном специализированном участке, а также в разработке мероприятий, предупреждающих повторение подобных несчастных случаев. Обеспечивает своевременность выполнения намеченных мероприятий.

2.27.4. Участвует в разработке проектов перспективных и теку-

щих планов дальнейшего улучшения условий труда, предупреждения несчастных случаев и профессиональных заболеваний, предусматривая в них внедрение новой техники и технологии, механизацию и автоматизацию тяжелых, опасных и вредных для здоровья людей работ. Разрабатывает мероприятия по улучшению и оздоровлению условий труда, ликвидации причин производственного травматизма и заболеваемости.

2.27.5. Подготавливает и организует правильное ведение установленной соответствующими правилами и инструкциями технической документации (паспортов) на оборудование и машины.

2.27.6. Ежемесячно проводит совещания по текущим вопросам охраны труда в цехах и на других объектах, рассмотрению эффективности мер, принятых по устранению причин происшедших несчастных случаев в подразделениях ремонтно-строительного специализированного участка.

2.27.7. Участвует в ежемесячной проверке состояния охраны труда во всех цехах и на рабочих местах.

2.27.8. Разрабатывает мероприятия для внедрения более совершенных конструкций ограждений и предохранительных устройств, защитных приспособлений, а также передового опыта работы по повышению безопасности труда, снижению шума, вибраций, запыленности и загазованности на рабочих местах.

2.27.9. Возглавляет работу по повышению квалификации инженерно-технических работников по вопросам охраны труда.

2.27.10. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий».

2.28. Главный механик (старший механик, механик) ремонтно-строительного специализированного участка

2.28.1. Обеспечивает:

2.28.1.1. Безопасную техническую эксплуатацию производственных помещений, приспособлений и оборудования, механизмов; своевременное проведение их ремонта, освидетельствования и испытаний.

2.28.1.2. Содержание в исправном состоянии оградительных приспособлений к станкам, машинам, механизмам и прочему оборудованию, предохранительных устройств, санитарно-технических установок; установку или перестановку станков, оборудования по утвержденным проектам по согласованию со службой охраны труда и техники безопасности и органами государственного надзора.

2.28.1.3. Безопасную эксплуатацию грузоподъемных машин и оборудования, находящихся под контролем Госгортехнадзора, а также допуск к обслуживанию таких объектов только лиц, имеющих на то специальные права.

2.28.1.4. Безопасные условия труда при применении токсичных и опасных веществ, контроль за соблюдением требований безопасности при работе с такими веществами.

2.28.1.5. Регулярность и качество проведения инструктажей по охране труда с последующей проверкой знаний у работающих.

2.28.1.6. Соблюдение инженерно-техническими работниками законодательства об охране труда женщин и подростков, правил, норм и инструкций по охране труда.

2.28.1.7. Четкое функционирование Системы управления охраной труда на подведомственных производственных объектах.

2.28.2. Принимает соответствующие меры к оздоровлению и облегчению условий труда, обеспечению в производственных помещениях нормального состояния воздушной среды, освещения, температурного режима, уровней шума и вибрации в соответствии с установленными санитарными нормами.

2.28.3. Предусматривает внедрение современных требований охраны труда при разработке планов технического развития объектов ремонтно-строительного специализированного участка.

2.28.4. Организует правильное ведение установленной соответствующими правилами и инструкциями технической документации (паспортов) на оборудование и машины.

2.28.5. Разрабатывает новые и пересматривает действующие инструкции по охране труда для рабочих профессий и видов работ, согласовывает их с отделом охраны труда и техники безопасности и представляет на утверждение главному инженеру порта.

2.28.6. Немедленно докладывает начальнику или главному инженеру о происшедших на подведомственном объекте несчастных случаях, авариях и происшествиях, участвует в расследовании их обстоятельств и причин, разрабатывает и осуществляет мероприятия, предупреждающие возможность возникновения травматизма и аварий.

2.28.7. Принимает участие в ежемесячной проверке и оценке состояния охраны труда на подведомственных объектах и рабочих местах. Принимает меры к устранению выявленных недостатков и нарушений действующих правил и норм. Обеспечивает эффективность принимаемых мер по замечаниям ежедневных проверок состояния охраны труда.

2.28.8. Проводит работу по пропаганде охраны труда и безопасной эксплуатации технических средств, а также по распространению движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий».

2.29. Старший прораб, прораб, мастер ремонтно-строительного специализированного участка

2.29.1. Ежедневно перед началом работы проверяют исправность оборудования, инструмента, инвентаря, подготовку рабочих мест и принимают необходимые меры к устранению обнаруженных недостатков.

2.29.2. Обеспечивают:

2.29.2.1. Применение в соответствии с назначением технологической оснастки (лесов, подмостей, защитных приспособлений,

креплений стенок котлованов и траншей, подкосов и т. п.), строительных машин, энергетических участков, транспортных средств и средств защиты работающих.

2.29.2.2. Безопасное состояние рабочих мест, проходов, проездов, наличие ограждений опасных мест и принимают меры к ликвидации выявленных нарушений.

2.29.2.3. Соблюдение правил безопасности при производстве строительно-монтажных работ, безопасность и технически правильную эксплуатацию производственных и служебно-вспомогательных помещений, машин, механизмов, оборудования и приспособлений.

2.29.2.4. Организацию работ в соответствии с утвержденными проектами производства работ или технологическими картами.

2.29.2.5. Выполнение мероприятий по охране труда.

2.29.3. Не допускают работников к самостоятельному выполнению работ без предварительного инструктажа, обучения и проверки знаний по безопасным приемам выполнения работ, обеспечивают своевременность и качество проведения инструктажей по охране труда с последующей проверкой знаний.

2.29.4. Участвуют в расследовании происшедших на участке несчастных случаев и принимают меры к выполнению мероприятий по ликвидации причин несчастных случаев.

2.29.5. Принимают участие в проведении постоянного контроля на вверенных им производственных участках и в оценке работы по обеспечению безопасности труда.

2.29.6. Обеспечивают всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.30. Начальник ремонтных механических, плавучих мастерских

2.30.1. Обеспечивает:

2.30.1.1. Функционирование Системы управления охраной труда и Системы постоянного контроля по охране труда. Совместно с профсоюзным комитетом в соответствии с Положением о постоянном контроле ежемесячно проводит проверку состояния охраны труда на рабочих местах, а также эффективности ежедневных проверок и принимает меры к устранению выявленных нарушений и недостатков.

2.30.1.2. Соблюдение законодательства, правил, норм, требований и инструкций по охране труда при организации работ силами и средствами мастерских.

2.30.1.3. Правильность технической эксплуатации помещений, подъемно-транспортных машин и механизмов, станков, оборудования, грузоподъемных приспособлений, такелажа, инвентаря и т. п., а также условия для их хранения, ремонта, периодических испытаний.

2.30.1.4. Исправное состояние оборудования, оснастки, инстру-

мента, вентиляции, освещения, наличие и исправность ограждений опасных мест и предохранительных устройств, применение рабочими средств индивидуальной защиты и принимает немедленные меры к устранению нарушений требований безопасности.

2.30.1.5. Своевременность и качество инструктажа и обучения рабочих безопасным приемам работы, а также качество инструктажа, проводимого производителями работ, мастерами, бригадирами ремонтных бригад и др.

2.30.1.6. Работающих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты, следит за использованием их по назначению, а также организует своевременный ремонт, стирку, дезинфекцию, обеспыливание и хранение.

2.30.1.7. Выполнение предписаний технической инспекции труда ЦК профсоюза, органов государственного надзора, представлений прокуратуры и частных определений судов по устранению нарушений норм и правил охраны труда.

2.30.2. Принимает меры к оздоровлению и облегчению условий труда, обеспечению в производственных помещениях нормального состояния воздушной среды, освещения, температурного режима в соответствии с установленными санитарными нормами.

2.30.3. Расследует совместно с общественным инспектором по охране труда и работником отдела охраны труда и техники безопасности каждый несчастный случай, происшедший с работниками мастерских, устанавливает его обстоятельства и причины, определяет меры по предупреждению повторения подобных случаев. Обеспечивает своевременность и качество выполнения намеченных мероприятий, а также учет несчастных случав на производстве.

2.30.4. Разрабатывает инструкции по охране труда и пересматривает действующие в связи с внедрением новой технологии и новых технических средств, контролирует их соблюдение при производстве работ. Обеспечивает этими инструкциями работающих.

2.30.5. Обеспечивает безопасные условия труда при использовании токсичных и опасных веществ и постоянно контролирует соблюдение требований безопасности при работе с такими веществами.

2.30.6. Разрабатывает совместно с профсоюзным комитетом конкретные предложения по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма.

2.30.7. Участвует в работе квалификационной и аттестационной комиссий.

2.30.8. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов по охране труда.

2.31. Мастер, прораб, механик и другие руководители работ вспомогательных производственных подразделений

2.31.1. Ежедневно перед началом работы проверяют исправность оборудования, инструмента, технологической оснастки, рабочие места и принимают необходимые меры к устранению обна-

руженных недостатков. Не допускают производства работ, если условия на рабочих местах не обеспечивают безопасность, и немедленно докладывают об этом начальнику цеха, участка.

2.31.2. Обеспечивают:

2.31.2.1. Правильную и безопасную подготовку и организацию постоянных и временных рабочих мест, чистоту и порядок на них, правильную расстановку людей в процессе производства работ, выполнение порученной работы в соответствии с принятой технологией и точное соблюдение правил, норм, стандартов, требований и инструкций по охране труда.

2.31.2.2. Соблюдение установленных режимов труда и отдыха для каждой категории работающих.

2.31.2.3. Исправное состояние оборудования, оснастки, инструмента, инвентаря, наличие и исправность ограждений опасных мест и предохранительных устройств, применение рабочими средств индивидуальной защиты и принимают немедленные меры к устранению нарушений требований безопасности; не допускают к работе на неисправном оборудовании, с неисправным инструментом или без надлежащих средств индивидуальной защиты, выдаваемых работающим бесплатно согласно установленным нормам.

2.31.3. Проводят на рабочих местах инструктаж и обучение безопасным приемам и методам работы; не допускают к самостоятельной работе лиц, не ознакомленных с условиями безопасности или не имеющих допуск к обслуживанию производственных объектов и объектов с повышенной опасностью.

2.31.4. Принимают немедленные меры по оказанию медицинской помощи пострадавшему и немедленно докладывают вышестоящему руководителю о происшедшем несчастном случае на своем участке, сохраняют обстановку рабочего места, которая была в момент происшествия, до расследования несчастного случая.

2.31.5. Принимают участие в периодической проверке и оценке состояния охраны труда и заполнении карт безопасности и в проведении постоянного контроля на вверенном им участке работы.

2.31.6. Обеспечивают всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов работы по охране труда.

2.32. Начальник автобазы, гаража, внутрипортового транспорта

2.32.1. Обеспечивает:

2.32.1.1. Функционирование Системы управления охраной труда и постоянного контроля по охране труда и проведение совместно с профсоюзным комитетом ежемесячной проверки состояния охраны труда на рабочих местах, эффективности ежедневных проверок и принимает меры к устранению выявленных нарушений и недостатков.

2.32.1.2. Правильную техническую эксплуатацию помещений, автотранспорта, подъемно-транспортных машин и механизмов, станков, оборудования, грузоподъемных приспособлений, инвентаря; условия для их хранения, ремонта, периодических испытаний.

2.32.1.3. Исправное состояние и правильную техническую эксплуатацию, проведение своевременного и качественного технического обслуживания и ремонта находящегося в его ведении внутрипортового безрельсового транспорта, станков и подъемно-транспортных машин.

2.32.1.4. Своевременное и качественное техническое освидетельствование машин, особое внимание обращая на наличие и исправность приборов и устройств безопасности, и указывает, какие машины должны быть дооборудованы газонейтрализаторами, оградительными решетками, козырьками и другими устройствами для защиты водителя.

2.32.1.5. Постоянный технический надзор за правильной и безопасной эксплуатацией машин, прицепов, подъемных приспособлений и устройств, электрооборудования, газоэлектросварочных аппаратов, сосудов, работающих под давлением, станков, инструмента и т. п.

