МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОПОДЪЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ

РД 31.52.22—88

МОСКВА
ТЕХИНФОРМРЕКЛАМА»
1990

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОПОДЪЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ

РД 31.52.22—88

МОСКВА
В/О «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА»
1990

Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений. РД 31.52.22—88. — М.: В/О «Мортехинформреклама», 1990. — 64 с.

РАЗРАБОТАН Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом морского транспорта (Союзморниипроект).
Ордена Трудового Красного Знамени ленинградский филиал Ленморниипроект

Главный инженер *В. И. Шабанов*

Ведущий инженер по стандартизации *Б. Е. Керштейн*

Руководитель темы и ответственный исполнитель, ст. науч. сотр. *И. П. Федоров*

Исполнители: вед. науч. сотр., канд. техн. наук *Л. В. Иванов;* инженер *О. М. Арсеньева;* нач. группы доков *Н. Е. Ермохин* (Канонерский СРЗ)

СОГЛАСОВАН ГУ Регистра СССР

Заместитель директора ЦНИИ морского флота *Ф. П. Евшин*

Заместитель директора ЮжНИИ морского флота *С. Н. Драницын*

Главный инженер *В. Н. Афанащенко*

ВНЕСЕН Главным управлением судостроения, судоремонта и технического обслуживания судов

Начальник Главсудомеха *Н. Н. Зенькович*

Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений

РД 31.52.22—88

Редактор М. А. Ранцева

Технический редактор Б. Г. Колобродова

Корректор И. М. Авейде

Сдано в набор 25.10.89 г. Подписано в печать 28.02.90 г.
Формат изд. 60×90/16. Бум тип. № 2. Гарнитура литературная.
Печать высокая Печ. л. 4,0. Уч.-изд. л. 3,97. Тираж 2300.
Изд. № 759/9-В. Заказ тип. № 1249. Бесплатно.
В/О «Мортехинформреклама»
125080, Москва, А-80, Волоколамское шоссе, 14.

Типография «Моряк», Одесса, ул. Ленина, 26.

Министерство
морского флота СССР
(Минморфлот СССР)
30.06.89 № 63
Об утверждении
РД 31.52.22—88

РУКОВОДИТЕЛЯМ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОРГАНИЗАЦИЙ И УЧРЕЖДЕНИЙ МИНМОРФЛОТА СССР

Министерством морского флота СССР утвержден руководящий нормативный документ РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений» со сроком введения в действие с 1 сентября 1989 года.

РД 31.52.22—88 устанавливает порядок технической эксплуатации, ремонта, обслуживания и осуществления технического надзора за плавучими и сухими доками, слипами и эллингами.

Для внедрения руководящего документа

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Работникам предприятий, организаций и учреждений Минморфлота и экипажам судов при использовании судоподъемных сооружений руководствоваться РД 31.52.22—88.

2. Ленморниипроекту:

2.1. До 01.09.89 организовать издание и рассылку РД 31.52.22—88 заинтересованным предприятиям, организациям и учреждениям ММФ.

2.2. Обеспечить контроль за исполнением настоящего письма и внедрением РД 31.52.22—88.

3. Считать утратившими силу «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений» (приказ ММФ от 2 июля 1962 г. № 122).

Заместитель министра Б. А. Юницын

Приложение к письму ММФ
от 30.06.89 № 63

Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений

РД 31.52.22—88

Взамен Правил, введенных в действие приказом ММФ от 2 июля 1962 г. № 122

Срок введения в действие установлен с 01.09.89

Настоящие Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений (в дальнейшем — ПТЭ СПС) распространяются на плавучие и сухие доки, слипы и эллинги и устанавливают порядок их технической эксплуатации.

ПТЭ СПС обязательны для работников судоподъемных сооружений, осуществляющих техническое обслуживание, ремонт и надзор за ними, экипажей поднимаемых на СПС судов, а также для предприятий, организаций и учреждений, имеющих отношение к эксплуатации СПС.

На основе настоящих ПТЭ предприятия—владельцы СПС должны разработать подробные инструкции по эксплуатации каждого СПС с учетом местных конкретных условий и имеющихся на СПС специальных устройств.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Состав технической документации для укомплектования СПС:

1.1.1. Документы Регистра СССР на плавучие доки в соответствии с Руководством по техническому надзору за судами в эксплуатации:

а) свидетельство о годности к плаванию;

б) классификационное свидетельство;

в) регистровая книга судовых грузоподъемных устройств;

г) свидетельство об испытании и освидетельствовании кранов или подъемников с деталями перед вводом их в эксплуатацию;

д) свидетельство об испытании и освидетельствовании цепей, гаков, скоб, вертлюгов, блоков и других съемных деталей;

е) свидетельство об испытании и освидетельствовании стальных тросов перед вводом их в эксплуатацию;

ж) регистровая книга парового котла и главного паропровода;

з) регистровая книга воздухохранителей;

и) регистровая книга систем пожаротушения, противопожарного оборудования и снабжения;

к) акт освидетельствования дока;
л) акт освидетельствования радиооборудования;
м) сертификат на якорную цепь;
н) сертификат на якорь.

1.1.2. Акты освидетельствования заводской комиссией:
а) котлованов плавучих доков;
б) камер, батопортов (затворов), насосных станций и прочего оборудования сухих доков;
в) путевого хозяйства, тележек, электрооборудования и прочих устройств слипов и эллингов.

1.1.3. Документы по обеспечению правильной технической эксплуатации и контроля за эксплуатацией СПС:
а) вахтенный журнал СПС;
б) вахтенный журнал по машинной и электротехнической частям;
в) расписания команды (по повседневным работам, по подъему-спуску судов, по тревогам);
г) пожарный формуляр СПС;
д) паспорт СПС;
е) формуляры корпусов плавучих доков и батопортов сухих доков;
ж) паспорта кранов, лебедок, домкратов и других механизмов, систем и устройств;
з) приемные акты и протоколы испытаний механизмов, систем и устройств;
и) инструкции по эксплуатации механизмов, систем, устройств и в целом СПС;
к) отчетные построечные чертежи, схемы и другие данные в соответствии с табл. 1.

Таблица 1

Техническая документация	Плавучие доки	Сухие доки	Эллинги	Слипы
Общие виды СПС	+	+	+	+
План расположения штатных клеток и кильблоков	+	+	+	+
Эпюры допускаемых местных нагрузок на стапель-палубу СПС	+	+	—	—
Схемы балластной, зачистной, мерительной и прочих систем СПС	+	—	—	—
Диаграммы затопления балластных отсеков	+	—	—	—
Диаграммы теоретических элементов с кривыми моментов инерции балластных отсеков	+	—	—	—

Окончание табл. 1

Техническая документация	Плавучие доки	Сухие доки	Эллинги	Слипы
Типовые схемы балластировки с одним или группой судов	+	—	—	—
Схема расчета общей прочности	+	—	—	—
Схема раскрепления	+	—	—	—
Схемы балластной, зачистной, меритель-ной и прочих систем насосной станции и батопорта	—	+	—	—
Схемы электрооборудования	+	+	+	+
Общие виды тележек, трансбордеров, путей	—	—	+	+
Общие виды батопортов и ворот	—	+	—	—
Номограммы изгибающих моментов для постановки одного либо группы судов	+	—	—	—
Программа и данные для расчета системы СПС — судно с применением метода конечных элементов на ЭВМ	+	+	+	+
Техническая документация в соответствии с разделом 4 части I Правил классификации и постройки морских судов Регистра СССР, 1985	+	—	—	—

Примечание. Вся недостающая документация должна быть разработана в процессе эксплуатации СПС.

1.2. Подъем и спуск судов и других плавсредств должны выполняться под непосредственным руководством начальника СПС (докмейстера).

1.3. Начальник СПС (докмейстер) обязан обеспечить круглосуточную вахту.

Состав вахт на СПС определяется в зависимости от конструктивных особенностей и подъемной силы СПС.

1.4. Ремонт СПС и подготовка к нему должны выполняться в соответствии с РД 31.35.08—84 «Ведомственное положение о проведении планово-предупредительного ремонта производственных зданий и сооружений на морском транспорте» и РД 31.35.03—86 «Указания по разработке проектно-сметной документации для ремонта зданий и сооружений на морском транспорте».

Кроме того, при ремонте плавучих доков и батопортов сухих доков следует руководствоваться РД 31.50.03—78 «Положение о ремонте судов на заводах ММФ», при подготовке к ремонту —

РД 31.20.01—80 «Положение о технической эксплуатации морского флота»; при ремонте и техническом обслуживании сухих доков следует руководствоваться РД 31.35.02—71 «Ведомственные технические условия на производство текущих и капитальных ремонтов морских портовых гидротехнических сооружений» и РД 31.35.10—86 «Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий».

Администрация судоремонтного завода (СРЗ) должна ежегодно производить осмотр и ремонт на плаву межпонтонных трубопроводов и другой арматуры, очистку и окраску переменной ватерлинии, очистку и окраску балластных отсеков металлического дока с предъявлением его Регистру СССР для освидетельствования. По согласованию с Регистром СССР док при необходимости может быть выведен из эксплуатации.

Докование понтонов дока или дока в доке должно проводиться в соответствии со сроками, предусмотренными Правилами Регистра СССР.

1.5. Запрещается швартовка к плавучим докам, батопортам сухих доков, береговым сооружениям слипов и эллингов обслуживающих СПС плавучих кранов, мусорных и топливных барж и других плавсредств без разрешения начальника данного СПС (докмейстера) или его сменного помощника (сменного докмейстера).

1.6. В целях обеспечения безопасной эксплуатации СПС руководство СРЗ обязано назначить ответственных за содержание котлованов плавучих доков и акваторий у СПС из числа докмейстеров.

1.7. Перед постановкой судна на СПС капитан обязан пройти инструктаж у начальника СПС (докмейстера) по выполнению мероприятий, обеспечивающих безопасную постановку судна на СПС и соблюдение правил техники безопасности и пожарной безопасности при стоянке на СПС, под расписку с регистрацией в специальном журнале.

1.8. СРЗ обязан обеспечивать суда, стоящие на СПС, всеми необходимыми видами энергии.

1.9. Экипажи судов, стоящих на СПС, по команде капитана или вахтенного помощника должны выполнять указания начальника СПС (докмейстера) и участвовать в аварийных и авральных работах.

2. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПЛАВУЧИХ ДОКОВ

2.1. Разработка технической документации.

2.1.1. В соответствии с графиком докования судов и конкретным сроком спуска стоящего в доке судна СРЗ разрабатывает план подготовки дока и осуществляет организацию работ по спуску (подъему) судна.

В плане устанавливаются сроки выдачи технической документации, необходимой для подготовки дока к подъему судна, определяется время для подготовки дока (набор кильблоков, заготовка

упоров и др.), намечается время подачи буксиров и буксировки судна к доку, а также указываются лица, ответственные за выполнение отдельных этапов работ.

Экземпляр плана должен быть вручен начальнику СПС (докмейстеру) и капитану докуемого судна.