2.32.1.6. Содержание территории, подъездов, гаражей, мастерских в исправном состоянии в соответствии с санитарными нормами, наличие в достаточном количестве соответствующих дорожных знаков, плакатов, указателей, ограждений, инструкций на рабочих местах.

2.32.1.7. Надлежащее состояние зарядных помещений, исправность приточно-вытяжной вентиляции.

2.32.1.8. Работающих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты, следит за использованием их по назначению, а также организует их своевременный ремонт, стирку, дезинфекцию, обеспыливание и хранение.

2.32.1.9. Соблюдение законодательства об охране труда, правил, норм и стандартов, требований и инструкций по охране труда, выполнение предписаний технической инспекции труда ЦК профсоюза, органов государственного надзора, представлений прокуратуры по устранению нарушений норм и правил охраны труда, содержание санитарно-бытовых помещений хозяйства в надлежащем санитарном состоянии.

2.32.1.10. Своевременность и качество инструктажа и обучения рабочих безопасным приемам и методам работы, а также качество инструктажа производителей работ (мастеров, механиков, инженеров-организаторов, бригадиров ремонтных бригад и др.).

2.32.2. Принимает меры к оздоровлению условий труда, обеспечению в производственных помещениях нормального состояния воздушной среды, освещения, температурного режима в соответствии с установленными санитарными нормами.

2.32.3. Организует безопасные условия труда при использовании токсичных и опасных веществ и постоянно контролирует соблюдение безопасности при работе с такими веществами.

2.32.4. Разрабатывает совместно с профсоюзным комитетом конкретные предложения по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма для включения в перспективные и текущие планы порта.

2.32.5. Расследует совместно с общественным инспектором по охране труда каждый несчастный случай, происшедший в хозяйстве автобазы (гаража), устанавливает его обстоятельства и причины, определяет меры по предупреждению повторений подобного случая. Обеспечивает своевременность и качество выполнения намеченных мероприятий, а также учет несчастных случаев на производстве.

2.32.6. Разрабатывает инструкции по охране труда и пересматривает действующие в связи с внедрением новой технологии и новых технических средств, обеспечивает их соблюдение при производстве работ. Обеспечивает этими инструкциями работающих.

2.32.7. Запрещает выезд на линию внутрипортового транспорта, если его техническое состояние не отвечает требованиям технической эксплуатации и правилам техники безопасности, а также без соответствующего допуска водителя к управлению данным видом транспорта.

2.32.8. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.33. Начальник котельно-теплового хозяйства и водоснабжения

2.33.1. Обеспечивает:

2.33.1.1. Функционирование Системы управления охраной труда и постоянного контроля по охране труда; проверку и оценку состояния охраны труда на рабочих местах и принятие мер к устранению выявленных нарушений и недостатков.

2.33.1.2. Безопасную и технически правильную эксплуатацию силовых установок, технического и станочного оборудования, паровых и водогрейных котлов, сосудов под давлением или вакуумом, коммуникаций газа, пара и горячей воды, сварочной аппаратуры и установок, проведение их периодических освидетельствований и испытаний.

Осуществляет допуск к обслуживанию таких объектов только лиц, имеющих на то специальные права.

2.33.1.3. Содержание водопроводных сооружений и насосных станций, котельного оборудования, тепловых и канализационных сетей и очистных сооружений в соответствии с правилами Котлонадзора, правилами безопасности труда и пожарной безопасности.

2.33.1.4. Соблюдение законодательства, правил, норм, стандартов, требований и инструкций по охране труда работниками хозяйства.

2.33.1.5. Безопасность проведения ремонтных, монтажных и демонтажных работ котельно-теплового хозяйства и требует выполнения мер безопасности, когда эти работы ведутся силами и средствами сторонних организаций.

2.33.1.6. Своевременность и качество инструктажа и обучения рабочих безопасным приемам и методам работы.

2.33.1.7. Работающих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты, контролирует правильность их использования, организует своевременный ремонт, стирку, дезинфекцию, обеспыливание и хранение.

2.33.2. Принимает меры к оздоровлению и облегчению условий труда, обеспечению в производственных помещениях нормального состояния воздушной среды, температурного режима в соответствии с установленными санитарными нормами, обеспечивает работающих питьевой водой.

2.33.3. Расследует совместно с общественным инспектором по охране труда каждый несчастный случай, происшедший в хозяйстве, устанавливает его обстоятельства и причины, определяет меры по предупреждению повторения подобного случая. Обеспечивает своевременность и качество выполнения намеченных мероприятий, а также учет несчастных случаев на производстве.

2.33.4. Разрабатывает совместно с профсоюзным комитетом конкретные предложения по улучшению условий труда и ликвидации причин травматизма для включения в перспективные и текущие планы порта.

2.33.5. Разрабатывает инструкции по охране труда и пересматривает действующие в связи с внедрением новой технологии и новых технических средств, обеспечивает их соблюдение при производстве работ. Обеспечивает этими инструкциями работающих.

2.33.6. Обеспечивает пропаганду охраны труда и распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий».

2.34. Начальник отдела (службы) материально-технического снабжения

2.34.1. Обеспечивает безопасные условия труда при складировании, хранении и транспортировании материалов и оборудования.

2.34.2. Составляет сводные заявки на спецодежду, спецобувь, другие средства индивидуальной защиты, оборудование и материалы для выполнения работ по охране труда, обеспечивает их реализацию, а также обеспечивает работающих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты согласно действующим нормам выдачи и ГОСТам.

2.34.3. Обеспечивает выполнение правил охраны труда работниками отдела.

2.34.4. Организовывает хранение, транспортирование, прием и выдачу грузов материально-технического снабжения, в том числе токсичных и опасных веществ, баллонов с газом, в соответствии с установленными правилами.

2.34.5. Своевременно представляет годовые заявки на имущество, механизмы и материалы, спецодежду, спецобувь и защитные средства, обеспечивающие здоровые и безопасные условия труда.

2.34.6. Обеспечивает проведение инструктажа, проверки знаний, аттестации работников СМТО, расследование несчастных случаев на производстве и функционирование Системы управления охраной труда и постоянного контроля состояния охраны труда в подведомственном подразделении.

2.34.7. Проверяет соответствие ГОСТам и техническим условиям поступающей от поставщиков спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты.

2.34.8. Обеспечивает всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.35. Начальник грузового и коммерческого отдела

2.35.1. Составляет грузовые планы загрузки судов в соответствии с требованиями правил безопасности труда, Правил МОПОГ и правил морской перевозки грузов.

2.35.2. Сообщает в отдел охраны труда и техники безопасности, на ППК, в токсикологическую лабораторию, заинтересованные отделы и службы о прибытии опасных грузов и их физико-химических свойствах.

2.35.3. Заблаговременно информирует отдел охраны труда и техники безопасности, токсикологическую лабораторию, ППК о месячных планах завоза всех экспортно-импортных грузов.

2.35.4. Обеспечивает безопасную техническую эксплуатацию имеющихся электрифицированных машин, оргтехники.

2.35.5. Осуществляет контроль за правильностью складирования и хранения грузов на складах порта.

2.35.6. Разрабатывает инструкции по охране труда для складских работников.

2.36. Начальник отдела организации труда и заработной платы

2.36.1. Обеспечивает наличие должностных инструкций у всех должностных лиц порта.

2.36.2. Организовывает своевременный пересмотр должностных инструкций с внесением изменений и корректировок, обеспечивающих безопасные условия труда в порту.

2.36.3. Согласовывает должностные инструкции и изменения в них с отделом охраны труда и техники безопасности.

2.36.4. Осуществляет контроль за укомплектованием штатного расписания согласно нормативам Министерства морского флота.

2.36.5. Согласовывает с отделом охраны труда и техники безопасности приказы, распоряжения, издаваемые нормативные документы, касающиеся организации труда.

2.36.6. Представляет на согласование в отдел охраны труда и техники безопасности приказы на премирование работников порта, а также учитывает предложения по лишению премий за нарушение правил, норм, стандартов и требований охраны труда.

2.37. Руководители вспомогательных подразделений порта

2.37.1. Организовывают и обеспечивают соблюдение правил, норм, стандартов и инструкций по охране труда, трудовому законодательству работниками подведомственных подразделений.

2.37.2. Обеспечивают работающих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими нормами выдачи.

2.37.3. Разрабатывают инструкции по охране труда для работников подведомственных подразделений.

2.37.4. Обеспечивают содержание помещений в соответствии с санитарными нормами и эксплуатацию оборудования, зданий, сооружений, приборов, аппаратуры в соответствии с действующими правилами безопасности, правилами технической эксплуатации, СНиП и ГОСТами.

2.37.5. Обеспечивают рабочие места производственными инструкциями, а также проводят инструктаж работающих и контролируют выполнение ими правил и норм охраны труда.

2.37.6. Обеспечивают функционирование Системы управления охраной труда в подразделениях, осуществляют пропаганду охраны труда, используя все имеющиеся методы агитации.

2.37.7. Обеспечивают разработку и реализацию комплексных планов улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий.

2.37.8. Обеспечивают всемерное распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

2.38. Начальник комплекса социально-бытового обеспечения (КСБО)

2.38.1. Осуществляет обеспечение рабочих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими нормативами.

2.38.2. Организовывает своевременный и качественный ремонт, стирку и химчистку спецодежды, ремонт спецобуви.

2.38.3. Обеспечивает четкое функционирование Системы управления охраной труда на объектах, входящих в сферу его деятельности.

2.38.4. Обеспечивает:

2.38.4.1. Создание и поддержание в бытовых помещениях надлежащих санитарно-гигиенических условий.

2.38.4.2. Содержание в рабочем состоянии приборов, машин и осветительной аппаратуры в бытовых помещениях.

2.38.4.3. Внедрение современных средств бытового обслуживания.

2.38.4.4. Проведение работ по озеленению, благоустройству и созданию зон отдыха для работников.

2.38.4.5. Разработку, согласование и утверждение инструкций по охране труда для рабочих КСБО.

2.38.5. Осуществляет руководство и контроль за соблюдением требований охраны труда на подведомственных ему объектах.

2.38.6. Участвует в разработке и обеспечивает реализацию комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий в части социально-бытового обеспечения.

2.38.7. Обеспечивает своевременное расследование несчастных случаев, происшедших на подведомственных ему объектах (участках), разрабатывает мероприятия по ликвидации причин травматизма и обеспечивает их выполнение.

2.38.8. Всемерно способствует работе по пропаганде охраны труда на подведомственных ему объектах и обеспечивает распространение движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов работы по охране труда.

3. ОТДЕЛ ОХРАНЫ ТРУДА И ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ[1]

3.1. Отдел охраны труда и техники безопасности является самостоятельным структурным подразделением порта (пристани) и подчиняется непосредственно начальнику порта (пристани).

3.2. Отдел возглавляет помощник начальника порта — начальник отдела охраны труда и техники безопасности, который назначается на эту должность и освобождается от занимаемой должности приказом начальника порта.

3.3. Помощник начальника порта по технике безопасности организует работу отдела, устанавливает круг обязанностей работников, проводит воспитательную работу с ними и несет ответственность за выполнение обязанностей, предусмотренных положением об отделе.

3.4. Отдел несет ответственность за подготовку организации работы в порту по созданию здоровых и безопасных условий труда работающих, предупреждению несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

3.5. Отдел проводит свою работу совместно с другими подразделениями порта и во взаимодействии с портовым профсоюзным комитетом, технической инспекцией труда ЦК профсоюза и мест-

[1] В дальнейшем слова «охраны труда и техники безопасности» опускаются.

ными органами государственного надзора по плану, утвержденному начальником порта.

3.6. Основными задачами отдела являются:

3.6.1. Постоянное совершенствование организации работы в порту по созданию здоровых и безопасных условий труда работающих, предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, выполнению решений партии и правительства по этим вопросам.

3.6.2. Внедрение передового опыта и научных разработок по охране труда.

3.6.3. Осуществление контроля за состоянием охраны труда на производстве.

3.7. Отдел в соответствии с возложенными на него основными задачами:

3.7.1. Осуществляет организационно-методическое руководство работой по внедрению и функционированию Системы управления охраной труда в порту и его производственных подразделениях.