2.1.2. Для судов, докование которых на данном СРЗ выполняется впервые, администрация судна (заказчик) за 10 дней до постановки судна в док обязана представить заводу следующие документы и сведения:

а) теоретический чертеж, кривые элементов теоретического чертежа, конструктивный чертеж, доковый чертеж, чертеж расположения забортных отверстий, схему отсеков, схему испытания отсеков, схему расположения постов приема электроэнергии с указанием всех необходимых параметров требуемой судну электроэнергии и характеристик подключаемых кабелей (марка, сечение, количество и их оконцевание);

б) предварительные данные, необходимые для подготовки дока: массу, осадку, дифферент, положение центра тяжести в состоянии докования по длине и высоте судна, растяжки наружной обшивки с указанием мест, подлежащих замене;

в) акт водолазного осмотра подводной части судна на предмет обнаружения «ледяной чаши» (зимой), повреждений бортовых килей, листов обшивки корпуса.

Примечания: 1. В случае необходимости заказчик по требованию завода обязан представить также кривые распределения массы по длине судна и другие прочностные характеристики.

2. В случае отсутствия на доке кабелей с нужными характеристиками заказчик по требованию завода обязан на период докования предоставить необходимые кабели питания вместе с докуемым судном.

2.1.3. Для подъема серийных судов СРЗ разрабатывает техническую документацию, состоящую из необходимых расчетов, чертежей постановки судна или группы судов и специальных инструктивных указаний.

Докмейстер руководствуется этой документацией при подготовке дока, подъеме и спуске всех судов данной серии.

2.1.4. При постановке в док несерийных судов, длина которых значительно превышает длину дока, коротких судов с сосредоточенной большой доковой массой, судов специального назначения и аварийных либо при одновременном подъеме группы судов СРЗ должны быть произведены необходимые расчеты, разработаны чертежи постановки судна или группы судов и составлены инструктивные указания по подъему и спуску данных судов.

При постановке в док судов, длина которых не превышает длины дока, мальтийским способом или плоскодонных судов с установкой клиньев на бортовые кильблоки СРЗ должна быть разработана только схема постановки судна.

Указанная документация должна быть согласована с докмейстером и капитаном судна и утверждена главным инженером СРЗ.

2.2. Подготовка судна к подъему.

2.2.1. До постановки судна в док администрация судна (заказчик) обязана выполнить все подготовительные работы в соответствии с РД 31.50.03—78, РД 31.20.01—80, РД 31.81.10—75 «Правила техники безопасности на судах морского флота», РД 31.21.84—82 «Типовая инструкция по предремонтной подготовке топливных и масляных цистерн судов морского флота» и РД 31.60.14—81 «Наставление по борьбе за живучесть судов Министерства морского флота Союза ССР (НБЖС)».

Допускается наличие на докуемом судне горюче-смазочных материалов, балластной и пресной воды, количество и размещение которых должны быть согласованы с докмейстером и указаны в справке о готовности судна к подъему на СПС.

После постановки в док на судне необходимо обозначить аварийные вырезы в соответствии с РД 31.81.01—75 «Требования техники безопасности к общему расположению, устройствам и оборудованию морских судов».

2.2.2. Перед постановкой судна в док на СРЗ, выполняющем расчеты процесса докования в автоматизированном режиме, администрация судна (заказчик) обязана представить докмейстеру исходные данные, необходимые для расчета процесса докования.

Перечень и объем исходных данных определяются требованиями автоматизированной системы расчета процесса докования, эксплуатирующейся на данном СРЗ.

2.2.3. В зимнее время после заводки судна в док и до начала всплытия дока производится повторный водолазный осмотр подводной части введенного судна, если его буксировка к доку осуществлялась при наличии на акватории битого льда.

В случае обнаружения битого льда под корпусом судна днище судна должно быть очищено от льда силами СРЗ.

Постановка в док судна с «ледяной чашей» допускается только в исключительных случаях по распоряжению и под ответственность главного инженера СРЗ. При этом СРЗ должен разработать технологию постановки, обеспечивающую безопасный подъем судна, которую утверждает главный инженер СРЗ.

2.2.4. Перед постановкой в док крен судна должен быть сведен к нулю.

В общем случае дифферент судна должен быть не более допускаемого инструкцией по эксплуатации дока.

В случае докования судов с естественным дифферентом следует руководствоваться РД 31.52.19—88 «Правила подъема и спуска судов с естественным дифферентом плавучими доками».

Приведенные требования не распространяются на суда, находящиеся в аварийном состоянии, подъем которых выполняется по специально разработанной в каждом конкретном случае технической документации, согласованной с докмейстером.

2.2.5. После окончания всех работ по подготовке судна администрация судна (заказчик) обязана представить докмейстеру справку о готовности судна к подъему на СПС.

2.3. Подготовка дока к подъему судна.

2.3.1. При подготовке дока к подъему судна должны быть произведены набор и крепление кильблоков и клеток в точном соответствии с разработанной согласно пп. 2.1.3. и 2.1.4. технической документацией.

Клетки, изготовленные непосредственно на СРЗ, должны быть приняты ОТК СРЗ и иметь соответствующую маркировку.

Правильность набора и крепления кильблоков и клеток должна быть проверена ОТК СРЗ и докмейстером.

Приемка набора должна быть оформлена актом с подписями мастера работ, мастера ОТК и докмейстера.

2.3.2. Перед погружением дока должны быть проверены:

а) закрытие горловин всех балластных отсеков и забортных отверстий фаново-сточной системы;

б) исправность устройств для заводки судна, балластной системы;

в) надежность закрепления кранов и передвижных рештований;

г) отсутствие на стапель-палубе дока посторонних предметов и мусора.

2.3.3. При проверке готовности к подъему-спуску судна секционного дока должны быть тщательно осмотрены узлы соединения секций (соединительные планки и штыри, закладные деревянные брусья и т. п.).

2.3.4. Готовность дока в целом к подъему-спуску судна должна быть проверена докмейстером.

2.4. Ввод, установка и подъем судна.

2.4.1. Погружение дока должно производиться в зависимости от осадки поднимаемого судна в момент его подъема с учетом следующего:

а) при подъеме судов плоскодонных и имеющих килеватость до 200 мм величина погружения определяется расстоянием не менее 0,3 м между высшей точкой килевой дорожки и низшей точкой киля судна;

б) при подъеме судов с килеватостью более 200 мм величина погружения определяется расстоянием не менее 0,3 м между высшей точкой стапельной постели и низшей точкой киля судна.

Примечания: 1. Отступление от указанного в подпункте «б» разрешается для судов с очень острыми образованиями, для которых боковые клетки имеют большую высоту.

2. Указанные в подпунктах «а» и «б» расстояния сохраняются и для спуска судов.

2.4.2. В зимнее время при отсутствии на доке штатных ледоотгонных устройств должны быть приняты необходимые меры к недопущению в док льда вместе с вводимым судном и очищению от него поверхности воды в доке.

2.4.3. Величина погружения дока фиксируется по маркам, нанесенным на его башнях, а также по приборам ЦПУ. При предельном погружении расстояние между днищем дока и дном котлована должно быть не менее 1 м.

2.4.4. После ввода судна в погруженный док ДП судна должна быть совмещена с ДП дока до начала всплытия дока; несовмещение плоскостей не должно превышать величину, указанную в паспорте дока.

2.4.5. Если судно докуется с дифферентом, то к моменту выхода из воды киля судна дифферент дока должен быть устранен.

2.4.6. Запрещается производить постановку судна в док и вывод его из дока своим ходом.

Буксировка судна к доку должна производиться только после окончания подготовки к приему судна.

Без команды докмейстера запрещается отдавать буксирный трос.

На крупных доках подъемной силой 150 МН (15 тыс. тс) и более по согласованию с докмейстером допускается осуществлять ввод судна в док и вывод судна из дока буксирами «напроход».

Доковая операция должна осуществляться при достаточном количестве буксиров. Количество буксиров определяется капитаном завода с учетом размеров судна, мощности буксиров, условий погоды, состояния акватории и других факторов, могущих оказать влияние на доковую операцию.

2.4.7. Подводом судна к доку и работой буксиров до момента пересечения одной из оконечностей докуемого судна порога дока командует капитан судна, независимо от того, поданы ли заблаговременно и закреплены ли швартовные тросы дока или судна.

Во время подвода судна к доку капитан судна руководит действиями буксиров, для чего между ними должна быть установлена надежная связь.

После того как одна из оконечностей судна пересечет порог дока, капитан судна и капитаны буксиров обязаны выполнять команды докмейстера.

При выводе судна из дока капитан судна и капитаны буксиров обязаны выполнять указания докмейстера до тех пор, пока вторая оконечность судна не пересечет порог дока. После этого буксирами командует капитан судна.

Все операции по подводу судна к доку и отводу от него капитан судна согласовывает с капитаном завода.

При неудачном подводе судна к доку докмейстер имеет право приостановить дальнейшие операции по вводу судна в док.

Запрещается отвлекать буксиры на другие работы, не связанные с доковой операцией, без согласования с докмейстером.

2.4.8. Осушение балластных отсеков дока при подъеме судна, а также их заполнение при погружении дока должны производиться в соответствии со схемой, разработанной докмейстером, и с учетом показаний приборов ЦПУ. Величины крена, дифферента и прогиба дока должны фиксироваться в вахтенном журнале и не должны превышать допустимых по документации дока величин.

2.4.9. Зачистка осушенных балластных отсеков дока должна проводиться только в случае недостаточной высоты надводного борта понтонов дока.

2.4.10. Во время подъема-спуска судна запрещается перекачивать на нем воду или топливо и перемещать грузы.

Откачка балласта, принятого судном до подъема для выравнивания крена или дифферента, должна быть произведена с ведома и по разрешению докмейстера.

2.4.11. При постановке судна мальтийским способом докмейстер обязан руководствоваться следующим:

а) обязательна установка двух рядов распор с каждого борта (1-й ряд после подъема судна на 0,1—0,2 м; 2-й ниже 1-го после подъема судна на 1—1,5 м);

б) угол уклона распор должен быть не более 5° в сторону башен дока; распоры должны упираться в жесткие связи (шпангоуты, переборки и т. п.), крепиться и расклиниваться.

Примечание. Установка одного ряда распор допускается только при невозможности установить два (низкобортное судно, острые обводы корпуса и т. п.).

2.4.12. Посадка судна на клетки, изготовленные по замерам, снятым с корпуса судна, находящегося на плаву, должна быть проверена водолазным осмотром. Водолазный осмотр должен быть проведен и в тех случаях, когда после посадки судна при дальнейшем всплытии дока появляется крен судна, а также в необходимых случаях при подъеме судна с острыми образованиями.

2.4.13. Запрещается:

а) поднимать док, если в процессе подъема крен судна достиг 1°;

б) выравнивать крен судна кренованием дока в противоположную сторону;

в) выравнивать крен судна перекачкой воды или перенесением тяжестей на нем во время подъема дока;

г) пользоваться крановым оборудованием во время погружения-всплытия дока;

д) проводить доковую операцию при силе ветра свыше 5 баллов;

е) доковать суда с большой сосредоточенной массой и острыми образованиями в темное время суток;

ж) доковать суда, не имеющие освещения, в темное время суток.

2.4.14. Во время подъема группы судов необходимо следить за креном и дифферентом дока при вводе и посадке на клетки каждого судна. До выяснения и устранения причин, вызвавших крен, дифферент или другие отступления от нормальных условий подъема, необходимо приостановить всплытие дока. При подъеме группы судов должна строго выполняться последовательность посадки судов на клетки в зависимости от осадки судов.

2.5. Стоянка судна в доке.