3.7.2. Проводит анализ состояния и причин производственного травматизма и профессиональных заболеваний, разрабатывает совместно с соответствующими службами порта мероприятия по предупреждению несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, а также организует внедрение указанных мероприятий.

3.7.3. Организует работу в порту по проведению паспортизации санитарно-технического состояния производственных подразделений порта.

3.7.4. Организует совместно с соответствующими службами и отделами порта разработку и выполнение пятилетнего комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий, а также участвует в разработке соглашений по охране труда.

3.7.5. Подготавливает и вносит руководству порта предложения о разработке и внедрении более совершенных конструкций ограждений и техники, предохранительных устройств и других средств защиты от опасных производственных факторов.

3.7.6. Участвует в работе по внедрению стандартов безопасности труда и научных разработок по охране труда.

3.7.7. Проводит совместно с соответствующими службами и отделами порта и с участием профсоюзного актива проверки или участвует в проверках технического состояния зданий, сооружений, оборудования на соответствие их правилам и нормам по охране труда, эффективности работы вентиляционных систем, состояния санитарно-технических устройств, санитарно-бытовых помещений, средств коллективной и индивидуальной защиты работающих.

3.7.8. Оказывает помощь подразделениям порта в организации проведения замеров состояния окружающей производственной среды.

3.7.9. Участвует в работе комиссий по приемке в эксплуатацию законченных строительством или реконструированных объектов

производственного назначения, проверяя выполнение требований по обеспечению здоровых и безопасных условий труда.

3.7.10. Проводит вводный инструктаж и оказывает помощь в организации обучения работников по вопросам охраны труда и техники безопасности.

3.7.11. Участвует в работе аттестационной комиссии и комиссии по проверке знания инженерно-техническими работниками и служащими правил и норм по охране труда, инструкций по технике безопасности.

3.7.12. Оказывает подразделениям порта методическую помощь в разработке и пересмотре инструкций по технике безопасности, а также принимает участие в составлении программ обучения рабочих безопасным методам работы.

3.7.13. Осуществляет руководство работой кабинета охраны труда, организует в порту пропаганду и информацию по вопросам охраны труда.

3.7.14. Организует через соответствующие службы и отделы обеспечение подразделений порта правилами, нормами, плакатами и другими пособиями по охране труда, а также оказывает им методическую помощь в оборудовании информационных стендов по охране труда.

3.7.15. Участвует в расследовании несчастных случаев на производстве.

3.7.16. Участвует в работе комиссии по подведению итогов социалистического соревнования и в работе балансовой комиссии порта.

3.7.17. Рассматривает письма, заявления и жалобы трудящихся по вопросам охраны труда и принимает по ним соответствующие меры.

3.7.18. Составляет отчетность по охране труда по установленным формам и в установленные сроки.

3.7.19. Осуществляет контроль за:

проведением в подразделениях порта мероприятий по созданию здоровых и безопасных условий труда;

выполнением в подразделениях порта требований правил и норм по охране труда, инструкций по технике безопасности;

соблюдением графиков замеров уровней шума, вибрации, запыленности, загазованности, освещенности, температуры, влажности и других неблагоприятных производственных факторов;

своевременным проведением соответствующими службами и отделами испытаний и технических освидетельствований паровых и водогрейных котлов, сосудов и аппаратов, работающих под давлением, грузоподъемных машин и механизмов, контрольных приборов и другого оборудования, подлежащих периодическому испытанию и освидетельствованию;

эффективностью работы аспирационных и вентиляционных систем;

состоянием предохранительных приспособлений и защитных устройств;

своевременным и качественным проведением инструктажа на рабочих местах;

организацией обучения, проверки знаний и аттестации работающих по охране труда;

соблюдением Положения о расследовании и учете несчастных случаев на производстве;

организацией хранения, выдачи, стирки, химической чистки, сушки, обеспыливания, обезвреживания и ремонта спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты;

правильным расходованием в подразделениях порта средств, выделенных на выполнение мероприятий по охране труда.

3.7.20. Проводит работу по пропаганде охраны труда, распространению движения «Работать высокопроизводительно, без нарушений требований безопасности труда, без травм и аварий» и опыта работы передовых коллективов, достигших лучших результатов в работе по охране труда.

3.8. Отдел имеет право:

3.8.1. Проверять состояние условий и охраны труда во всех подразделениях порта и давать обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных недостатков, которые могут быть отменены только письменным распоряжением начальника порта.

3.8.2. Запрещать эксплуатацию машин, оборудования и производство работ на отдельных участках, если это угрожает жизни и здоровью работающих или может привести к аварии, с уведомлением об этом начальника порта.

3.8.3. Привлекать по согласованию с руководством порта соответствующих специалистов других подразделений к проверкам состояния охраны труда и техники безопасности.

3.8.4. Запрашивать и получать от подразделений порта материалы по вопросам охраны труда, требовать письменные объяснения от лиц, допустивших нарушения правил и норм по охране труда, инструкций по технике безопасности.

3.8.5. Требовать от руководителей подразделений отстранения от работы лиц, не имеющих допуска к выполнению данной работы или грубо нарушающих правила и нормы по охране труда, инструкции по технике безопасности. Эти требования подлежат обязательному исполнению.

3.8.6. Представлять руководству порта предложения по поощрению отдельных работников за активную работу по созданию здоровых и безопасных условий труда и вносить предложения о привлечении к дисциплинарной ответственности в установленном порядке лиц, виновных в нарушении правил и норм по охране труда, в происшедших несчастных случаях на производстве.

3.9. Работники отдела имеют право:

3.9.1. Беспрепятственно осматривать производственные, служебные и бытовые помещения порта, знакомиться с документами по вопросам охраны труда.

3.9.2. Представительствовать с ведома руководства порта в государственных и общественных организациях при обсуждении вопросов охраны труда и техники безопасности.

3.10. Отдел в своей работе руководствуется законодательством Союза ССР и союзных республик, постановлениями директивных органов, нормативными документами по охране труда, приказами министерства, пароходства, решениями органов государственного надзора и вышестоящих профсоюзных органов.

3.11. Структура и штаты отдела утверждаются начальником порта применительно к типовым структурам и нормативам численности, утвержденным в установленном порядке вышестоящим органом, исходя из условий и особенностей производства, а также объема работ, возлагаемых на отдел.

В тех случаях, когда в соответствии с типовыми структурами в порту не может быть создан отдел, назначается старший инженер (инженер) по охране труда и технике безопасности, должностные обязанности которого устанавливаются в соответствии с Квалификационным справочником должностей служащих.

3.12. Отдел комплектуется специалистами с высшим и средним техническим образованием, имеющими опыт работы в портах (на пристанях) не менее двух лет. Для помощника начальника порта по охране труда и технике безопасности высшее образование обязательно.

3.13. На работников отдела охраны труда и техники безопасности не может быть возложена работа, которая не входит в круг обязанностей, определенных настоящим Положением.

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОВЕРКИ СОСТОЯНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА, ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ САНИТАРИИ В ПОРТУ (НА ПРИСТАНИ) ММФ

РД 31.82.02—80

Вводится впервые

Срок введения в действие установлен с 01.07.81

Настоящие Методические указания устанавливают правила организации и типовую программу комплексных проверок и взаимопроверок состояния охраны труда, техники безопасности и производственной санитарии[1] в портах ММФ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Основанием для проведения комплексных проверок состояния охраны труда в портах ММФ служит план-график, утверждаемый ММФ и согласованный с ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота, а также приказы начальников Главфлота или пароходства.

1.2. Комплексная проверка состояния охраны труда должна проводиться в соответствии с настоящими Методическими указаниями, которые являются типовыми и могут быть уточнены и дополнены с учетом специфики производства проверяемых объектов.

1.3. Состав комиссии, осуществляющей комплексную проверку, определяется руководителем, издавшим приказ о проведении такой проверки. В необходимых случаях в работе комиссии принимает участие техническая инспекция труда ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота.

1.4. При проведении комплексной проверки в работе комиссии должны принимать непосредственное участие заместитель начальника порта по эксплуатации и главный инженер порта (по заведованию), руководители служб порта, осуществляющих надзор за правильной и безопасной эксплуатацией подведомственных подразделений (главный энергетик, главный технолог и др.), а также лица, ответственные за состояние охраны труда проверяемого объекта (начальники ППК, портового флота, портовых мастерских, ремонтно-строительного управления и др.). К проверке следует привлекать членов комиссии охраны труда портового комитета профсоюза и общественных инспекторов по охране труда.

1.5. Перед началом комплексной проверки председатель комиссии должен проинструктировать членов комиссии о задачах и це-

[1] Далее — охраны труда.

лях, а также о порядке проведения проверки и оформлении ее результатов. Для каждого члена или группы членов комиссии должны быть определены соответствующие подразделения (районы, участки и т. п.) порта, подлежащие проверке, или указан круг вопросов, которые необходимо проверить.

1.6. Для проведения необходимых замеров, расчетов, снятия эскизов начальники проверяемых портов должны выделить в распоряжение комиссии соответствующих специалистов. Если таких специалистов в порту нет, то начальник порта должен пригласить их из других организаций.

Контрольные замеры освещенности, параметров воздушной среды, уровней шума и вибрации следует проводить выборочно, в местах, где указанные параметры могут не соответствовать установленным санитарным нормам.

1.7. По результатам комплексной проверки состояния охраны труда комиссия составляет акт по установленной форме в четырех экземплярах (приложение), в выводах и предложениях которого указываются конкретные мероприятия по устранению вскрытых в процессе проверки недостатков по охране труда и рекомендуемые сроки выполнения этих мероприятий, а также должности и фамилии ответственных за выполнение этих мероприятий лиц.

1.8. Один экземпляр акта вручается начальнику порта под расписку. По одному экземпляру направляется в пароходство, бассейновый (республиканский) комитет профсоюза и Главфлот. В Отдел охраны труда и техники безопасности ММФ копия акта направляется по запросу.

1.9. Начальник порта по результатам комплексной проверки обязан издать приказ с указанием конкретных мероприятий, направленных на устранение вскрытых при проверке недостатков, а также сроков их выполнения и ответственных за это лиц.

Проект приказа согласовывается с портовым комитетом профсоюза.

Ход выполнения намеченных в приказе мероприятий рассматривается руководством порта совместно с портовым комитетом профсоюза не реже одного раза в квартал, одновременно с обсуждением итогов третьей ступени постоянного контроля по охране труда.

1.10. Начальник пароходства в необходимых случаях решает вопрос о целесообразности рассмотрения результатов комплексной проверки на совете пароходства.

2. ПРОГРАММА ПРОВЕДЕНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОВЕРКИ

2.1. Организация работы по охране труда

2.1.1. Структура службы техники безопасности в порту, ее количественный состав по штатному расписанию, укомплектованность, соответствие действующим штатным нормативам, соответствие работников занимаемым должностям по образованию.

2.1.2. Наличие Положения об организации работы по технике безопасности и его соответствие Типовому положению о постоянном контроле по охране труда и технике безопасности.

Наличие необходимой документации, обеспечивающей функционирование Системы управления охраны труда (СУОТ). Выполнение должностными лицами обязанностей, определяемых СУОТ. Эффективность СУОТ на предприятиях и в организациях ММФ. Отражение вопросов по обеспечению безопасности труда в должностных инструкциях руководителей и инженерно-технических работников.

2.1.3. Наличие утвержденного начальником порта плана работы службы техники безопасности (на год, полугодие, квартал), целенаправленность плана и его выполнение. Причины невыполнения отдельных пунктов плана и предполагаемые сроки их выполнения.

2.1.4. Наличие приказов по порту и по основным подразделениям, содержащих конкретные предложения по улучшению состояния охраны труда и снижению производственного травматизма, за период, охватываемый проверкой. Конкретность пунктов приказов, система доведения приказов до всех работающих, контроль за их выполнением. Приказы профилактического характера по порту и его основным подразделениям.

2.1.5. Система доведения приказов ММФ, Главфлота и пароходства по вопросам охраны труда до работающих. Организация контроля за выполнением приказов.

2.1.6. Периодичность и формы обсуждения вопросов охраны труда в порту и его основных подразделениях (на грузовых районах, в мастерских, ремонтно-строительном управлении и др.) — рабочие собрания, диспетчерские совещания и т. п.

2.1.7. Предписания и указанные в них мероприятия, выданные за период, подлежащий проверке, их конкретность. Отдельно указать число предписаний, выданных работниками службы техники безопасности. Выполнение предписаний, устранение недостатков, выявленных при проведении предыдущей проверки.

2.1.8. Проверка случаев запрещения эксплуатации машин, оборудования, грузозахватных устройств и приспособлений. Кем давались запрещения, каковы причины, какие были приняты меры?

2.1.9. Выполнение заданий комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий по ММФ, плана ассигнований на проведение мероприятий по оздоровлению условий труда и технике безопасности (по направлениям и ассигнованиям). Причины невыполнения. Краткий анализ выполненных мероприятий и их эффективность в ликвидации профессиональных вредностей и причин производственного травматизма.

2.1.10. Существующие формы поощрения активистов, общественных инспекторов по охране труда, бригад рабочих, работающих высокопроизводительно, без травм и аварий. Гласность этого движения и поощрительные меры.

2.1.11. Выполнение мероприятий по охране труда, внесенных в коллективный договор и в соглашение по охране труда; организация контроля за их выполнением, периодичность и гласность проверки. Случаи и причины невыполнения отдельных пунктов.

2.1.12. Характеристика организации контроля за состоянием охраны труда в порту в целом и в основных его подразделениях в соответствии с действующим Типовым положением о постоянном контроле по охране труда и технике безопасности на предприятиях и в организациях ММФ.

Действенность каждой ступени постоянного контроля. Число замечаний по каждой ступени контроля, указание ответственных лиц, сроков выполнения, наличие отметок о выполнении, характер и степень участия руководителей. Регулярность проведения контроля, гласность и конкретность принимаемых решений по устранению нарушений. Предложения по совершенствованию системы постоянного контроля.

2.1.13. Наличие графиков проверки состояния охраны труда по порту в целом и по отдельным подразделениям и их выполнение.

2.1.14. Участие начальника и руководителей подразделений порта в рассмотрении и решении вопросов охраны труда.

2.1.15. Наличие и выполнение в порту стандартов системы безопасности труда (ССБТ). Организация и обеспечение внедрения указанных стандартов. Наличие стандартов предприятия этой системы, контроль за их соблюдением.

2.2. Производственный травматизм, профессиональные заболевания и общая заболеваемость

2.2.1. Динамика производственного травматизма за последние два года, предшествующие году проверки, и за период с начала года до месяца проверки в сопоставлении с аналогичным периодом предыдущего года.

Данные о динамике производственного травматизма приводятся в табл. 1.

Таблица 1

Сравниваемые периоды	Среднесписочная численность работающих	Число несчастных случаев за отчетный период			Число несчастных случаев, по которым в отчетном периоде закончилась временная нетрудоспособность	Число дней нетрудоспособности по несчастным случаям, учтенным в гр. 6	Коэффициент		
		Всего	В том числе				частоты	тяжести	общей тяжести
			со смертельным исходом	с инвалидным исходом					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

2.2.2. Соблюдение Положения и Инструкции о порядке расследования и учета несчастных случаев на производстве, на судах морского и речного флота, сроки и качество составления актов по форме Н-1 (наличие актов, своевременность их составления и утверждения главным инженером или заместителем начальника порта по эксплуатации; объективность определения причин случая и лиц, ответственных за несчастный случай, указание основной причины; конкретность мероприятий, направленных на ликвидацию причин аналогичных несчастных случаев в дальнейшем; отметка о выполнении намеченных мероприятий; соблюдение сроков сообщения о тяжелых, смертельных и групповых несчастных случаях в вышестоящие организации).

2.2.3. Соответствие данных о производственном травматизме данным лечебных учреждений. Какие принимаются меры для обеспечения полноты и точности учета несчастных случаев.

2.2.4. Практика расследования несчастных случаев: участие руководителей порта и производственных подразделений портового комитета профсоюза в расследовании обстоятельств и причин несчастных случаев.

2.2.5. Проводимый портом анализ причин несчастных случаев, его полнота, объективность выводов и классификация травм, достаточность намеченных профилактических мероприятий, учет их выполнения по объему и срокам.

2.2.6. Профессиональная и общая заболеваемость. Динамика профессиональных заболеваний и общей заболеваемости за последние два года, предшествующие году проверки, и за период с начала года до месяца проверки в сопоставлении с аналогичным периодом предыдущего года.

Данные о динамике профессиональных заболеваний и общей заболеваемости приводятся в табл. 2.

Таблица 2

Сравниваемые периоды	Число случаев профессиональных заболеваний	Число дней нетрудоспособности в результате общей заболеваемости
1	2	3

2.2.7. Соответствие отчетных данных о профессиональных заболеваниях и общей заболеваемости данным лечебных учреждений. Полнота и объективность выводов, намеченные и фактически осуществленные мероприятия.

2.2.8. Наличие паспортов санитарно-технического состояния условий труда на объектах и в подразделениях порта, качество и сроки их заполнения. Кто проводит инструментальную проверку санитарно-гигиенических параметров? Принимаемые меры по приведению объектов порта в надлежащее санитарно-гигиеническое состояние.

2.3. Пропаганда, обучение и инструктаж по охране труда

2.3.1. Наличие кабинетов по технике безопасности, соответствие их Типовому положению и Строительным нормам и правилам. План работы кабинета. Дать качественную характеристику и оценку его работы. Наличие средств наглядной агитации, инструкций, памяток, правил по безопасности труда, а также кинофильмов, магнитофонов и других технических средств обучения.

2.3.2. Наличие уголков по технике безопасности в производственных подразделениях порта (в грузовых районах, в мехмастерских, ремстройуправлении, автобазе и т. п.) и стендов наглядной агитации по безопасным методам труда на рабочих местах. Дать их качественную оценку.

2.3.3. Организация инструктажа и обучения по технике безопасности, соблюдение действующего Положения об инструктаже и обучении безопасным приемам и методам работы на морском транспорте (вводный инструктаж, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый и текущий). Организация обучения рабочих по оказанию первой доврачебной помощи.

2.3.4. Наличие программы и текста вводного инструктажа, программы инструктажей на рабочих местах, утвержденных руководителем порта.

2.3.5. Проверка качества проведения инструктажей на рабочих местах, порядок их оформления, проведение инструктажа при направлении рабочих в течение смены на выполнение других работ, его качество.

2.3.6. Факты допуска к работе лиц, не прошедших вводный инструктаж и инструктаж на рабочем месте.

2.3.7. Правильность ведения журналов учета инструктажей.

2.3.8. Качественная оценка состояния наглядной агитации и пропаганды по вопросам охраны труда, использование кино, печати, радио.

2.3.9. Учет соблюдения правил и норм и состояния охраны труда при подведении итогов соцсоревнования.

2.3.10. Число бригад портовых рабочих, коллективов других подразделений порта, взявших обязательства «Работать высокопроизводительно, без травм и аварий», в том числе выполняющих взятые обязательства; число коллективов, работающих без травм и аварий; динамика этого движения в сравнении с предыдущим периодом (за два-три года). Гласность этого движения. Имеются ли стенды, отражающие это движение и лучшие его коллективы?

2.3.11. Организация обучения и проверки знания инженерно-техническими работниками правил безопасности труда. Используется ли программированный метод контроля знаний (машинный, безмашинный)?

2.3.12. Фактическое выполнение плана (графика) проведения обучения и проверки знаний.

2.3.13. Имеется ли утвержденный руководством порта перечень должностей и профессий с тяжелыми и вредными условиями труда?

2.3.14. Организация обучения по технике безопасности и проверки знаний лиц, выполняющих работы в условиях воздействия опасных и вредных производственных факторов. Наличие программ обучения, журналов проверки.

2.3.15. Порядок допуска рабочих к выполнению работ в условиях воздействия опасных и вредных производственных факторов. Имелись ли факты допуска без прохождения соответствующего обучения и инструктажа?

2.4. Территория и акватория порта

2.4.1. Общая характеристика территории порта (наличие зеленых насаждений, зон отдыха, твердого покрытия проезжей части дорог и тротуаров). Состояние покрытий дорог и территории порта.

2.4.2. Наличие тротуаров и пешеходных дорожек для движения людей.

2.4.3. Соблюдение габаритов железнодорожных и подкрановых путей.

2.4.4. Наличие на территории порта знаков безопасности и дорожных знаков, их соответствие действующим стандартам.

2.4.5. Наличие инструкций и схемы безопасного движения транспортных средств, система ознакомления с ними. Обратить внимание на необходимость указания на схеме пешеходных переходов.

2.4.6. Соблюдение установленных в порту скоростей движения транспорта.

2.4.7. Наличие на причалах порта пожарных и спасательных постов, соответствие их требованиям действующих правил.

2.4.8. Наличие блокировки световой, знаковой и звуковой сигнализации в местах пересечения железнодорожных путей с автодорогами и пешеходными дорожками.

2.4.9. Состояние освещенности, соответствие уровня освещенности установленным нормам. Когда проводились последний раз замеры освещенности? Каковы их результаты? Принятые меры по приведению освещенности в соответствие с действующими нормами.

2.4.10. Наличие и состояние колесоотбойных устройств на причалах, рампах, грузовых столах-рампах.

2.4.11. Организация безопасной перевозки людей по акватории порта. Наличие оборудованных мест посадки и высадки людей с плавсредств.

2.4.12. Наличие на территории складских площадок для хранения грузов, их техническое состояние.

2.5. Здания и сооружения

2.5.1. Наличие зданий и сооружений, введенных в эксплуатацию без приемки их комиссией.

2.5.2. Наличие зданий и сооружений, находящихся в ветхом и опасном для эксплуатации состоянии. Дать перечень, краткое описание технического состояния.

2.5.3. Соответствие строительных конструкций зданий и сооружений фактически размещенным в них производствам.

2.5.4. Соблюдение действующего Положения о проведении планово-предупредительного ремонта производственных зданий и сооружений. Наличие утвержденного графика их осмотра.

2.5.5. Работа в области приведения состояния зданий и сооружений в соответствие с требованиями технической эстетики.

2.5.6. Состояние покрытий полов производственных помещений и перил ограждения.

2.5.7. Состояние освещенности рабочих мест, соответствие уровня освещенности нормам. Когда проводились последний раз замеры освещенности? Каковы их результаты? Принятые меры по приведению освещенности к необходимому уровню, наличие аварийного электроосвещения в производственных помещениях.

2.5.8. Содержание в надлежащем состоянии производственных помещений, рабочих мест, проходов, проездов.

2.6. Санитарно-бытовое обслуживание

2.6.1. Обеспеченность санитарно-бытовыми помещениями (гардеробные, душевые, умывальные комнаты, санузлы, комната личной гигиены женщин, пункты стирки, химчистки спецодежды и т. п.) и их соответствие действующим санитарным нормам.

2.6.2. Содержание санитарно-бытовых помещений в соответствии с требованиями производственной санитарии.

2.6.3. Периодичность ремонта санитарно-бытовых помещений, наличие годового графика ремонта.

2.6.4. Организация питьевого режима (наличие питьевых бачков и фонтанчиков, установок с газированной водой, титанов; их состояние).

2.6.5. Наличие аптечек с медикаментами для оказания первой помощи.

2.6.6. Обеспеченность работающих спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими нормами и характером выполняемой работы.

2.6.7. Организация и фактическая периодичность обеспыливания, стирки, химчистки и ремонта спецодежды и спецобуви. Фактическое состояние спецодежды и спецобуви.

2.6.8. Порядок хранения и выдачи спецодежды и средств индивидуальной защиты; контроль за их исправным состоянием в период эксплуатации.

2.6.9. Применение рабочими средств индивидуальной защиты органов дыхания, головы, лица, органов слуха, зрения, рук и ног. Наличие и применение предохранительных поясов, своевременное их испытание.

2.6.10. Организация приемки поступающих на предприятие спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты; проверка их соответствия действующим стандартам (наличие комиссии по

приемке, назначенной приказом по порту; наличие актов приемки; факты рекламаций).