2.5.1. При стоянке судна в доке должны соблюдаться требования РД 31.81.10—75, РД 31.60.14—81, РД 31.83.04—75 «Правила техники безопасности и производственной санитарии на промыш-

ленных предприятиях ММФ», РД 31.83.05—74 «Правила техники безопасности и производственной санитарии при очистных, окрасочных, изолировочных и отделочных работах на предприятиях и судах ММФ», РД 31.21.28—81 «Требования пожаровзрывобезопасности к огневым работам на корпусах морских судов. Основные положения», ОСТ 5.0346—81 «ССБТ. Электроснабжение строящихся и ремонтируемых судов. Требования безопасности» и Правил пожарной безопасности для промышленных предприятий, утвержденных ГУ ПО МВД СССР 21 августа 1975 г.

2.5.2. После подъема судна необходимо подклинить необжатые кильблоки и клетки; заменить клетки, деформирующие обшивку корпуса судна; в случае необходимости установить дополнительные упоры и клетки.

Все эти работы выполняются под руководством докмейстера.

Запрещается устанавливать кильблоки под пятку руля, гребные валы, мортиры, дейдвудные трубы и т. п.

2.5.3. Порядок удаления или перемещения клеток, кильблоков и упоров для ремонта обшивки и набора устанавливается разработанной технологией. Удаление или перемещение клеток, кильблоков и упоров может производиться только с ведома и разрешения докмейстера.

2.5.4. После подъема судна завод обязан обеспечить установку трапов «док—судно—док», оборудованных леерами, с обоих бортов.

Судовая администрация обязана закрепить трапы на судне на стальные концы с талрепами. От борта судна под трапы должны быть подвешены предохранительные сетки с напуском по ширине не менее 1,5 м на каждую сторону трапа.

2.5.5. Во время стоянки судна в доке запрещается слив с него за борт неочищенных, хозяйственных, фекальных и льяльных вод.

Запрещается также слив воды от установок очистки фекальных вод судна до оборудования временными отводами от шпигатов судна.

2.5.6. Администрация судна обязана вести учет расходуемых и перемещаемых запасов и грузов и после окончания докового ремонта, перед спуском на воду, выполнить расчет ожидаемой посадки судна при всплытии, а также вести учет открытых и закрытых забортных отверстий.

Перед выводом судна из дока администрация судна должна предоставить схемы размещения жидких и переменных грузов на момент вывода.

2.5.7. На стапель-палубе дока не должно быть посторонних предметов и лишних материалов. Материалы, оборудование и конструкции, снятые с докуемого судна, должны быть перемещены за пределы дока немедленно. Уборка рабочих мест осуществляется рабочими, производящими эти работы.

2.5.8. Материалы для ремонта подводной части судна должны подаваться в док в необходимом количестве. Скопление запасов не допускается. Части корпуса, снятая обшивка удаляются за пре-

делы дока рабочими, производящими ремонт наружной обшивки.

2.5.9. Все ремонтные работы на судне, связанные со значительным изменением нагрузки судна или нарушением построечного конструктивного деления судна на отсеки, домонтажом или отключением аварийно-спасательных средств, должны производиться СРЗ по согласованному с администрацией судна технологическому плану—графику ремонта.

2.6. Спуск судна на воду.

2.6.1. Перед спуском судна на воду заводом и капитаном судна составляется акт об окончании докового ремонта в соответствии с РД 31.50.03—78.

Капитан производит осмотр подводной части судна и выдает докмейстеру справку о готовности судна к всплытию и выводу из дока, в которой указываются ожидаемые осадка судна и его посадка при всплытии и подтверждается отсутствие крена.

2.6.2. Балласт в отсеки дока при погружении дока докмейстер должен принимать в соответствии с разработанной им схемой. Во время погружения докмейстер обязан контролировать величины крена, дифферента и прогиба дока.

2.6.3. Для проверки водонепроницаемости дейдвудов, кингстонов, спускных пробок и прочих элементов судна докмейстер должен приостановить погружение дока в момент, когда нагрузка на док снизилась на 80—85%.

Капитан обязан организовать проверку непроницаемости корпуса в самый кратчайший срок.

После осмотра капитан должен сообщить докмейстеру о возможности продолжения спуска судна.

3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУХИХ ДОКОВ

3.1. К сухим докам относятся береговые СПС, у которых доковая камера для стоянки судна выполнена таким образом, что ее днище — подошва дока находится ниже уровня воды, а камера отделяется от акватории завода батопортом (затвором).

3.2. Подготовка судна к докованию должна проводиться в соответствии с требованиями пп. 2.1.2 и 2.2.1—2.2.5.

3.3. Подготовка дока к приему судна должна проводиться в соответствии с требованиями пп. 2.1.1, 2.1.3, 2.1.4 и 2.3.1, 2.3.4.

3.4. Перед наполнением камеры дока водой должны быть проверены закрытие приемных клинкетов и отсутствие на подошве дока посторонних предметов и мусора.

В зимнее время подошва, стенки дока и кильблоки должны быть очищены от льда, который после наполнения камеры удаляется из дока. При отсутствии на доке штатных ледоотгонных устройств принимаются необходимые меры к недопущению в док льда вместе с вводимым судном и очищению от него поверхности воды камеры дока.

3.5. Доконаливные клинкеты открываются только после полной готовности камеры дока к наполнению водой.

3.6. При наполнении камеры дока необходимо следить за тем, чтобы струи воды из доконаливных клинкетов не повредили клетки и кильблоки.

По окончании наполнения производятся подъем и отвод батопорта или ввод затвора в шкафную часть ворот дока.

Запрещается производить операции по подъему и отводу батопорта или вводу затвора в шкафную часть до тех пор, пока уровень воды в камере дока не сравняется с уровнем воды на акватории завода.

3.7. Буксировка судна к доку должна осуществляться в соответствии с требованиями пп. 2.4.5 и 2.4.6.

При вводе в док и выводе из дока зазор между каждой стенкой ворот дока и бортом судна должен быть не менее 0,5 м.

3.8. Скорость движения судна по камере дока не должна превышать 6—8 м/мин.

Запрещается буксирным судам входить в док за линию батопорта.

3.9. После ввода в док производятся центровка судна и закрытие камеры батопортом (затвором).

Батопорт буксируется к доку и устанавливается на свое штатное место. После этого открываются клинкеты затопления батопорта, во время которого не допускаются крен и дифферент батопорта. При соприкосновении батопорта с порогом дока клинкеты затопления закрываются.

Производится предварительная откачка дока до минимального зазора между низшей точкой киля судна и высшей точкой килевой дорожки дока (до 0,2 м) и проверяется точность центровки судна.

С момента начала откачки дока в батопорт принимается дополнительный балласт для окончательной посадки его на место, после чего клинкеты затопления закрываются и проверяется плотность их закрытия.

3.10. При появлении крена судна во время посадки его на кильблоки докмейстер обязан немедленно выяснить причину крена и принять меры, обеспечивающие нормальную посадку.

Запрещается продолжать откачку дока, если в процессе его осушения крен судна достиг 1°.

3.11. При постановке судна мальтийским способом первый ряд распор устанавливается после того, как корпус судна будет осушен на 0,1—0,2 м. Если имеются механизированные боковые блоки, то они устанавливаются с каждого борта.

Второй ряд распор устанавливается ниже первого после осушения корпуса судна на 1—1,5 м.

Один конец распор должен быть уперт в переборки и шпангоуты судна и надежно привязан тросом, закрепленным на судне — на кнехтах, прочных леерных стойках и т. п., другой помещен на уступы стенок дока, если уступы имеются. Конец распора у судна должен быть выше конца распора у стенки дока. Угол уклона распор не должен превышать 5°.

Окончательное закрепление и расклинка распор должны производиться лишь после полной посадки судна на кильблоки.

3.12. Во время стоянки судна в доке должны выполняться требования, изложенные в пп. 2.5.1—2.5.9.

3.13. Установка батопорта или затвора должна обеспечивать надежное прилегание уплотнительных брусьев к стенкам входной части камеры дока. При обнаружении фильтрации воды необходимо принять меры к ее устранению.

3.14. Во избежание уменьшения балласта в батопорте, могущего привести к его всплытию и затоплению дока, за уровнем балласта следует вести круглосуточное наблюдение.

3.15. Докмейстер обязан следить за чистотой кюветов и сточных труб и не допускать скопления фильтрационной и дождевой воды в камере дока.

3.16. До спуска судна на воду должны быть выполнены мероприятия, изложенные в пп. 2.1.1, 2.3.4, 2.6.1.

3.17. При спуске судна на воду для проверки водонепроницаемости дейдвудов, кингстонов, спускных пробок и прочих элементов судна докмейстер должен приостановить заполнение дока водой в момент, когда до всплытия судна остается 0,5—0,8 м.

Капитан обязан организовать проверку непроницаемости корпуса в самый кратчайший срок.

После осмотра капитан должен сообщить докмейстеру о возможности продолжения заполнения дока водой.

4. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СЛИПОВ И ЭЛЛИНГОВ

4.1. К слипам и эллингам относятся береговые сооружения, на которых подъем-спуск судов осуществляется с помощью тележек, перемещающихся по рельсовым путям.

4.2. Подготовка судна к подъему должна проводиться в соответствии с требованиями пп. 2.1.2 и 2.2.1—2.2.5.

4.3. В районе подводной части слипа или эллинга запрещается находиться каким-либо судам, не занятым подъемно-спусковыми операциями. Само подготовленное к подъему судно до начала подъемной операции также должно находиться вне зоны подводной части и быть надежно пришвартовано.

Запрещается бросать якоря в районе подводной части сооружения.

4.4. Независимо от разновидности слипа или эллинга подготовка сооружения к подъему судна должна проводиться в соответствии с требованиями пп. 2.1.1, 2.1.3, 2.1.4 и 2.3.1, 2.3.4.

4.5. При разработке технической документации и подъеме-спуске судна необходимо:

а) при поперечном подъеме обеспечить расстояние между верхней точкой кильблоков (клеток) и нижней точкой киля судна не менее 0,3 м;

б) при продольном подъеме обеспечить расстояние между ки-

левой дорожкой тележки и нижней точкой киля судна не менее 0,3 м;

в) определить величину свисающей оконечности (носовой или кормовой) с учетом прочности судна, нагрузки на оконечные тележки и габаритов СПС;

г) составить схему запасовки тяговых и наводочных тросов и указать порядок включения механизмов для обеспечения синхронного движения судна и тележек до полной и правильной посадки судна на тележки;

д) учитывать форму образований днищевой части корпуса судна;

е) учитывать дополнительную нагрузку на отдельные тележки (при посадке судна и перемещении до уреза воды) при наличии дифферента судна;

ж) определять нагрузку на стапельную тележку в зависимости от системы питания гидродомкрата рабочей жидкостью. В общем случае количество опор (тележек или пар тележек) под судном должно быть

$$n = k\frac{G_c}{Q_б},$$

где k — коэффициент неравномерности загрузки стапельных тележек, зависящий от податливости опор и от системы питания рабочей жидкостью гидродомкратов стапельных тележек; $k = 1{,}2 \div 1{,}3$ — при центральном групповом питании тележек, $k = 1{,}4 \div 1{,}6$ — при индивидуальном питании, $k = 1{,}8 \div 2{,}0$ — при отсутствии гидродомкратов у стапельных тележек; G_c — масса перемещаемого судна; $Q_б$ — номинальная грузоподъемность поперечной балки;

з) расположить ведущие и водомые тележки с учетом весовых и конструктивных особенностей подводной части корпуса поднимаемого судна; количество ведущих тележек в составе стапельного поезда должно составлять $^1/_6$ общего количества тележек поезда, если у самоходных тележек приводными являются все четыре колеса, и $^1/_3$, если самоходные тележки имеют только два приводных колеса.