2.6.11. Обеспеченность работающих нейтрализующими веществами в соответствии с действующим законоположением (наличие в порту согласованных с профсоюзным комитетом списков профессий, по которым положена выдача молока или других равноценных продуктов; организация лечебного питания для рабочих, имеющих на это право).

2.7. Технология и организация погрузочно-разгрузочных работ

2.7.1. Полнота и качество разработанных в порту рабочих технологических карт (РТК), их соответствие типовым технологическим процессам. Полнота учета в РТК требований безопасности, их конкретность и степень связи с данным технологическим процессом, согласование с помощником начальника порта по технике безопасности, периодичность пересмотра РТК, согласование их с органами надзора.

2.7.2. Соответствие фактической технологии перегрузки основных видов грузов утвержденным РТК: количество и расстановка рабочих по звеньям, наличие и размещение указанных в РТК оборудования, грузозахватных устройств и приспособлений, инвентаря и такелажа. Причины отклонения фактической технологии от РТК.

2.7.3. Порядок внесения изменений и дополнений в РТК.

2.7.4. Наличие и порядок составления временных технологических инструкций и планов организации работ.

2.7.5. Ношение рабочими и ИТР защитных касок.

2.7.6. Организация контроля за соблюдением утвержденной технологии со стороны технологов и оперативного персонала; обеспеченность оперативного персонала РТК, порядок ознакомления с ними ИТР и рабочих.

2.7.7. Обеспеченность грузозахватными устройствами и приспособлениями (изготовитель), наличие соответствующей документации.

2.7.8. Состояние технологической оснастки. Соответствие помещения склада технологической оснастки условиям надлежащего хранения, надзора, эксплуатации, выбраковки и мелкого ремонта грузозахватных устройств, приспособлений, инвентаря; наличие стеллажей и других устройств для их хранения; порядок выдачи, доставки на рабочее место и возврата технологической оснастки. Наличие стенда для испытания грузозахватных приспособлений и устройств. Учет и регистрация.

2.7.9. Техническое состояние технологического оборудования, наличие физически и морально устаревшего оборудования, представляющего опасность для работающих.

2.7.10. Степень механизации труда по основным категориям грузов. Что сделано за рассматриваемый период по сокращению работ, выполняемых вручную?

2.7.11. Соблюдение правил складирования грузов; наличие в необходимых случаях габаритных оградительных стенок; высота складирования, наличие в складских помещениях регламентированных действующими правилами проходов и проездов. Устойчивость штабелей грузов.

2.7.12. Наличие актов готовности судов к безопасному производству грузовых работ и соответствие их действительному положению дел на судне.

2.7.13. Оценка работы докеров-сигнальщиков. Установленным ли способом подаются сигналы? Нет ли фактов работы кранов без команд сигнальщиков? Имеются ли у сигнальщиков соответствующие удостоверения и требуемая правилами одежда?

2.7.14. Соблюдение требований безопасности на объектах других организаций, находящихся на территории порта (в частности, требований, непосредственно связанных с обеспечением безопасности работников порта).

2.7.15. Соблюдение требований безопасности работниками организаций клиентуры, находящихся на территории порта.

2.7.16. Наличие соответствующих удостоверений на право выполнения работ и управления механизмами.

2.8. Ручной и механизированный инструмент

2.8.1. Организация эксплуатации переносного электрифицированного и пневматического инструмента.

2.8.2. Порядок организации хранения и выдачи ручного пневматического и электрифицированного инструмента и контроль за его исправным состоянием (проверка исправности перед выдачей, при сдаче инструмента после окончания смены и т. д.).

2.8.3. Хранение, транспортирование, испытание, установка абразивных кругов; наличие стенда для испытания абразивных кругов и его соответствие требованиям безопасной эксплуатации.

2.8.4. Организация обучения, аттестация, инструктаж лиц, связанных с работой электрифицированного инструмента и эксплуатацией абразивных кругов.

2.8.5. Факты выдачи и применения работающими неисправного ручного и механизированного инструмента и приспособлений, наличие неисправного инструмента на рабочих местах.

2.9. Объекты, поднадзорные Госгортехнадзору, и технический надзор за их эксплуатацией

2.9.1. Наличие приказов и правильность назначения лиц, ответственных за исправное техническое состояние, безопасную эксплуатацию грузоподъемных машин, съемных грузозахватных приспособлений и тары.

2.9.2. Наличие приказов и правильность назначения лиц, ответственных за безопасное перемещение грузов кранами.

2.9.3. Своевременность проведения испытаний, осмотров и освидетельствований объектов, поднадзорных Госгортехнадзору; нали-

чие на грузоподъемных машинах обозначений регистрационного номера, грузоподъемности и даты следующего испытания, наличие на грейферах табличек с указанием необходимых сведений согласно действующим Правилам Госгортехнадзора.

2.9.4. Наличие у лиц, связанных с эксплуатацией объектов, поднадзорных Госгортехнадзору, положений, правил и инструкций по их эксплуатации.

2.9.5. Наличие, содержание и качество технической документации на объекты, поднадзорные Госгортехнадзору (паспорта с указанием всех технических освидетельствований; лица, ответственные за их исправное техническое состояние; ремонтные и сменно-вахтенные журналы; журналы периодических осмотров и освидетельствований грузоподъемных машин, съемных грузозахватных приспособлений, крановых путей, тары; журналы учета изготовленных съемных грузозахватных приспособлений; журнал контрольных проверок манометров; графики планово-предупредительного ремонта; рекомендуемые правильные схемы строповки грузов).

2.9.6. Порядок выдачи в необходимых случаях нарядов-допусков на выполнение работ.

2.9.7. Наличие на грузовых крюках кранов предохранительных замков, наличие на кранах кабеленамотчиков и их исправность.

2.9.8. Наличие сертификатов на стальные канаты и свидетельства завода-изготовителя на цепи об их испытании. Организация проведения испытания.

2.9.9. Организация обучения, аттестация и проверка знания Правил Госгортехнадзора инженерно-техническими работниками по надзору, лицами, ответственными за содержание грузоподъемных машин в исправном состоянии, а также лицами, ответственными за безопасное производство работ по перемещению груза кранами (периодичность, правильность оформления протоколов, наличие соответствующих удостоверений).

2.9.10. Факты допуска к обслуживанию объектов, поднадзорных Госгортехнадзору, необученных и неаттестованных лиц.

2.10. Электробезопасность

2.10.1. Наличие и состояние заземляющих устройств на оборудовании.

2.10.2. Состояние электропроводки, электрощитов и другого электрооборудования (изоляция электропроводов, отсутствие открытых токоведущих частей электроприводов, наличие предупреждающих надписей, состояние подходов к электрощитам, переносные светильники, защитная арматура светильников и т. д.).

2.10.3. Наличие у персонала, обслуживающего электроустановки, средств индивидуальной защиты (диэлектрические боты, калоши, перчатки, коврики). Комплектность и соблюдение сроков их периодических испытаний.

2.10.4. Наличие и состояние контрольно-измерительных приборов, применяемых в электроустановках; соблюдение сроков их периодических проверок.

2.10.5. Соблюдение сроков проведения периодических замеров сопротивления защитного заземления (наличие протоколов с результатами замеров и указанием принимаемых мер по устранению выявленных недостатков).

2.10.6. Наличие в порту приказа о назначении лица, ответственного за общее состояние эксплуатации электрохозяйства.

2.10.7. Организация обучения, аттестация, инструктаж и проверка знаний персонала, обслуживающего электроустановки. Периодичность. Соответствие требованиям Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей.

2.10.8. Состояние технической документации (оперативные журналы, инструкции, паспортные карты, схемы и т. д.).

2.10.9. Факты допуска к работе на электроустановках необученного и неаттестованного персонала, а также лиц, не прошедших периодического осмотра на пригодность по состоянию здоровья к работе на электроустановках.

2.11. Вентиляционные установки и организация технического надзора за их эксплуатацией

2.11.1. Наличие паспортов на вентиляционные установки.

2.11.2. Наличие лиц, ответственных за правильную эксплуатацию вентиляционных установок.

2.11.3. Наличие и осуществление графиков планово-предупредительного ремонта вентиляционных установок.

2.11.4. Наличие виброоснований и мягких вставок.

2.11.5. Организация, периодичность и документальное оформление проверки воздушной среды в местах выделения пыли, газов и аэрозолей. Мероприятия по снижению их концентрации, превышающей ПДК, их эффективность.

2.11.6. Наличие инструкций по эксплуатации вентиляционных установок, состояние журналов по их эксплуатации.

2.12. Внутрипортовый транспорт и организация технического надзора за его состоянием и безопасной эксплуатацией

2.12.1. Соблюдение порядка приема и выдачи погрузчиков, автомашин.

2.12.2. Организация технического освидетельствования.

2.12.3. Организация зарядки аккумуляторов, состояние зарядных станций.

2.12.4. Факты эксплуатации технически неисправных средств внутрипортового транспорта и допуска к управлению необученного и неаттестованного персонала.

2.13. Газорезательные и электросварочные работы

2.13.1. Наличие соответствующих удостоверений у электро- и газосварщиков. Их обучение и аттестация.

2.13.2. Наличие паспортов на газосварочную и газорезательную аппаратуру; соблюдение периодичности осмотров, испытаний, контроля и ремонта.

2.13.3. Состояние газовых баллонов (отличительная окраска и маркировка, наличие колпаков, организация хранения и транспортирования).

2.13.4. Порядок выдачи допусков-нарядов на производство огневых работ.

2.13.5. Наличие автоматов отключения холостого хода электросварочных аппаратов.

2.13.6. Наличие средств индивидуальной защиты при выполнении газорезательных и электросварочных работ.

2.13.7. Техническое состояние газорезательной, электросварочной аппаратуры, шлангов, кабелей. Соблюдение сроков проверки и испытания на газонепроницаемость газосварочной и газорезательной аппаратуры.

2.13.8. Отключение газовых шлангов от источников питания на время обеда, при кратковременных перерывах и по окончании работы; организация их хранения.

2.13.9. Наличие специальных мест для производства огневых работ, утвержденных приказом по порту.

2.14. Выполнение требований безопасности при перегрузке, хранении и транспортировании опасных грузов

2.14.1. Наличие специализированных участков для перегрузки и специальных складов и площадок для хранения опасных грузов.

2.14.2. Наличие ограждений и предупредительных надписей.

2.14.3. Соответствие персонала, работающего с опасными грузами, требованиям Правил МОПОГ (квалификация рабочих, производителей работ, порядок их обучения, аттестации).

2.14.4. Наличие и использование работающими средств индивидуальной защиты.

2.14.5. Соблюдение требований Правил МОПОГ в части проездов и проходов на территории складов опасных грузов. Оборудование складских площадей (наличие стеллажей, шкафов, освещения, вентиляции и т. д.).

2.14.6. Соблюдение установленного порядка хранения опасных грузов (хранение по группам, исключающее воздействие одних веществ на другие; наличие на таре бирок или этикеток с указанием наименования вещества и ГОСТа и т. д.).

2.14.7. Наличие приказов о назначении лиц, ответственных за правильное хранение, выдачу и безопасное обращение с опасными грузами.

2.14.8. Наличие инструкции о порядке уничтожения в случае необходимости опасных грузов.

2.14.9. Организация транспортирования опасных грузов по территории порта (наличие в случае необходимости специально оборудованных тележек, носилок, транспорта и других средств).

2.15. Выполнение требований безопасности при производстве ремонтных и строительно-ремонтных работ

2.15.1. Состояние лесов, люлек, подмостей, трапов, лестниц, ограждений и территории в местах производства работ; их соответствие требованиям действующих стандартов, Строительных норм и правил.

2.15.2. Оформление наряда-допуска на выполнение верхолазных работ.

2.15.3. Организация хранения материалов (высота штабелей, их устойчивость, проходы, проезды).

2.16. Выполнение требований безопасности и производственной санитарии при очистных и окрасочных работах

2.16.1. Вентиляционные установки и средства индивидуальной защиты, применяемые при очистных и окрасочных работах.

2.16.2. Наличие расчетов воздухообмена и эскизов трассировки вентиляционных шлангов.

2.16.3. Организация очистных и окрасочных работ, особенно в труднодоступных и стесненных местах; контроль за соблюдением мер безопасности при этих работах (наряд-допуск, наблюдающий, план эвакуации людей, отсутствие огнеопасных работ, наличие двух люков — для вентиляционных шлангов и выхода людей и т. п.).

2.16.4. Наличие защитных устройств от статического электричества, соблюдение правил их эксплуатации (осмотры и текущие ремонты, проведение замеров не реже двух раз в год и т. п.).

2.17. Выполнение требований безопасности при работах на подъемно-транспортных сооружениях и установках и на ремонтируемых судах

2.17.1. Состояние рештований, лесов, трапов, подмостей, ограждений и соответствие их требованиям ГОСТов и правил безопасности труда.

2.17.2. Наличие типовых чертежей на устройство рештований, трапов и подмостей, утвержденных главным инженером.

2.17.3. Порядок приемки рештований, лесов и подмостей в эксплуатацию и организация надзора за их состоянием (акты приемки, журналы по их эксплуатации и ремонту).

2.17.4. Наличие и исправность стопорных устройств на крышках люков и горловин.

2.17.5. Соответствие схемы электроснабжения ремонтируемого судна требованиям безопасности.

2.17.6. Соответствие освещенности помещений ремонтируемого судна санитарным нормам.

2.18. Выполнение норм действующего законодательства о режиме рабочего времени, о труде женщин и подростков

2.18.1. Применение сверхурочных работ (количество сверхурочных часов, разрешенных профсоюзным комитетом, за прошедший год и в текущем году в сопоставлении с фактически отработанными сверхурочными часами). Сравнить в этой связи плановый и фактический контингенты портовых рабочих.

2.18.2. Соблюдение норм закона об организации сверхурочных работ (не более 4 ч в течение двух дней подряд и не более 120 ч в год на одного работающего).

2.18.3. Наличие разрешения профсоюзного комитета на работу в выходные дни (кроме работ по графику) и предоставление отгула за них в ближайшие 10 дней.

2.18.4. Выполнение норм действующего законодательства о запрещении применения труда подростков, не достигших 18-летнего возраста, и труда женщин в ряде производств, профессий и специальностей.

2.19. Выполнение комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий по ММФ

2.19.1. Наличие утвержденного руководством порта и согласованного с профсоюзным комитетом комплексного плана улучшения условий труда и санитарно-оздоровительных мероприятий по данному предприятию (в случае соответствующих указаний ММФ — откорректированного комплексного плана).

2.19.2. Система доведения заданий комплексного плана до конкретных исполнителей.

2.19.3. Организация контроля за выполнением комплексного плана.

2.19.4. Периодичность проведения проверки выполнения комплексного плана.

2.19.5. Обсуждение итогов выполнения комплексного плана одновременно с подведением итогов выполнения коллективных договоров.

2.19.6. Ход выполнения комплексного плана с начала года и пятилетки (нарастающим итогом).

2.19.7. Причины невыполнения мероприятий комплексного плана и меры, принимаемые по устранению этих причин и восполнению допущенного отставания.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Дата проверки Наименование предприятия

АКТ ОБСЛЕДОВАНИЯ СОСТОЯНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА

Комиссия, назначенная приказом начальника_____

_____от _____ за №_____,

в составе председателя_____

(фамилия, имя, отчество, должность)

и членов комиссии_____

_____

(фамилия, имя, отчество, должность каждого члена комиссии)

произвела проверку состояния охраны труда на_____

_____

(наименование предприятия)

и при этом установила следующее.

1. Организация работы по охране труда_____

_____

2. Производственный травматизм, профессиональные заболевания и отравления, общая заболеваемость и их основные причины _____

_____

3. Пропаганда, обучение и инструктаж по технике безопасности и производственной санитарии_____

_____

_____

4. Территория и акватория_____

_____

5. Здания и сооружения_____

6. Санитарно-бытовое обслуживание_____

_____

_____

7. Технология и организация погрузочно-разгрузочных работ_____

_____

8. Ручной и механизированный инструмент _____

_____

9. Объекты, подведомственные Госгортехнадзору, и технический надзор за их эксплуатацией_____

10. Электробезопасность _____

11. Вентиляционные установки и организация технического надзора за их эксплуатацией _____

12. Внутрипортовый транспорт и организация технического надзора за его состоянием и безопасной эксплуатацией _____

13. Газорезательные и электросварочные работы _____

14. Выполнение требований безопасности при перегрузке, хранении и транспортировании опасных грузов _____

15. Выполнение требований безопасности при производстве ремонтных и строительно-ремонтных работ _____

16. Выполнение требований безопасности и производственной санитарии при очистных и окрасочных работах _____

17. Выполнение требований безопасности при работах на подъемно-транспортных сооружениях и установках и на ремонтируемых судах _____

18. Выполнение законодательства о режиме рабочего времени, труде женщин и подростков _____

19. Выполнение комплексного плана улучшения условий, охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий _____

20. Выводы и предложения комиссии _____

Члены комиссии _____
(подписи)

С актом ознакомлен и один экземпляр получил

Начальник _____
(наименование порта, подпись)

МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТЕПЕНИ БЕЗОПАСНОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СХЕМ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.82.10—81
Вводится впервые

Срок введения в действие установлен с 01.07.82

Настоящая Методика распространяется на технологические процессы погрузочно-разгрузочных работ, в которых содержатся элементы технологических операций, выполняемые с применением ручного труда.

Методика устанавливает порядок расчета степени безопасности технологических схем погрузочно-разгрузочных работ в морских портах при разработке новых технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых на универсальных перегрузочных комплексах.

Методика не распространяется на технологические процессы перегрузки навалочно-насыпных и наливных грузов, а также на процессы, основанные на использовании автоматизированных линий, специализированных перегрузочных комплексов и специальных подъемно-транспортных средств лихтеровозов, судов-контейнеровозов с горизонтальным способом загрузки и других перегрузочных средств специализированных судов.

Методика обязательна для портов и предприятий ММФ, осуществляющих разработку и внедрение технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Определение степени безопасности технологических схем следует производить для тех категорий грузов, для которых правомерна статистическая зависимость уровня показателей частоты несчастных случаев от удельной трудоемкости их перегрузки. В Методике эта зависимость установлена для грузов в кипах, мешках, ящиках, бочках, металлов и металлических изделий и круглого леса по данным портов ММФ за период 1966—1979 гг.

1.2. Для установления количественной оценки влияния удельной трудоемкости перегрузки конкретного груза на показатель частоты несчастных случаев по отдельным портам или бассейнам рекомендуется пользоваться методом регрессионного анализа, описание которого приведено в прил. 4.

1.3. Расчет показателей степени безопасности технологических схем должен выполнять Ленморниипроект при разработке типовых

и опытных технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ, а также технологи портов при составлении рабочих технологических карт.

1.4. Термины и определения, используемые в Методике, приведены в прил. 2.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТЕПЕНИ БЕЗОПАСНОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СХЕМ

2.1. Для определения степени безопасности принимаются элементы технологических операций, выполняемые с использованием ручного труда. Элементы технологических операций определяются по РД 31.40.04—80 «ЕСТПП МП. Методика оптимизации технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ и выбора средств технологического оснащения» (прил. 2).

2.2. Вероятность отсутствия травм при перегрузке k-го груза по i-й технологической схеме P_{ik} определяется как произведение вероятностей отсутствия травм при выполнении j-го элемента операции P_{ikj} по той же технологической схеме:

$$P_{ik}=\prod_{j}\prod_{1} P_{ikj}, \qquad (1)$$

где i — индекс технологической схемы ($i=1, 2, 3, \ldots, n$);

k — индекс груза ($k=1, 2, 3, 4, 5, 6$);

j — индекс элемента технологической операции ($j=1, 2, 3, 4, 5, 6$);

l — число повторений j-го элемента операции в i-й технологической схеме.

2.3. Вероятность отсутствия травм на j-м элементе технологической операции при перегрузке k-го груза за 1 цикл P_{ikj} определяется по формуле

$$P_{ikj}=(1-P'_{kj})^{t_{ikj}}, \qquad (2)$$

где P'_{kj} — элементарная вероятность возникновения несчастного случая (аварийной единицы трудоемкости) при выполнении j-го элемента операции при перегрузке k-го груза; определяется по табл. 1;

t_{ikj} — трудоемкость выполнения j-го элемента операции при перегрузке k-го груза по i-й технологической схеме за 1 цикл; определяется на основании Нормативов на погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые в морских портах (1964), и Единых комплексных норм выработки (1978), утвержденных постановлением от 02.09.77 № 287 Госкомитета СМ СССР по труду и социальным вопросам.

2.4. Средняя интенсивность наступления несчастного случая по времени λ определяется по формуле

$$\lambda=(1-P_{ik})M_{ik}, \qquad (3)$$

где M_{ik} — количество рабочих циклов при перегрузке заданного объема k-го груза по i-й технологической схеме;

Таблица 1

Вероятность возникновения несчастного случая за единицу трудоемкости при выполнении элементов технологических операций P'_{kj}

Грузы	Элементы технологических операций					
	ФГ	РГ	ЗГ	ОГ	ЗП	ОП
1. В мешках	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}111 \cdot 10^{-7}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}278 \cdot 10^{-8}$	$0{,}83 \cdot 10^{-8}$
2. В ящиках	$0{,}111 \cdot 10^{-7}$	$0{,}83 \cdot 10^{-8}$	$0{,}222 \cdot 10^{-7}$	$0{,}583 \cdot 10^{-7}$	$0{,}639 \cdot 10^{-8}$	$0{,}694 \cdot 10^{-8}$
3. В бочках	$0{,}277 \cdot 10^{-7}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}55 \cdot 10^{-8}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}640 \cdot 10^{-8}$	$0{,}70 \cdot 10^{-8}$
4. В кипах	$0{,}111 \cdot 10^{-7}$	$0{,}305 \cdot 10^{-7}$	$0{,}638 \cdot 10^{-7}$	$0{,}278 \cdot 10^{-7}$	$0{,}632 \cdot 10^{-8}$	$0{,}694 \cdot 10^{-8}$
5. Круглый лес, балансы	—	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}639 \cdot 10^{-7}$	—	—
6. Металлогрузы	—	—	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}639 \cdot 10^{-7}$	—	—

Примечания. 1. Прочерки в таблице означают принципиальное отсутствие данного элемента при перегрузке соответствующего груза по любой технологической схеме.

2. Значения P'_{kj} должны корректироваться каждые 5 лет.

$$M_{ik}=\frac{Q_{ik}}{q_{ik}}, \quad (4)$$

где Q_{ik} — количество k-го груза, перегружаемого по i-й технологической схеме, т;

q_{ik} — масса груза, перегружаемого за 1 цикл по i-й технологической схеме, т.

2.5. Число несчастных случаев, которые могут произойти при перегрузке k-го груза по i-й технологической схеме, N_{ik} определяют с доверительным интервалом вероятности 0,95 из табл. 2, исходя из полученных в результате расчетов значений λ.

Таблица 2

λ	$<0{,}08$	$<0{,}29$	$<0{,}59$	$<0{,}96$	$<1{,}39$	$<1{,}86$	$<2{,}36$	$<2{,}9$
N	1	2	3	4	5	6	7	8

Продолжение

λ	$<3{,}46$	$<4{,}03$	$<4{,}63$	$<5{,}2$	$<5{,}875$	<6.525	$<7{,}17$	$<7{,}825$
N	9	10	11	12	13	14	15	16

2.6. Данную Методику не следует использовать для прогнозирования травматизма, так как получаемое в результате расчета ожидаемое число несчастных случаев не является абсолютно обязательным; оно означает, что при работе по заданной технологической схеме с заданной вероятностью может произойти не более данного числа несчастных случаев. Нормативная база приведена в прил. 3.