Примечание. Условие синхронизации движения судна и тележек до полной посадки судна на тележки должно быть выполнено и при самоходных тележках трансбордера.

4.6. Перед каждым подъемом судна начальник слипа (эллинга) обязан:

а) проверить исправность всех рельсовых путей, их креплений, наличие вкладышей на перекрестках, отсутствие посторонних предметов как в подводной, так и в надводной частях сооружения;

б) проверить исправность тележек и установленного на них пневматического и гидравлического оборудования, крепление клеток, расположение их по чертежу, разработанному для данного судна;

в) произвести комплектацию необходимого количества тележек и обеспечить правильное соединение их между собой;

г) проверить исправность полиспастов, блоков, тяговых канатов, запасовку их в блоки и т. д.;

д) проверить исправность телефонной сети, сигнализации, блокировки, релейной защиты и т. п.

4.7. При подготовке к подъему-спуску судна в зимнее время начальник слипа (эллинга) обязан обеспечить:

а) очистку и уборку подводной и надводной частей сооружения от льда и снега;

б) осмотр подводной части рельсового пути водолазом на предмет обнаружения ее обледенения;

в) очистку от льда акватории в районе слипа (эллинга).

4.8. При подъеме-спуске судна капитан судна обязан выполнять указания начальника слипа (эллинга):

а) при поперечном подъеме — после прохода скулы судна через осевую линию тележек;

б) при продольном подъеме — после прохода одной из оконечностей судна через край первой со стороны акватории тележки;

в) при поперечном спуске — до прохода второй скулы судна через осевую линию тележек;

г) при продольном спуске — до прохода второй оконечности судна через край первой со стороны акватории тележки.

4.9. При выходе тележек слипа (эллинга) со стоящим на них судном за урез воды начальник слипа (эллинга) обязан проверить состояние кильблоков тележек и в случае необходимости принять меры для устранения замеченных недостатков.

4.10. Перед пересадкой судна с подъемных тележек на стапельные тележки платформы или кильблочные брусья всех стапельных тележек должны быть подняты до плотного соприкосновения с днищем судна. В местах, где форма корпуса судна препятствует плотному прилеганию платформ или брусьев, необходимо провести на тележках выкладку и закрепление дополнительных кильблоков. Во избежание распора стапельных тележек при острых образованиях корпуса судна их платформы или кильблоки должны быть связаны тягами или общими брусьями.

Полная пересадка судна выполняется путем одновременного включения на спуск лебедок всех участвующих в работе подъемных тележек до образования между их настилами и днищем судна расстояния 0,100—0,200 м.

Если высвобождению отдельных подъемных тележек препятствуют поврежденные части или неровности днища судна, необходимо прибегнуть к подъему судна на домкратах стапельных тележек.

4.11. При движении поезда по горизонтальному участку слипа или эллинга начальник слипа (эллинга) обязан установить наблюдение за показаниями приборов, фиксирующих перераспределение нагрузок между тележками. В случае необходимости должны быть приняты меры против недопустимых отклонений.

4.12. Пребывание судна на подъемных тележках разрешается в течение времени, необходимого для пересадки судна на стапель-

ные тележки, стулья-клетки или для осмотра-освидетельствования подводной части корпуса судна. При возникновении условий, препятствующих пересадке уже поднятого судна с подъемных тележек и вызывающих необходимость отложить пересадку на следующий день, судно должно быть спущено на воду. При этом разрешается, с целью устранения необходимости снова наводить судно на тележки, разгружать подъемные тележки не полностью, не доводя их спуск до полного всплытия судна.

Аварийные суда, нагрузка от которых на подъемные тележки не превосходит половины допускаемой, разрешается оставлять на подъемных тележках для ремонтных работ на время не более двух смен.

При осмотре-освидетельствовании или ремонте судна, стоящего на подъемных тележках на откатном пути продольного слипа (эллинга), под колеса тележек должны быть установлены башмаки для предотвращения самопроизвольного движения тележек.

4.13. При спуске судна со слипа (эллинга) начальник слипа (эллинга) должен выполнить требования, указанные в п. 3.17.

4.14. Запрещается:

а) спускать тележки под воду при отсутствии буксиров для отбуксировки спущенного судна;

б) оставлять тележки под водой после всплытия и отбуксировки спущенного судна.

4.15. Во время подъема, передвижения по горизонтальному участку и спуска судна все переключения механизмов слипа (эллинга) выполняются только по распоряжению начальника слипа (эллинга).

4.16. При управлении судоподъемной операцией начальником слипа (эллинга) с поста, расположенного вне пульта управления, должна быть обеспечена двусторонняя телефонная или визуальная связь между постом и пультом управления.

4.17. К работе на пульте управления при проведении судоподъемных операций допускаются только обученные операторы, прошедшие соответствующую проверку знаний.

5. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ МЕХАНИЗМОВ, ПАРОВЫХ КОТЛОВ, УСТРОЙСТВ, СИСТЕМ И ДРУГОГО ОБОРУДОВАНИЯ СПС

5.1. Общие положения.

5.1.1. Пуск и остановка механизмов СПС должны производиться:

а) при погружении, стоянке в погруженном состоянии и во время всплытия плавучего дока — по команде докмейстера (сменного докмейстера);

б) при стоянке плавучего дока в поднятом положении: механизмов, связанных с балластировкой дока, — по команде докмейстера (сменного докмейстера), остальных механизмов — по команде вахтенного механика;

в) при наполнении либо осушении сухого дока — по команде докмейстера (сменного докмейстера);

г) при подъеме, перемещении по горизонтальному участку и спуску судов на слипах (эллингах) — по команде начальника слипа (эллинга).

5.1.2. Если во время подъема-спуска судна будут обнаружены неисправности механизма, участвующего в операции, требующие его остановки, вахтенный механик обязан сообщить об этом начальнику СПС (докмейстеру) и получить разрешение на остановку данного механизма.

Начальник СПС (докмейстер) в этом случае имеет право потребовать продолжения работы механизма, принимая ответственность за последствия на себя, если внезапная остановка механизма грозит аварией СПС или судну. Об этом немедленно должна быть сделана запись в вахтенном машинном журнале.

Вахтенный механик имеет право и обязан остановить любой механизм, если продолжение его работы угрожает жизни человека. Об остановке механизма небходимо немедленно доложить начальнику СПС (докмейстеру).

5.1.3. Распоряжение о подготовке механизмов СПС к подъему-спуску судна начальник СПС (докмейстер) отдает старшему механику, который отвечает за их своевременную подготовку.

5.2. Плавучие доки.

5.2.1. Техническая эксплуатация двигателей внутреннего сгорания, паровых котлов, вспомогательных механизмов и оборудования плавучих доков должна осуществляться в соответствии с РД 31.21.30—83, устройств и систем — в соответствии с РТМ 31.2003—77 «Корпус, помещения, устройства и системы судна. Правила технической эксплуатации».

5.2.2. Оборудование балластной и зачистной систем плавучего дока должно быть в постоянной готовности и проверяться ежедневно во время осмотра и проворачивания механизмов.

5.2.3. В случае выхода из строя части водоотливных насосов плавучего дока дальнейшую откачку воды из балластных отсеков необходимо производить оставшимися насосами и насосами зачистной системы.

5.2.4. Механические и ручные приводы управления кингстонами и клинкетами должны иметь исправные указатели величины открывания, а распределительные задвижки балластных отсеков — указатели крайних положений.

5.2.5. Перед пуском насосов зачистной системы плавучего дока должны быть открыты невозвратно-запорные клапаны на всасывающих линиях из отсеков, подлежащих осушению, а также клапаны на отливном трубопроводе. Все остальные клапаны должны быть закрыты.

По окончании зачистки отсеков осуществляются остановка насосов и закрывание всех клапанов.

5.2.6. Пожарные насосы должны находиться в постоянной готовности для подачи воды в пожарную магистраль.

Необходимо постоянно следить за исправностью системы пуска пожарных насосов.

5.2.7. Ежедневно необходимо осматривать арматуру и трубопровод системы сжатого воздуха плавучего дока и устранять обнаруженные неисправности.

5.2.8. Ежедневно перед началом работы, а в зимнее время 2—3 раза за смену необходимо продувать баллоны сжатого воздуха и масловлагоотделители, а также все трубопроводы для удаления из них сконденсировавшихся паров воды и масла.

Уловители механических примесей системы сжатого воздуха должны вскрываться для очистки не реже одного раза в год.

5.2.9. Во избежание попадания воды в трубопровод сжатого воздуха при неплотно закрытых или пропускающих клапанах рекомендуется во время погружения дока трубопровод оставлять под давлением.

5.2.10. Эксплуатация централизованной системы измерения уровней воды должна проводиться в соответствии с инструкцией завода-строителя.

Необходимо не реже одного раза в месяц сверять показания системы с данными замеров футштоками. При длительной надежной эксплуатации системы по усмотрению докмейстера разрешается сверять показания системы с данными замеров футштоками 1 раз в 3 мес.

5.2.11. Якорное устройство плавучего дока должно осматриваться докмейстером не реже одного раза в 3 мес., а также после каждого шторма.

Водолазный осмотр якорного устройства должен производиться не реже одного раза в 4 года.

5.2.12. Запрещается дальнейшая эксплуатация плавучего дока, если износ звеньев якорных цепей достиг 25%.

При обрыве якорной цепи вопрос о дальнейшей эксплуатации плавучего дока решает руководство СРЗ под свою ответственность.

5.2.13. Установленные на плавучем доке грузоподъемные краны должны эксплуатироваться в соответствии с РТМ 31.2003—77 и РД 31.21.30—83.

5.2.14. Перед погружением-всплытием дока, а также после окончания грузоподъемных работ краны должны быть закреплены на своих штатных местах, а стрелы установлены вдоль дока.

5.2.15. Работа крана должна быть немедленно прекращена при появлении крена и (или) дифферента, близких к предельно допустимым для данного дока, и должны быть приняты срочные меры для их устранения.

На малых доках подъемной силой до 40 МН (4 тыс. тс), оборудованных тяжелыми кранами, во время работы крана должно быть установлено непрерывное наблюдение за креном и дифферентом дока.

5.2.16. Работа установленного на плавучем доке крана при приеме топлива и воды допускается только с разрешения докмейстера (сменного докмейстера).

5.2.17. Работа крана запрещается:

а) при неисправности рельсовых захватов и противоугонного устройства;

б) при силе ветра свыше 6 баллов, если в паспорте не указана меньшая величина.

5.2.18. Использующееся для ввода-вывода судна оборудование и элементы швартовного устройства (шпили, кнехты, блоки, тросы и т. п.) должны содержаться в исправном состоянии и осматриваться перед каждым подъемом-спуском судна.

5.3. Сухие доки.