3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕТОДИКИ ДЛЯ СРАВНЕНИЯ И ВЫБОРА ВАРИАНТОВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СХЕМ

3.1. При сравнении вариантов по экономическим показателям следует определить вероятные убытки от несчастных случаев, отнесенные на единицу грузооборота, S'_{ik} по формуле

$$S'_{ik}=\frac{N_{ik}S_y}{Q_{ik}}, \quad (5)$$

где N_{ik} — вероятное число несчастных случаев при перегрузке заданного грузооборота Q_{ik} по i-й технологической схеме;

S_y — средние убытки от одного несчастного случая (по портам ММФ $S_y=600$ р.), р.

Прибавляя вероятные убытки от несчастных случаев, отнесенные на единицу грузооборота, к удельным затратам на 1 т k-го груза, перегружаемого по i-й технологической схеме, получим (р.):

$$S_{ik}=S''_{ik}+S'_{ik}, \quad (6)$$

где S_{ik} — суммарные удельные приведенные затраты на перегрузку 1 т k-го груза по i-й технологической схеме с учетом убытков от ожидаемого травматизма;

S''_{ik} — удельные приведенные затраты на перегрузку 1 т k-го груза по i-й технологической схеме без учета убытков от травматизма.

При сравнении выбирается технологическая схема, для которой $S_{ik}=\min$.

Примеры расчета степени травмоопасности технологических схем приведены в прил. 1.

3.2. При определении вероятности отсутствия травм на j-м элементе технологической операции P_{ikj} выявляются наиболее травмоопасные элементы операций, для которых $P_{ikj}=\max$, с целью принятия решений по повышению степени безопасности всей технологической схемы.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(справочное)

ПРИМЕРЫ РАСЧЕТА СТЕПЕНИ ТРАВМООПАСНОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СХЕМ

1. Пример 1

1.1. Исходные данные

Для перегрузки 50 тыс. т грузов в бочках класса Б-115 предлагаются технологические схемы:

А — вагон (вручную) — поддон — погрузчик с вилочным захватом — кран — подвеска для поддонов — трюм (вручную);

Б — вагон (вручную) — погрузчик с многоштыревым захватом — кран — храпцы — трюм (вручную).

В технологической схеме А «подъем» состоит из 6 бочек, установленных на плоский поддон. Масса «подъема» $q_1=1{,}2$ т.

В технологической схеме Б «подъем» состоит из 12 бочек, навешиваемых на раму. Масса «подъема» $q_2=2{,}4$ т.

1.2. Расчет показателя травмоопасности для технологической схемы А проводится по табл. 1.1.

Из табл. 2 Методики выбирается ожидаемое число несчастных случаев, соответствующее $\lambda_1=1{,}17$, т. е. $N_1=5$.

1.3. Расчет показателя травмоопасности для технологической схемы Б проводится по табл. 1.2.

Из табл. 2 Методики выбирается ожидаемое число несчастных случаев, соответствующее $\lambda_2=0{,}899$, т. е. $N_2=4$. Так как $N_2<N_1$, то технологическая схема Б является менее травмоопасной, чем технологическая схема А.

2. Пример 2

2.1. Исходные данные

Для перегрузки 50 тыс. т грузов в мешках класса М-50 предлагаются технологические схемы:

А — трюм (вручную) — поддон — кран — вагон (вручную);

Б — трюм (вручную) — грузовая сетка — кран — вагон (вручную).

В технологической схеме А «подъем» формируется на поддоне. Масса «подъема» $q_1=1{,}5$ т.

В технологической схеме Б «подъем» формируется в грузовой сетке. Масса «подъема» $q_2=2{,}4$ т.

2.2. Расчет показателя травмоопасности для технологической схемы А проводится по табл. 2.1.

Из табл. 2 Методики выбирается ожидаемое число несчастных случаев, соответствующее $\lambda_1=0{,}98$, т. е. $N_1=5$.

2.3. Расчет показателя травмоопасности для технологической схемы Б проводится по табл. 2.2.

Из табл. 2 Методики выбирается ожидаемое число несчастных случаев, соответствующее $\lambda_2=0{,}99$, т. е. $N_2=5$. Так как $N_1=N_2$, то с позиций обеспечения безопасности обе технологические схемы равнозначны.

Приложение 1
(продолжение)

Таблица 1.1

Показатель	$ФГ_1$	$ЗГ_1$	$ОГ_1$	$ЗП_1$	$ОП_1$	$РГ_1$
1. t_{1kj} (из нормативов на ПРР)	593	15	12	7	5	585
2. P'_{kj} (из табл. 1 Методики)	$0{,}277 \cdot 10^{-7}$	$0{,}55 \cdot 10^{-8}$	$0{,}194 \cdot 10^{-8}$	$0{,}64 \cdot 10^{-8}$	$0{,}7 \cdot 10^{-8}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$
3. $P_{1kj} = (1 - P'_{kj})^{t_{1kj}}$	0,999984	0,99999992	0,99999998	0,9999999	0,99999996	0,999989
4. $P_{1k} = \prod_j \prod_l P_{1kj}$		0,999972		—	—	—
5. $M_{1k} = \frac{Q_{1k}}{q_{1k}}$		41667		—	—	—
6. $\lambda_1 = (1 - P_{1k}) M_k$		1,17		—	—	—

Таблица 1.2

Показатель	$ФГ_2$	$ЗГ_2$	$ОГ_2$	$РГ_2$
1. t_{1kj} (из нормативов на ПРР)	912	62	44	900
2. P'_{kj} (из табл. 1 Методики)	$0{,}277 \cdot 10^{-7}$	$0{,}55 \cdot 10^{-8}$	$0{,}194 \cdot 10^{-8}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$
3. $P_{1kj} = (1 - P'_{kj})^{t_{1kj}}$	0,999975	0,99999966	0,9999999915	0,999982
4. $P_{1k} = \prod_j \prod_l P_{1kj}$		0,9999568		—
5. $M_{1k} = \frac{Q_{1k}}{q_{1k}}$		20833		—
6. $\lambda_2 = (1 - P_{1k}) M_{1k}$		0,899		—

Таблица 2.1

Показатель	$ФГ_1$	$ЗГ_1$	$ОГ_1$	$РГ_1$	$ЗП_1$	$ОП_1$
1. t_{1kj} (из нормативов на ПРР)	117	15	12	922	7	12
2. P'_{kj} (из табл. 1 Методики)	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}111 \cdot 10^{-7}$	$0{,}278 \cdot 10^{-8}$	$0{,}83 \cdot 10^{-8}$
3. $P_{1kj} = (1 - P'_{kj})^{t_{1kj}}$	0,999981	0,9999997	0,9999998	0,9999999	0,99999998	0,9999999
4. $P_{1k} = \prod_j \prod_l P_{1kj}$			0,99997			
5. $M_{1k} = \frac{Q_{1k}}{q_{1k}}$			33333			
6. $\lambda_1 = (1 - P_{1k}) M_{1k}$			0,98			

Таблица 2.2

Показатель	$ФГ_2$	$ЗГ_2$	$ОГ_2$	$РГ_2$	$ЗП_2$	$ОП_2$
1. t_{1kj} (из нормативов на ПРР)	1490	30	22	1230	8	8
2. P'_{kj} (из табл. 1 Методики)	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}194 \cdot 10^{-7}$	$0{,}167 \cdot 10^{-7}$	$0{,}111 \cdot 10^{-7}$	$0{,}278 \cdot 10^{-8}$	$0{,}83 \cdot 10^{-8}$
3. $P_{1kj} = (1 - P'_{kj})^{t_{1kj}}$	0,999975	0,99999942	0,99999963	0,9999863	0,99999998	0,99999993
4. $P_{1k} = \prod_j \prod_l P_{1kj}$			0,99996			
5. $M_{1k} = \frac{Q_{1k}}{q_{1k}}$			25000			
6. $\lambda_2 = (1 - P_{1k}) M_{1k}$			0,99			

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(справочное)

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В МЕТОДИКЕ

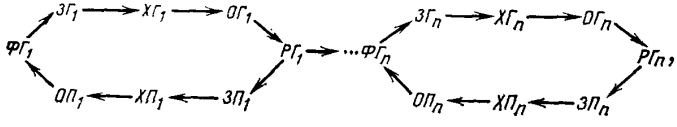
Безопасность технологической схемы определяется отсутствием несчастных случаев при работе по данной схеме. В Методике определения степени безопасности технологических схем приняты следующие определения.

1. Технологическая схема — производственная система, включающая в себя совокупность основного и вспомогательного оборудования, персонала и средств обслуживания, способная выполнять функциональные задачи в условиях максимальной безопасности.

Технологическая схема определяет состав и последовательность операций, типы машин, грузозахватных устройств, приспособлений и средств укрупнения, используемых при выполнении каждой операции.

2. Технологическая операция характеризует совершаемые с грузом действия (захват, перемещение, укладка и т. п.), которые в совокупности обеспечивают изменение местоположения груза.

3. Элемент технологической операции — технологически однородный комплекс приемов работы, характеризуемый неизменностью организационно-технических условий и состава исполнителей и являющийся составной частью технологической схемы. Для выбора элементов технологических операций, для которых следует определить степень безопасности, рекомендуется построить структурную технологическую схему в виде



где ФГ — формирование груза; включает взятие груза, перенос и укладку его на грузозахватное приспособление (ГЗП) или средство пакетирования;

РГ — расформирование груза; означает взятие груза с ГЗП или средства пакетирования, перенос и укладку его в штабель;

ЗГ — зацепка (строповка) груза; включает работы по обвязке груза или навешиванию на ГЗП, а также переход рабочего к грузу и от груза;

ОГ — отцепка (отстроповка) груза; включает снятие с груза ГЗП, подход рабочего к грузу и отход от него;

ЗП — зацепка (навешивание) ГЗП без груза на грузозахватный орган перегрузочной машины, подход к ГЗП и отход от него;

ОП — отцепка (снятие) ГЗП без груза с грузозахватного органа перегрузочной машины, подход к ГЗП и отход от него;

ХГ — перемещение груза перегрузочной машиной;

ХП — перемещение машины или грузозахватного органа машины без груза.

Для расчетов степени безопасности принимаются элементы технологических операций, выполняемые с использованием ручного труда. К ним относятся: ФГ, РГ, ЗГ, ОГ, ЗП и ОП.

4. Безопасность технологической схемы характеризуется таким соотношением опасных факторов на всех фазах ее существования, при котором вероятность возникновения несчастных случаев сводится к минимуму.

5. Степень безопасности технологической схемы — вероятность отсутствия несчастных случаев при работе по данной схеме.

6. Степень травмоопасности — вероятность наступления хотя бы одного несчастного случая при тех же условиях.

7. Аварийная единица трудоемкости — элементарный промежуток времени, в течение которого с одним человеком происходит один несчастный случай; принимается равным 1 чел.-с.

8. Рабочий цикл — период времени между двумя начальными технологическими операциями при работе по одной технологической схеме.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(справочное)

НОРМАТИВНАЯ БАЗА ДЛЯ РАСЧЕТА СТЕПЕНИ БЕЗОПАСНОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СХЕМ ПРР

Показатель	Обозначение	Источник получения, метод определения
1. Обозначение индексов:		
индекс элемента технологических операций	j	Для расчетов принимаются элементы: ФГ, РГ, ЗГ, ОГ, ЗП, ОП; $j=1, 2, 3, 4, 5, 6$;
индекс технологической схемы	i	$i=1, 2, 3, ..., n$
индекс категории грузов	k	В табл. 1 Методики $k=1, 2, 3, 4, 5, 6$
2. Трудоемкость элементов технологических операций	t_{ikj}	Определяется по методике расчета комплексных норм выработки на ПРР, изложенной в Нормативах на погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые в морских портах (М.: Транспорт, 1964).
3. Элементарная вероятность возникновения несчастного случая при выполнении j-го элемента технологической операции	P'_{kj}	Выбирается из табл. 1 Методики. Значения определены на основе статистических данных по портам ММФ за 1966—1979 гг. Корректируется один раз в 5 лет. Может быть рассчитана по каждому порту, пароходству, бассейну методом, изложенным в прил. 4
4. Удельные затраты на 1 т груза при перегрузке по i-й технологической схеме k-го груза	S''_{ik}	Определяются в соответствии с РД 31.40.04—80. «Методика оптимизации технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ и выбора средств технологического оснащения»
5. Средние убытки от одного несчастного случая	S_y	По портам ММФ составляют 600 р. на один несчастный случай

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(рекомендуемое)

УСТАНОВЛЕНИЕ КОЛИЧЕСТВЕННОЙ ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ УДЕЛЬНОЙ ТРУДОЕМКОСТИ ПЕРЕГРУЗКИ НА ПОКАЗАТЕЛЬ ЧАСТОТЫ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

1. Основной задачей при построении уравнения регрессии является определение вида аналитической зависимости результативного признака $k_{чк}$ от фактора $T_{удк}$.