5.3.1. Насосы, системы и устройства сухих доков должны обслуживаться в соответствии с требованиями, изложенными в пп. 5.1.1—5.1.3, 5.2.1—5.2.3 и 5.2.18.

5.3.2. Грузоподъемные краны сухих доков должны эксплуатироваться в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, утвержденными Госгортехнадзором СССР 30 декабря 1969 г.

5.3.3. Работа крана запрещается:

а) при неисправности рельсовых захватов и противоугонного устройства;

б) при силе ветра свыше 7 баллов, если в паспорте не указана меньшая величина.

5.3.4. Камеры и ворота сухих доков должны подвергаться осмотру не реже одного раза в 6 мес.

Снятие замеров по маркам деформаций и реперам должно производиться не реже одного раза в год.

Осмотры и замеры должны выполняться заводской комиссией и фиксироваться в формуляре дока.

5.3.5. Очистка прилегающей к доку акватории должна проводиться в зависимости от заносимости, но не реже одного раза в год.

5.4. Слипы и эллинги.

5.4.1. Эксплуатация лебедок и другого оборудования слипов и эллингов должна производиться в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации судовозного и судоспускового оборудования 741-12-330—75, утвержденными постановлением Президиума ЦК профсоюза рабочих судостроительной промышленности 19 мая 1976 г., протокол № 61, а также в соответствии с заводскими инструкциями по их обслуживанию.

5.4.2. Запрещается эксплуатация лебедок слипов и эллингов без проведения соответствующих испытаний и приемки их в эксплуатацию после монтажа, ремонта или переоборудования.

5.4.3. Запрещается работа слипов и эллингов в случае повреждения реборд колес, установленных на одной оси, а также при повреждении более 5% реборд колес косяковых тележек или трансбордеров.

5.4.4. Во время передвижения судна по горизонтальному участку необходимо следить за правильностью навивки кабеля питания самоходных тележек слипа на барабан кабельной тележки.

5.4.5. Нивелировка рельсовых путей слипов и эллингов должна проводиться систематически, но не реже одного раза в год.

При проведении нивелировки рельсовых путей необходимо руководствоваться техническими условиями, разработанными для конкретного слипа (эллинга), а также Правилами 741-12-330—75.

5.4.6. Проверка состояния гидротехнических элементов слипов и эллингов, рельсовых путей, фундаментов подъемных механизмов должна проводиться заводской комиссией не реже одного раза в год.

Результаты осмотров должны быть отражены в формулярах слипов и эллингов.

5.4.7. Очистка подводной части слипов и эллингов, а также прилегающей к ним акватории должна проводиться в зависимости от заносимости, но не реже одного раза в год.

5.4.8. На каждом слипе и эллинге должен быть дорожный мастер, в обязанности которого входит содержание в исправном состоянии путей, земляного полотна и балластных призм.

6. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ СПС

6.1. Обслуживание генераторов.

6.1.1. Обслуживание генераторов производится в соответствии с РД 31.21.30—83, Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей, Правилами технической эксплуатации электрических станций и сетей и Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок.

6.2. Обслуживание трансформаторов.

6.2.1. Обслуживание трансформаторов производится в соответствии с требованиями документов, перечисленных в п. 6.1.1, а также ГОСТ 14209—85 «Трансформаторы силовые масляные общего назначения. Допустимые нагрузки».

6.2.2. Трансформаторные помещения должны быть заперты на замок. При наружной установке место, где находится трансформатор, должно быть отделено от остальной территории оградой с запирающейся на замок дверью.

6.3. Обслуживание распределительных устройств.

6.3.1. Обслуживание распределительных устройств производится в соответствии с требованиями документов, перечисленных в п. 6.1.1.

6.3.2. Всякие переключения в той части распределительного устройства, которая находится в ведении снабжающей энергосистемы СРЗ, производятся только по распоряжению диспетчера энергосистемы (главного энергетика СРЗ).

В остальных частях устройства переключения производятся по распоряжению старшего электромеханика СПС.

6.4. Обслуживание ЦПУ.

6.4.1. Обслуживание ЦПУ должно производиться в строгом соответствии с рабочими инструкциями завода—изготовителя ЦПУ и РД 31.21.30—83.

6.4.2. Перед каждой судоподъемной операцией необходимо проверить работу всех механизмов, управляя ими из ЦПУ.

Опробованию механизмов должны предшествовать:

а) внешний осмотр пульта управления, подстанций механизмов и клинкетов, а также других устройств, управляемых из ЦПУ;

б) измерение сопротивления изоляции всей системы и отдельных ответвлений (при выявлении на каком-либо участке пониженной изоляции необходимо принять соответствующие меры);

в) проверка отсутствия людей в непосредственной близости от проверяемых механизмов.

О результатах проверки ЦПУ и готовности его к проведению судоподъемной операции старший электромеханик обязан доложить старшему механику СПС.

6.4.3. Получив разрешение начальника СПС (докмейстера), старший механик отдает распоряжение об опробовании механизмов и устройств (как механической, так и электрической части).

Опробование механизмов и устройств плавучих доков производится следующим образом:

а) открываются 2—3 раза кингстоны затопления и осушения, при этом проводится проверка работы сельсинов, ламп и другой аппаратуры;

б) после проверки действия кингстонов их оставляют открытыми и запускают по очереди главные водоотливные насосы. Если электродвигатели с регулируемым числом оборотов, то число оборотов повышают сначала до максимума, потом понижают до минимума и выключают насос. Каждый насос проверяется работой из-за борта — за борт по 1—2 мин. После проверки работы насосов закрывают кингстоны;

в) после окончания проверки кингстонов, убедившись, что все кингстоны закрыты, приступают к проверке клинкетов распределения. Клинкеты распределения проверяют, несколько раз открывая и закрывая их, при этом проводится проверка работы сельсинов, ламп и другой аппаратуры.

Запрещается одновременное открывание нескольких клинкетов распределения, связанных между собой одним распределительным коллектором, так как при наличии разности уровней воды в смежных отсеках возможно появление крена.

На эллингах и слипах проверяется работа приводов тележек и других механизмов, управляемых из ЦПУ, а также контрольные приборы и прочая аппаратура управления.

6.4.4. Одновременно с проверкой механизмов из ЦПУ производятся проверка систем сигнализации и связи (телефона, трансляции и т. д.) и проверка питания потребителей от аварийных источников питания.

6.4.5. Для обеспечения исправного состояния ЦПУ необходимо выполнять следующее:

а) 1 раз в месяц, а также перед каждым подъемом-спуском судна измерять сопротивление изоляции пульта с занесением результатов замеров в журнал сопротивления изоляции;

б) 2 раза в год производить тщательный осмотр ЦПУ, проверяя плотность затяжки всех контактов, состояние кабельных наконечников, соединение шин и надежность присоединения к ним коммутационно-контрольной аппаратуры, состояние пакетных выключателей, кнопочных постов управления, ламп сигнализации и пр.;

в) не допускать скопления на пульте управления пыли и грязи.

6.5. Обслуживание электроприводов механизмов.

6.5.1. Обслуживание электроприводов механизмов общего назначения производится в соответствии с требованиями документов, перечисленных в п. 6.1.1. Требования по обслуживанию электроприводов специальных установок плавучих доков приводятся в пп. 6.5.2—6.5.5, а слипов и эллингов в пп. 6.5.6—6.5.9 настоящих Правил.

6.5.2. Управление электроприводами главных водоотливных насосов и регулирование приема-откачки балласта производятся из ЦПУ.

6.5.3. Регулирование приема-откачки балласта производится:

а) для насосов, оборудованных электродвигателями с регулируемым числом оборотов, путем соответствующего увеличения (уменьшения) числа оборотов электродвигателей;

б) для насосов, оборудованных короткозамкнутыми электродвигателями, закрыванием группы клинкетов распределения и открыванием кингстона затопления без остановки электродвигателя (насос работает из-за борта — за борт).

6.5.4. Управление кингстонами осушения, затопления и клинкетами распределения производится в следующей последовательности:

а) подается питание на шины пульта управления;

б) подается питание на сельсины-указатели;

в) нажимается кнопка «Открыт» для одного или группы клинкетов. Для неполного открывания следует в соответствующий момент нажать кнопку «Стоп» (при полном открывании или закрывании электродвигатель привода должен останавливаться автоматически);

г) закрывание клинкетов производится нажатием кнопок «Закрыт».

Примечания: 1. При наличии электропневматических приводов клинкетов распределения (задвижек) на пульт подается постоянный ток.

2. Во избежание перегрева электродвигателя в случае несрабатывания контактора необходимо после окончания открывания или закрывания обязательно нажать кнопку «Стоп».

6.5.5. Управление электропневматическими задвижками производится аналогично управлению электроприводами с короткозамкнутыми электродвигателями с той разницей, что схема не предус-

матривает промежуточного положения задвижек. По этой причине имеются две кнопки или два пакетных выключателя: «Открыт» и «Закрыт».

6.5.6. Управление подъемно-спусковыми лебедками слипов и эллингов осуществляется в следующей последовательности:

а) главный переключатель контакторного щита устанавливается соответственно в положение «Подъем» или «Спуск»;

б) рукоятки переключателей управления электродвигателей, участвующих в работе, устанавливаются в положение «Нормальная работа»;

в) рукоятка переключателя остановки устанавливается во второе положение «Предупредительный сигнал» и включается сирена, установленная на здании ЦПУ;

г) рукоятка переключателя остановки устанавливается в третье положение, при этом действие сирены прекращается, а вспомогательные, оперативные и сигнальные цепи замыкаются (что свидетельствует о готовности к пуску системы электропривода);

д) нажимаются кнопка «Пуск» и через 1—2 с вторая кнопка пуска.

Примечание. Наблюдение за сигнальными лампами и индикаторами дифференциального сельсина должно осуществляться на протяжении всей операции.

6.5.7. При работе подъемно-спусковых лебедок слипов и эллингов необходимо иметь в виду следующее:

а) при включении линейных контакторов электродвигателей лебедок загораются красные лампы;

б) при включении контакторов, шунтирующих статорные сопротивления, загораются желтые лампы;

в) действие защиты сопровождается световой и звуковой сигнализацией в ЦПУ;

г) при отключении теплового реле какого-либо контактора электродвигателя в ЦПУ гаснет соответствующая красная лампа и раздается звонок;

д) при отключении любого электродвигателя подъемно-спусковых лебедок происходит автоматическая остановка всего электропривода.

6.5.8. Для выравнивания перекосов, обнаруживаемых с помощью индикаторов дифференциального сельсина, рукоятки переключателя тележек забегающей стороны устанавливаются в положение «Повышенное скольжение». При этом выключаются контакторы, шунтирующие сопротивление в цепях статоров электродвигателей забегающих тележек, двигатели снижают число оборотов, ход тележек замедляется, а в ЦПУ гаснут желтые сигнальные лампы.

6.5.9. Управление самоходными тележками слипов и эллингов осуществляется как из ЦПУ, так и с кнопочных постов, устанавливаемых на стапельных площадках. Перевод из ЦПУ на местное управление производится в помощью переключателя, устанавливае-

мого в ЦПУ. Пуск и остановка самоходных тележек производятся нажатием кнопок «Вперед», «Назад» или «Стоп».

6.6. Обслуживание бытовых и осветительных приборов, приборов связи и сигнализации, кабельной сети и аккумуляторов.

6.6.1. Обслуживание бытовых и осветительных приборов, приборов связи и сигнализации, кабельной сети и аккумуляторов производится в соответствии с требованиями документов, перечисленных в п. 6.1.1.

6.6.2. Наружный осмотр сельсинов-датчиков и приемников следящей сигнальной системы должен проводиться каждые сутки. Однако проверка сельсинов и их переключателей является обязательной перед каждым подъемом-спуском судна.

6.6.3. Обслуживание кабельной сети заключается в контроле сопротивления изоляции сети и осмотре пунктов подключения передвижных силовых потребителей. Эти операции проводятся 1 раз в неделю. Величина сопротивления изоляции должна фиксироваться в журнале.

6.6.4. При осмотре пунктов подключения следует проверять:

а) крепление аппаратуры (рубильников, штепсельных устройств, предохранителей и кабельных воронок);

б) состояние рабочих контактных поверхностей рубильников, штепсельных устройств, предохранителей и кабельных наконечников;

в) состояние кабельных воронок (заливка массой изоляции выводных жил кабеля);

г) состояние заземления.

6.7. Уход за электрооборудованием СПС.

6.7.1. В комплекс работ по уходу за электрооборудованием входят все операции, постоянно проводимые обслуживающим персоналом и имеющие целью содержание электрооборудования в полной исправности. Основными операциями по уходу являются профилактические чистки и осмотры оборудования, которые проводятся по заранее разработанному графику со строгим выполнением сроков с учетом условий работы электрооборудования и режимов его загрузки.

6.7.2. Чистка, промывка и планово-предупредительный ремонт электрических машин СПС производятся в соответствии со сроками, указанными в табл. 2.

6.7.3. Пункты подключения передвижного электрооборудования на СПС должны 1 раз в год подвергаться ревизии, при которой производятся очистка их от пыли и грязи, проверка затяжки контактов, детальный осмотр изоляторов, замер сопротивления, смена поврежденных деталей.

6.7.4. Все высоковольтные кабели (2 кВ и более) должны подвергаться 1 раз в год профилактическим испытаниям повышенным напряжением. Величина испытательного напряжения должна быть равна 4—6-кратному значению номинального и линейного напряжения, а продолжительность испытания — 5 мин.

Таблица 2

Наименование машины	Периодичность		
	чистки	промывки	планово-предупредительного ремонта
Электродвигатели главных водоотливных насосов сухих и наливных доков	6 мес	1 год	1 год
Электродвигатели главных лебедок и самоходных тележек слипов и эллингов	4 мес	1 год	1 год
Электродвигатели общего назначения	2 мес	6 мес	1 год
Электросварочные машины и аппараты	1 нед	2 мес	1 год
Электродвигатели шпилей и кранов	4 мес	1 год	1 год

6.7.5. Не реже одного раза в год должно измеряться сопротивление заземления с проверкой состояния наружной части заземляющей и зануляющей проводок.

6.7.6. При перерывах в работе электрооборудования свыше 3 мес. уход за ним предусматривает:

а) наблюдение за сопротивлением изоляции всех электрических устройств;

б) ежедекадное проворачивание всех электрических машин под нагрузкой;

в) ежедекадное опробование работоспособности всей электроаппаратуры;

г) ежедневное наблюдение за чистотой устройств и помещений;

д) поддержание температуры в помещении не ниже плюс 3° С (в зимний период).

7. ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ ОСМОТРЫ, РЕМОНТ, КОНСЕРВАЦИЯ И СМЕННО-ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ МЕХАНИЗМОВ, УСТРОЙСТВ И ОБОРУДОВАНИЯ СПС

7.1. Общие положения.

7.1.1. Комплектация и обеспечение механизмов, устройств и оборудования СПС сменно-запасными частями должны производиться:

а) в соответствии с действующими нормами Регистра СССР — для плавучих доков;

б) по нормам промышленно-заводского оборудования — для всех прочих СПС.

7.1.2 Освидетельствование отдельных механизмов, оборудования, устройств и узлов, а также всего СПС с целью пригодности к эксплуатации должно производиться:

а) Регистром СССР — плавучих доков;

б) Госгортехнадзором СССР — грузоподъемных кранов сухих доков;

в) заводской комиссией — батопортов и насосов сухих доков, гидротехнических узлов СПС, путевого хозяйства, лебедок, слипов и эллингов и пр.

7.1.3. Заводская комиссия назначается приказом по СРЗ.

В актах комиссии должны быть установлены сроки следующего осмотра, а также указаны мероприятия, которые должен проводить обслуживающий персонал СПС.

Акты комиссии утверждаются главным инженером СРЗ.

7.2. Плавучие доки.

7.2.1. Консервация отдельных механизмов, устройств и оборудования плавучих доков должна производиться в соответствии с заводскими инструкциями.

7.2.2. Консервация плавучего дока при длительных перерывах в работе должна быть проведена с учетом обеспечения:

а) тщательной очистки всех балластных отсеков, приемных клинкетов, задвижек и пр. от воды, ила и грязи;

б) полного осушения всех трубопроводов, цистерн и прочих мест, где возможен застой воды;

в) удаления остатков топлива и масла, полного осушения всех топливных и масляных цистерн и трубопроводов;

г) закрытия всех забортных отверстий (выполняется водолазами);

д) отепления всех входов, тамбуров и пр., а также проверки системы парового отопления и водоснабжения для зимнего периода консервации;

е) очистки палуб и переходных мостиков от снега и льда в зимнее время;

ж) круглосуточного дежурства на доке административных лиц и ответственных за противопожарное состояние;

з) надлежащего температурного режима в помещениях, где установлены приборы и средства управления.

7.2.3. Комплект сменно-запасных частей каждого механизма и устройства должен пополняться по мере израсходования и всегда быть не менее комплекта, предусмотренного нормами Регистра СССР. Перечень номинального комплекта сменно-запасных частей должен быть указан в техническом формуляре механизма.

7.2.4. Порядок использования, хранения и учета сменно-запасных частей устанавливается старшим механиком и старшим электромехаником дока.

7.3. Сухие доки.

7.3.1. Замеры деформаций подошвы и стенок дока по контрольным реперам должны производиться при всех профилактических осмотрах и всех видах ремонта. Контрольные замеры показаний доковых реперов по государственным отметкам должны производиться только при капитальном ремонте сооружения.

7.3.2. Консервация батопортов и установленного на них оборудования, а также оборудования насосных станций должна произ-

водиться в соответствии с требованиями п. 7.2.1 и п. 7.2.2 подп. «а»—«д», «ж».

В период консервации камеры сухих доков должны быть в осушенном состоянии.

7.3.3. Комплектация, хранение и порядок использования сменно-запасных частей оборудования насосных станций и батопортов должны соответствовать требованиям пп. 7.1.1, 7.2.3 и 7.2.4.

7.4. Слипы и эллинги.

7.4.1. Ремонт слипов и эллингов должен проводиться ежегодно. Объем ремонтных работ должен устанавливаться в зависимости от состояния сооружения.

В процессе ремонта должны быть выполнены все работы, обеспечивающие исправное состояние путевого хозяйства, механизмов и оборудования слипа (эллинга).

Вопрос о капитальном ремонте сооружения должен решаться руководством СРЗ.

7.4.2. При длительных перерывах в работе слипа или эллинга консервация оборудования должна производиться следующим образом:

а) электрооборудование, не установленное в закрытых помещениях, должно быть демонтировано и передано на хранение на утепленный склад;

б) полиспасты всех лебедок должны быть разобраны, тросы промыты, просушены и покрыты антикоррозионной смазкой, на всех тросах и блоках должны быть бирки;

в) подвижные соединения всех узлов тележек должны быть покрыты антикоррозионной смазкой; жидкость из гидродомкратов должна быть удалена; цилиндры законсервированы, трубопроводы продуты;

г) рамы тележек должны быть очищены от старой краски и ржавчины и окрашены;

д) свободные тележки, кильблоки и прочее оборудование должны быть установлены под навес.

7.4.3. Консервация прочего оборудования должна производиться в соответствии с заводскими инструкциями.

7.4.4. Комплектация, хранение и порядок использования сменно-запасных частей грузоподъемного оборудования и электрооборудования должны соответствовать требованиям пп. 7.1.1, 7.2.3 и 7.2.4.

7.4.5. Номенклатура и количество сменно-запасных частей тележек и путевого хозяйства слипов и эллингов устанавливаются СРЗ.

Примерный объем комплекта сменно-запасных частей для одного сооружения приведен в табл. 3.

Кроме перечня сменно-запасных частей, указанного в табл. 3, необходимо также иметь запас вкладышей подшипников, крепеж-

ных болтов, гаек, шайб и пр. для крепления подшипников; два рельса нормальной длины и один укороченный рельс на каждый километр пути.

7.5. Особые требования к консервации электрооборудования.

Таблица 3

Наименование	Количество
Электродвигатель самоходной тележки, шт.	1
Обмотка тормозного электромагнита, шт.	1
Кабель питания, компл.	1
Световое табло, шт.	2
Ось катка на каждую тележку, шт.	1
Гидравлической домкрат в сборе, шт.	1
Соединительные тяги тележек, шт.	2
Балансиры с катками в сборе, компл.	1
Манжеты для гидравлических домкратов, шт.	6
Штыри соединительных тяг тележек, шт.	6
Штыри для рычагов домкратов, шт.	2
Штыри наводочных устройств, шт.	2
Штыри и скобы для крепления полиспастов, шт.	4
Соединительные части тележек, шт.	2
Тормозные ленты, шт.	2
Рельсовые накладки, шт.	8
Рельсовые подкладки, шт.	20
Болты и гайки для крепления рельсов, шт.	80
Шпалы, шт.	5
Шайбы, шт.	8

7.5.1. Под консервацией электрооборудования подразумевается:

а) вывод из эксплуатации всех потребителей электроэнергии сроком на 6 мес. и более;

б) снятие всех видов напряжения с главного щита и коммутации сроком на 6 мес. и более.

7.5.2. Консервации электрооборудования должны предшествовать:

а) очистка всех электрических машин от пыли и грязи и продувка их сухим сжатым воздухом;

б) очистка коллекторов и контактных колец;

в) снятие нажима пружин на щетки, поднятие щеток и закрытие прессшпаном коллектора и контактных колец, а щеток — промасленной пергаментной бумагой;

г) смазка антикоррозионным составом (асфальтовой или вазелиновой смазкой) всех открытых частей валов;

д) смазка техническим вазелином головок контактов: контактных щеток и неокрашенных металлических частей реостатов;

е) плотное закрывание всех отверстий;

ж) закрытие брезентовыми чехлами всех электрических машин и аппаратов;

з) демонтаж, маркировка и сдача на склад для хранения всей аппаратуры связи и сигнализации, установленной на открытом воздухе или в неотапливаемом помещении.

7.5.3. Все сдаваемое на хранение оборудование принимается ответственным лицом по акту, составленному в двух экземплярах, из которых один хранится у старшего механика СПС, а другой — у лица, ответственного за хранение оборудования.

Температура помещений, в которых хранится электрооборудование, должна быть не ниже плюс 3°С.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(рекомендуемое)

СЛУЖЕБНЫЕ ИНСТРУКЦИИ

Прилагаемые ниже служебные инструкции являются типовыми для командного состава, обслуживающего СПС, к которому относятся начальник СПС (докмейстер), сменный помощник начальника СПС (сменный докмейстер), старший механик, старший электромеханик, сменный механик, сменный электромеханик.