Исходными данными служат статистические показатели удельной трудоемкости перегрузки k-го груза $T_{удк}$ и частоты несчастных случаев, имевших место при перегрузке этого груза, $k_{чк}$ за ряд лет (не менее 10).

1.1. Коэффициент частоты несчастных случаев при перегрузке k-го груза определяется следующим образом:

$$k_{чк} = \frac{n_к}{N_к} 1000, \tag{1}$$

где $k_{чк}$ — коэффициент частоты несчастных случаев при перегрузке k-го груза;

$n_к$ — число несчастных случаев, имевших место при перегрузке k-го груза за изучаемый период (за год);

$N_к$ — среднесписочное число рабочих, занятых на перегрузке k-го груза за тот же период:

$$N_к = \frac{\Sigma T_к}{T_{год}}, \tag{2}$$

где $\Sigma T_к$ — суммарная трудоемкость перегрузки k-го груза, чел.-смен;

$T_{год}$ — средний годовой бюджет рабочего времени на 1 рабочего, смен.

1.2. Удельная трудоемкость перегрузки k-го груза $T_{удк}$ определяется по формуле (чел.-смен/тыс. т)

$$T_{удк} = \frac{\Sigma T_к}{Q_к}, \tag{3}$$

где $Q_к$ — грузооборот k-го груза, перегружаемого за изучаемый период времени (за год), тыс. т.

2. Уравнение регрессии линейной зависимости имеет вид

$$k_{чк} = a_0 + a_1 T_{удк}. \tag{4}$$

3. Для определения коэффициентов регрессии a_0 и a_1 необходимо решить систему уравнений:

$$\left.\begin{aligned} m a_0 + a_1 \Sigma T_{удк} &= k_{чк}; \\ a_0 \Sigma T_{удк} + a_1 \Sigma T^2_{удк} &= \Sigma k_{чк} T_{удк}, \end{aligned}\right\} \tag{5}$$

где m — число наблюдений.

4. Результаты расчетов рекомендуется сводить в табличную форму:

№ наблюдения	$k_{чк}$	$T_{удк}$	$T^2_{удк}$	$k_{чк}T_{удк}$	$k^2_{чк}$
1					
2					
3					
.					
.					
.					
m					
	$\Sigma k_{чк}$	$\Sigma T_{удк}$	$\Sigma T^2_{удк}$	$\Sigma k_{чк}T_{удк}$	$\Sigma k^2_{чк}$

5. Для проверки статистической значимости уравнения (4), т. е. для определения, насколько уравнение точно описывает связь фактора $T_{удк}$ с результативным показателем $k_{чк}$, необходимо вычислить величину α:

$$\alpha = \frac{r}{\sigma_r}, \tag{6}$$

где r — коэффициент корреляции;
σ_r — среднеквадратичная ошибка коэффициента корреляции;

$$\sigma_r = \frac{1-r^2}{\sqrt{m}}. \tag{7}$$

Коэффициент корреляции r вычисляется по формуле

$$r = \frac{m\Sigma T_{удк}k_{чк} - \Sigma T_{удк}\Sigma k_{чк}}{\sqrt{[m\Sigma T^2_{удк} - (\Sigma T_{удк})^2]\,[m\Sigma k^2_{чк} - (\Sigma k_{чк})^2]}}. \tag{8}$$

6. В случае, если величина α из уравнения (6) меньше 1,96 (что соответствует доверительной вероятности 95%), то гипотеза о наличии связи между $T_{удк}$ и $k_{чк}$ принимается и уравнение (4) можно использовать для практических целей.

7. При нелинейной зависимости, например

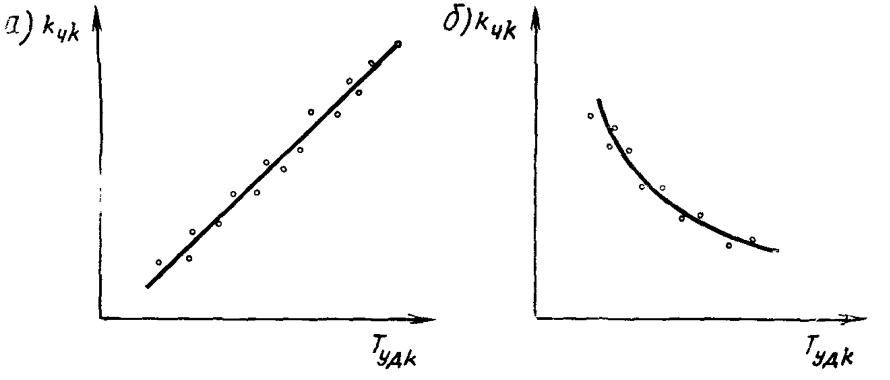
$$k_{чк} = a_0 l^{a_1 T_{удк}} \tag{9}$$

она приводится к линейному виду путем логарифмирования:

$$\ln k_{чк} = \ln a_0 + a_1 T_{удк}. \tag{10}$$

Вводя обозначения $\ln k_{чк} = \tilde{k}_{чк}$ и $\ln a_0 = \tilde{a}_0$, получим $\tilde{k}_{чк} = \tilde{a}_0 + a_1 T_{удк}$, т. е. уравнение (9) приводится к виду уравнения (4). Параметры a_0 и a_1 находятся в соответствии с системой (5).

8. Для выбора вида функции рекомендуется следующий способ: на график с осями $k_{чк}$ и $T_{удк}$ (см. рисунок) выносят статистические данные указанных показателей; соединив плавной кривой нанесенные точки, визуально определяют вид функции, например: *а* — линейная $k_{чк}=a_0+a_1 T_{удк}$; *б* — нелинейная $k_{чк}=a_0 e^{a_1 T_{удк}}$.



ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения 3
2. Требования к территории, рабочим местам, к организации безопасного движения людей и транспорта 9
3. Требования безопасности при перевозке людей по территории и акватории порта 13
   3.1. Перевозка людей по акватории порта . . . . . —
   3.2. Перевозка людей по территории порта 16
4. Требования безопасности при эксплуатации портовых перегрузочных машин 17
   4.1. Общие требования . . . . . —
   4.2. Береговые грузоподъемные краны 22
   4.3. Плавучие краны 27
   4.4. Контейнерные перегружатели 28
   4.5. Конвейеры 29
   4.6. Элеваторы 32
   4.7. Пневмоперегружатели . . . . . —
   4.8. Погрузчики 33
   4.9. Автотранспорт 38
   4.10. Аккумуляторные тележки, тягачи и прицепы (трейлеры) . . . 39
5. Требования безопасности при эксплуатации съемных грузозахватных приспособлений и средств укрупнения грузовых мест 40
   5.1. Общие требования . . . . . —
   5.2. Стальные канаты 41
   5.3. Растительные канаты 42
   5.4. Синтетические и полусинтетические канаты, ленты 43
   5.5. Цепи 44
   5.6. Блоки 45
   5.7. Средства укрупнения грузовых мест . . . . . —
6. Требования безопасности при эксплуатации вспомогательных приспособлений 46
   6.1. Тележки . . . . . —
   6.2. Приставные лестницы для грузовых работ 47
   6.3. Грузовые столы, подмости, эстакады, вагонные мостки . . . . —
7. Производство судовых погрузочно-разгрузочных работ 48
   7.1. Установка и эксплуатация трапов . . . . . —
   7.2. Палубные грузы 49
   7.3. Люковые закрытия и ограждения 50
   7.4. Производство работ 51
   7.5. Швартовные работы 55
8. Производство погрузочно-разгрузочных работ при обработке специализированных судов 56
   8.1. Суда с горизонтальным способом погрузки (выгрузки) . . . . —
   8.2. Лихтеровозы 57
   8.3. Суда-паромы 58
   8.4. Суда ро-флоу . . . . . —
9. Производство вагонных погрузочно-разгрузочных работ 60
10. Складирование грузов 62

11. Производство погрузочно-разгрузочных работ в рейдовых условиях, на необорудованном берегу и во льдах берегового припая 65
11.1. Производство погрузочно-разгрузочных работ в рейдовых условиях —
11.2. Производство погрузочно-разгрузочных работ на необорудованном берегу 66
11.3. Производство погрузочно-разгрузочных работ во льдах берегового припая 68
12. Особенности перегрузки отдельных видов грузов 69
12.1. Тяжеловесные, длинномерные и крупногабаритные грузы . . . —
12.2. Контейнеры 70
12.3. Штучные грузы 76
12.4. Грузы в мешках . . . . . —
12.5. Кипы 77
12.6. Грузы в ящиках . . . . . —
12.7. Грузы в бочках 78
12.8. Бумага в рулонах . . . . . —
12.9. Канат стальной, кабель в барабанах (катушках) 79
12.10. Лесные грузы . . . . . —
12.11. Фанера в пачках 83
12.12. Металлы . . . . . —
12.13. Навалочные грузы и зерно 85
12.14. Строительные материалы 87
13. Требования безопасности при перегрузке опасных и вредных грузов . 88
13.1. Общие требования . . . . . —
13.2. Баллоны со сжатыми и сжиженными газами 91
13.3. Взрывчатые вещества 92
13.4. Легковоспламеняющиеся грузы 93
13.5. Пылящие грузы 94
13.6. Спекающиеся грузы . . . . . —
13.7. Пек 95
13.8. Ферромарганцевая руда, ферросплавы . . . . . —
13.9. Животные, птицы и сырые животные продукты . . . . . —
13.10. Мороженое мясо в тушах 96
14. Производство перегрузочных работ в зимних условиях . . . . . —
14.1. Подготовка к работе в зимних условиях . . . . . —
14.2. Погрузочно-разгрузочные работы в зимних условиях 97

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1. (справочное). Перечень государственных стандартов, учтенных в Правилах, по состоянию на 1 января 1987 г. 99
Приложение 2 (обязательное). Нормы допустимых высот складирования различных грузов и способы их штабелирования на складских площадках портов 101
Приложение 3 (обязательное). Нормы искусственного освещения морских портов 122
Приложение 4 (обязательное). Система сигнализации при производстве работ по перемещению грузов перегрузочными машинами 133
Приложение 5 (обязательное). Нормы браковки стальных канатов . . . 138
Приложение 6 (справочное). Термины и определения 141
Приложение 7 (обязательное). Знаки безопасности, используемые при маркировке опасных грузов 145
Отраслевые нормативно-технические документы по безопасности труда, использованные в ПБТП 149
РД 31.80.04—87. Типовое положение об организации работы по охране труда в портах (на пристанях) Министерства морского флота 150
РД 31.82.02—80. Методические указания по проведению комплексной проверки состояния охраны труда, техники безопасности и производственной санитарии в порту (на пристани) ММФ 197
РД 31.82.10—81. Методика определения степени безопасности технологических схем погрузочно-разгрузочных работ в морских портах . . . 214

Правила безопасности труда в морских портах
РД 31.82.03—87

Отв. за выпуск *Т. Н. Новиков*

Редактор *А. Ф. Грушина*

Технический редактор *Б. Г. Колобродова*

Корректоры *Г. Л. Шуман, О. Л. Лизина*

Сдано в набор 24.03.88 г. Подписано в печать 23.05.88 г.
Формат изд. 60×90/16. Бум. тип. Гарнитура литературная.
Печать высокая. Печ. л. 14,5. Уч.-изд. л. 16,02. Тираж 28 000.
Изд. № 1196/7-В. Заказ тип. № 390. Бесплатно.
В/О «Мортехинформреклама»
125080, Москва, А-80, Волоколамское шоссе, 14

Типография «Моряк», Одесса, ул. Ленина, 26

gost.e-ecolog.ru