Для каждого СПС должны быть разработаны рабочие инструкции с учетом положений, приведенных в прилагаемых инструкциях, и местных особенностей каждого СРЗ.

Должна быть также разработана инструкция по обслуживанию радиостанций плавучих доков с указанием лиц, ответственных за их обслуживание, и установок громкоговорящей связи, используемых при проведении доковых операций.

Все рабочие инструкции утверждаются главным инженером СРЗ и корректируются каждые четыре-пять лет.

На СРЗ, имеющих несколько СПС, одному из начальников СПС (докмейстеров) поручается выполнение обязанностей начальника группы СПС (главного докмейстера), в которые входит:

а) руководство работой начальников СПС (докмейстеров) и технической эксплуатацией СПС;

б) контроль за техническим состоянием СПС и организация их ремонта;

в) контроль за ведением документации СПС;

г) контроль за несением вахт командами СПС.

В своей работе начальник группы СПС (главный докмейстер) руководствуется инструкцией начальника СПС (докмейстера). Его права, обязанности и ответственность широко толкуются по отношению ко всем работникам группы СПС.

Инструкции докмейстера и сменного докмейстера распространяются соответственно на начальника и сменного помощника начальника СПС.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ДОКМЕЙСТЕРА

1. Общие положения

1.1. Докмейстер — старшее должностное лицо на доке.

1.2. Докмейстер назначается и освобождается от должности директором СРЗ и подчиняется начальнику докового цеха либо главному докмейстеру, если таковой имеется на заводе.

На заводах, не имеющих докового цеха, докмейстер подчиняется главному инженеру.

1.3. Докмейстеру подчинен весь личный состав возглавляемого им дока.

1.4. Докмейстер должен иметь специальную подготовку по подъему-спуску судов доком данного типа.

1.5. Докмейстер управляет вверенным ему доком на основе единоначалия.

1.6. В своей производственной деятельности докмейстер руководствуется:

РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений» и другими руководящими документами, приведенными в этих Правилах;

Уставом службы на судах Министерства морского флота Союза ССР;

инструкцией по эксплуатации дока;

должностной инструкцией;

письменными и устными распоряжениями главного докмейстера, начальника докового цеха и главного инженера СРЗ.

1.7. Докмейстер принимает участие во всех доковых комиссиях и технических совещаниях по ремонту судов в доке.

1.8. Докмейстер производит предварительную проработку размещения судов в доке, разметку под доковое опорное и центрующее устройства и расчеты постановки судов или проверяет документы, составленные конструкторским бюро, по нагрузкам, моментам, балластировке судов и дока и т. п.

1.9. *При уходе в отпуск или отъезде в длительную командировку* докмейстер передает дела одному из сменных докмейстеров *своего дока или другому лицу на основании приказа директора завода.*

2. Обязанности

Докмейстер обязан:

2.1. В совершенстве знать материальную часть дока и требовать от подчиненных ему работников знаний по обслуживаемой ими части в соответствии со специальностью и квалификацией;

2.2. При подготовке набора лично проверять правильность установки кильблоков и клеток по чертежу или схеме, прочность их закрепления на стапель-палубе, качество материалов, из которых сделан набор, а также готовность дока в целом к подъему-спуску судна;

2.3. Лично руководить работами по подъему-спуску судов;

2.4. Требовать от личного состава докуемого судна строгого соблюдения положений РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений» и других руководящих документов, перечисленных в справочном приложении 6 этих Правил, в части, относящейся к судну;

2.5. Обеспечивать:

бесперебойную работу дока в целом;

своевременную тщательную подготовку дока к подъему-спуску судов;

безопасные подъем, стоянку и спуск судов;

бесперебойное снабжение стоящих в доке судов, а также рабочих мест в доке и на судах всеми видами энергии, а в темное

время суток освещением, как штатным, так и переносным, в соответствии с действующими нормами;

своевременное принятие мер, исключающих аварии и пожары, как в доке, так и на стоящих в нем судах;

максимальное использование дока (по площади, подъемной силе и времени);

сохранность дока, оборудования, инвентаря, лесов, элементов опорного устройства, средств механизации доковых работ и прочего имущества, а также правильность его хранения;

обучение команды дока мерам борьбы с пожарами и водой;

составление расписаний команды дока по аварийной и пожарной тревогам, при этом по пожарной тревоге составляется расписание единое с судовой командой;

выполнение правил по охране труда и технике безопасности командами дока, судна и рабочими СРЗ (при работе в доке);

своевременное и качественное проведение осмотров и профилактических ремонтов узлов и оборудования дока, а также составление ремонтных ведомостей для заводских видов ремонта;

четкое несение вахты на доке в течение всех суток;

2.6. Вести доковый журнал;

2.7. Следить за техническим состоянием дока, своевременным его ремонтом, наличием комплекта запасных частей;

2.8. Заблаговременно решать вопросы, входящие в его компетенцию, по обеспечению условий, позволяющих начать ремонтные работы сразу же после подъема судна;

2.9. Совершенствовать работу дока, содействуя внедрению новых высокопроизводительных средств механизации и автоматизации судоремонтных работ;

2.10. Изучать и применять новые прогрессивные приемы подъема и спуска судов;

2.11. Содействовать оснащению дока устройствами для задержания и удаления битого льда, ветрозащитными устройствами, установками микроклимата;

2.12. Заблаговременно требовать от ПДО СРЗ названия очередных судов и за 10 сут до постановки в док выставлять требования по подготовке судна его администрации;

2.13. Руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и промышленной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ;

2.14. Организовывать техническую учебу команды дока.

3. Права

Докмейстер имеет право:

3.1. Отказаться от подъема-спуска судна, с немедленным докладом по команде и записью в журнале, в случаях:

неподготовленности судна к подъему-спуску в соответствии с ПТЭ СПС;

превышения доковой массой судна подъемной силы дока, прочностных или иных характеристик, приведенных в Инструкции для докмейстера;

угрозы безопасности судну и доку вследствие неблагоприятных метеорологических условий;

неисправности электромеханической установки или самого дока;

3.2. Требовать продолжения работы механизма, у которого обнаружены неисправности, если остановка этого механизма грозит аварией доку или судну, но не угрожает жизни человека;

3.3. Представлять администрации СРЗ своих работников к премированию или другим видам поощрения;

3.4. Требовать у администрации СРЗ взыскания для работников дока, нарушивших инструкцию по эксплуатации механизмов и устройств, не выполнивших требований должностной инструкции, нарушивших правила техники безопасности, трудовую и производственную дисциплину и т. п.;

3.5. Обращаться и вносить предложения по вопросам своей работы руководству завода;

3.6. При ликвидации аварии или пожара привлекать к аварийно-спасательным работам заводских рабочих, находящихся на доке, а также команды судов, стоящих в доке.

4. Ответственность

Докмейстер несет ответственность за:

4.1. Невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных данной Инструкцией;

4.2. Непринятие мер к подчиненным ему лицам, нарушающим трудовую и производственную дисциплину, правила техники безопасности;

4.3. Правильную эксплуатацию приемопередающих радиостанций и радиотрансляционной установки дока.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ СМЕННОГО ДОКМЕЙСТЕРА

1. Общие положения

1.1. Сменный докмейстер является руководителем всей вахтенной службы дока.

1.2. Сменный докмейстер назначается и освобождается от должности директором СРЗ по представлению докмейстера (главного докмейстера).

1.3. Сменный докмейстер подчиняется докмейстеру, главному докмейстеру, начальнику докового цеха.

1.4. Сменному докмейстеру во время несения вахтенной службы подчиняется весь личный состав вахты дока.

1.5. При проведении подъема-спуска судов сменный докмейстер выполняет распоряжения лица, руководящего доковой операцией.

1.6. В своей производственной деятельности сменный докмейстер руководствуется:

РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений»;

Уставом службы на судах Министерства морского флота Союза ССР;

инструкцией по эксплуатации дока;

должностной инструкцией;

письменными и устными распоряжениями главного докмейстера и докмейстера.

1.7. Распоряжения сменного докмейстера в пределах его полномочий обязательны для каждого члена команды дока и других лиц, находящихся на доке, а также команд докуемых судов.

2. Обязанности

Сменный докмейстер обязан:

2.1. В совершенстве знать материальную часть дока, обучать и требовать от подчиненных знаний по материальной части дока по своей специальности;

2.2. Вступая на вахту, ознакомиться с распоряжениями по вахте, работами, выполняемыми на судне в доке, а также проверить наличие вахтенной службы на доке.

Во время несения вахты сменный докмейстер обязан:

2.3. Проверять правильность установки клеток, кильблоков, приспособлений для центровки судов (рейки, вески, метки), проверять прочность крепления набора, а также качество материала докового набора;

2.4. Обеспечивать технически исправное состояние якорного и швартовного устройств дока, исправное состояние штатных рештований и трапов, трапов, идущих на докуемое судно;

2.5. Вести контроль за положением дока, не допуская предельных углов крена, дифферента, а также прогиба-перегиба дока;

2.6. Контролировать уровень балластной воды в отсеках дока;

2.7. Вести контроль за сохранностью клеток и кильблоков под докуемыми судами, не допускать их перестановки и разборки без разрешения;

2.8. Давать указания и разрешения на прием и спуск воды ремонтируемыми в доке судами; не допускать слива воды на стапель-палубу дока;

2.9. Руководить ошвартовкой к доку плавсредств, не допускать навала их на кринолины дока;

2.10. Следить за правильным несением вахты командой дока;

2.11. Вести вахтенный журнал дока;

2.12. В случае штормовой погоды или большого подъема воды принимать необходимые меры по безопасности дока, кранового оборудования и докуемых судов, в случае необходимости подгружать док;

2.13. Знать перечень и место расположения аварийно-спасательного имущества, уметь им пользоваться, обучать подчиненных правилам пользования аварийно-спасательными средствами;

2.14. Обеспечивать соблюдение на доке правил охраны труда, техники безопасности, промышленной санитарии и безопасности, знать перечень пожарного инвентаря и оборудования, уметь его применять, требовать того же от подчиненных, в случае возникновения пожара до прибытия пожарной команды лично руководить ликвидацией очага пожара;

2.15. В аварийных ситуациях на доке лично принимать меры по ликвидации аварии, используя для этого аварийный запас материалов, инвентаря и оборудования, и немедленно ставить в известность диспетчера СРЗ, докмейстера, главного докмейстера, главного инженера СРЗ;

2.16. Организовывать подготовку дока перед доковыми операциями: сдачу стапель-палубы на чистоту, получение справок о готовности судов к выводу, обеспечение балластировки судов, сообщение капитанами судов времени доковой операции под роспись в журнале;

2.17. Обеспечивать правильную и безопасную подготовку и организацию рабочих мест, чистоту и порядок на них, освещение, правильную расстановку людей в процессе работы, выполнение порученной работы в соответствии с принятой технологией;

2.18. Руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и промышленной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ.

3. Права

Сменный докмейстер имеет право:

3.1. При ликвидации аварии или пожара привлекать к аварийно-спасательным работам заводских рабочих, находящихся на доке, а также команды судов, стоящих в доке;

3.2. Требовать от команд докуемых судов выполнения ПТЭ СПС и правил пожарной безопасности, при их нарушениях приостанавливать или запрещать работы, выполняемые экипажами докуемых судов;

3.3. Не допускать или отстранять от работы работников дока, нарушающих ПТЭ СПС, правила пожарной безопасности, правила техники безопасности, трудовую и производственную дисциплину. Требовать у докмейстера (главного докмейстера) для них дисциплинарного взыскания.

4. Ответственность

Сменный докмейстер несет ответственность за:

4.1. Невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных настоящей Инструкцией;

4.2. Наличие и сохранность аварийного, противопожарного и спасательного имущества.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ СТАРШЕГО МЕХАНИКА СПС

1. Общие положения

1.1. Старший механик СПС назначается и освобождается от должности директором СРЗ по представлению начальника СПС (докмейстера).

1.2. Старший механик подчиняется непосредственно начальнику СПС (докмейстеру) и является его первым заместителем по технической части.

1.3. Старшему механику СПС непосредственно подчиняется весь личный состав электромеханической и крановой служб СПС.

1.4. Старший механик должен иметь специальное образование, а также опыт работы на данном СПС (по механической части).

1.5. В своей производственной деятельности старший механик СПС руководствуется:

РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений»;

инструкцией по эксплуатации СПС;

инструкциями по технической эксплуатации механизмов оборудования СПС;

должностной инструкцией;

письменными и устными распоряжениями начальника СПС (докмейстера), начальника группы СПС (главного докмейстера) и начальника докового цеха.

1.6. При уходе в отпуск или отъезде в длительную командировку старший механик передает дела старшему электромеханику на основании приказа директора завода; в отсутствие старшего электромеханика исполняет его обязанности.

2. Обязанности

Старший механик обязан:

2.1. В совершенстве знать материальную часть всех вверенных ему механизмов, устройств, агрегатов и систем СПС и требовать от каждого из подчиненных ему работников знаний, умений и навыков по обслуживаемой ими части в соответствии со специальностью и квалификацией работника;

2.2. Лично руководить проверкой состояния и готовности механизмов, устройств, агрегатов и систем перед судоподъемными

операциями; в случае обнаружения дефектов немедленно докладывать об этом начальнику СПС (докмейстеру) и принимать срочные меры по их устранению;

2.3. Обеспечивать исправную работу механизмов, агрегатов, устройств и систем СПС и правильную эксплуатацию их машинной командой;

2.4. Участвовать совместно с машинной командой в проведении ремонтов механизмов и электрооборудования СПС;

2.5. Своевременно возобновлять сроки действия документов на право эксплуатации машинно-котельной установки и грузоподъемных кранов;

2.6. Составлять ремонтные ведомости по всем частям СПС и организовывать контроль за сроками и качеством выполняемых ремонтных работ, принимать оборудование после ремонта;

2.7. Принимать меры по обеспечению увеличения межремонтных периодов за счет качественного и своевременного проведения профилактических мероприятий и устранения обнаруженных дефектов;

2.8. Распределять все технические средства механической установки и корпуса в заведование подчиненным лицам командного состава;

2.9. Следить за поочередной работой механизмов и агрегатов (там, где это можно) и обеспечивать постоянную готовность их к работе;

2.10. Производить периодическую проверку контрольно-измерительных приборов и инструмента;

2.11. Следить за наличием нормативного запаса топлива, воды, смазки материалов, их хранением и экономным расходованием;

2.12. Следить за комплектностью запасных частей, правильным их хранением и использованием;

2.13. Вести документацию по машинной части: шнуровые книги, паспорта и технические формуляры — в соответствии с правилами и инструкциями ММФ; осуществлять контроль правильности ведения вахтенных журналов по электромеханической части;

2.14. Составлять вахтенные расписания по механической части СПС и осуществлять контроль за выполнением личным составом электромашинной и крановой групп обязанностей по обслуживанию механизмов, оборудования и систем;

2.15. Принимать меры по недопущению слива за борт загрязненных нефтепродуктами вод, а также сточных и фекальных вод;

2.16. Своевременно составлять и в установленные сроки сдавать отчетную документацию по электромеханической части;

2.17. Внедрять передовые методы труда;

2.18. Руководить технической учебой машинной команды, обеспечивая своевременную переаттестацию ее членов;

2.19. Постоянно повышать свою квалификацию, воспитывать в себе чувство ответственности за порученное дело; проводить воспитательную работу среди личного состава машинно-электрической и крановой служб СПС;

2.20. Обеспечивать выполнение машинной командой правил по охране труда, технике безопасности, производственной санитарии и пожарной безопасности, своевременно проводить инструктажи с обучением и проверкой знаний по безопасным приемам работы;

2.21. Руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и промышленной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ;

2.22. Во время доковых операций находиться в ЦПУ и руководить действиями службы технической эксплуатации дока, самому управлять или контролировать действия персонала при работе с механизмами балластно-осушительной системы дока;

2.23. Обеспечивать докуемые суда и рабочих судоремонтного производства паром, водой, сжатым воздухом, электроэнергией, в том числе силовой и низковольтной, и т. п.;

2.24. Вести учет рабочего времени машинной и крановой групп СПС.

3. Права

Старший механик имеет право:

3.1. Требовать от подчиненного ему личного состава машинной команды СПС своевременного выполнения всех работ и заданий по ТО и ППР по заведованиям, должного несения вахтенной службы, а также знаний по обслуживаемой ими части;

3.2. Самостоятельно вводить и выводить из действия технические средства, если это не угрожает безопасности СПС или судна, стоящего на СПС, и не нарушает нормальную эксплуатацию СПС;

3.3. Прекращать работу механизмов и агрегатов, если дальнейшая их эксплуатация может привести к поломкам и аварии или послужить причиной несчастного случая;

3.4. Отстранять от работы и несения вахт лиц машинной команды, грубо нарушающих трудовую и производственную дисциплину, правила техники безопасности и пожарной безопасности;

3.5. Представлять к поощрению отличившихся работников или требовать взысканий для нарушителей трудовой и производственной дисциплины, техники безопасности и пожарной безопасности, не выполняющих требований должностной инструкции.

4. Ответственность

Старший механик несет ответственность за:

4.1. Невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных настоящей Инструкцией;

4.2. Исправное состояние и правильную техническую эксплуатацию технических средств СПС;

4.3. Точное и своевременное выполнение всех распоряжений начальника СПС (докмейстера) при проведении судоподъемных операций, а также всех инструкций и расписаний по авральным работам;

4.4. Непринятие мер к подчиненным ему лицам, нарушающим должностные инструкции, трудовую и производственную дисциплину, правила пожарной безопасности и охраны труда;

4.5. Загрязнение окружающей среды нефтесодержащими и фекальными отходами и иными вредными веществами;

4.6. Сохранность материальных ценностей.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ СТАРШЕГО ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА СПС

1. Общие положения

1.1. Старший электромеханик СПС назначается и освобождается от должности директором СРЗ по представлению начальника СПС (докмейстера).

1.2. Старший электромеханик подчиняется старшему механику СПС и является непосредственным руководителем подчиненных ему лиц электротехнической группы СПС.

1.3. Старший электромеханик должен иметь специальное образование и практический опыт работы по эксплуатации электрооборудования.

1.4. В своей производственной деятельности старший электромеханик СПС руководствуется:

РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений»;

инструкцией по эксплуатации СПС;

Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей;

должностной инструкцией;

письменными и устными распоряжениями старшего механика, начальника СПС (докмейстера), начальника группы СПС (главного докмейстера) и начальника докового цеха.

1.5. При отсутствии старшего механика старший электромеханик исполняет его обязанности.

2. Обязанности

Старший электромеханик обязан:

2.1. Знать и выполнять правила обслуживания электрооборудования, служебные и заводские инструкции по эксплуатации электрооборудования и связи;

2.2. Знать все электрические схемы оборудования СПС и схемы устройств электроприборов, электрооборудования и связи;

2.3. Содержать в технически исправном состоянии электрооборудование СПС, своевременно проводить профилактические мероприятия, составлять ремонтные ведомости на ремонт электрооборудования, проводить приемку его из ремонта;

2.4. Организовывать действенный контроль за обеспечением режима экономии в расходовании электроэнергии и материалов;

2.5. Вести документацию по электрооборудованию, своевременно возобновлять сроки действия документов на право эксплуатации электрооборудования СПС;

2.6. Следить за комплектностью запасных частей и расходных материалов, правильным их хранением и расходованием;

2.7. По согласованию со старшим механиком СПС распределять электрооборудование в заведование сменным электромеханикам;

2.8. Составлять план-график ТО и ППР электрооборудования, обеспечивать контроль за его выполнением;

2.9. Участвовать совместно с электротехнической службой СПС в проведении ремонта электрооборудования;

2.10. Проверять правильность несения вахт подчиненным ему личным составом, а также правильность ведения вахтенного журнала;

2.11. Проводить периодическую проверку знания правил электробезопасности и инструкций по обслуживанию закрепленного оборудования и уходу за ним;

2.12. Организовывать и руководить технической учебой подчиненных ему лиц;

2.13. Иметь удостоверение на допуск к работам по 5-й группе по электробезопасности;

2.14. Осуществлять организацию и надзор за переключением высокой стороны трансформаторов напряжением свыше 1000 В;

2.15. Перед судоподъемными операциями лично проверять исправность действия электрооборудования, аппаратуры и средств связи; результаты проверки докладывать старшему механику СПС;

2.16. При проведении доковых операций находиться в ЦПУ или месте, указанном старшим механиком, и выполнять его распоряжения; под контролем старшего механика управлять механизмами балластной системы;

2.17. Постоянно повышать свою квалификацию, внедрять передовую технологию работ по электрочасти;

2.18. Проводить инструктаж по правилам техники безопасности, производственной санитарии, электробезопасности и пожарной безопасности, а также следить за выполнением этих правил персоналом СПС, командой судна и рабочими СРЗ, занятыми ремонтом судна;

2.19. Руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и промышленной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ.

3. Права

Старший электромеханик имеет право:

3.1. Требовать от электротехнического персонала СПС знаний по обслуживаемой ими электротехнической части, а также своевременного и качественного выполнения работ по техническому обслуживанию заведования и должного несения вахты;

3.2. Отстранять от выполнения работ и несения вахт лиц электротехнической части, грубо нарушивших правила техники безопасности, электробезопасности и пожарной безопасности, а также трудовую и производственную дисциплину, с уведомлением старшего механика и начальника СПС (докмейстера);

3.3. Представлять к премированию и другим видам поощрения отличившихся работников электротехнической службы, а также требовать взысканий для лиц, нарушающих правила техники безопасности, электро- и пожаробезопасности, трудовую и производственную дисциплину;

3.4. При временном отсутствии старшего механика пользоваться его правами.

4. Ответственность

Старший электромеханик несет ответственность за:

4.1. Невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных настоящей Инструкцией;

4.2. Надежную работу, исправное состояние и правильную техническую эксплуатацию всего электрооборудования СПС, электрических сетей, распределительных устройств, средств автоматизации, контроля и связи, освещения;

4.3. Наличие и своевременную проверку средств электрозащиты и противопожарного инвентаря;

4.4. Несчастные случаи, происшедшие с персоналом СПС от поражения электрическим током;

4.5. Качество принимаемого из ремонта электрооборудования.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ СМЕННОГО (ВАХТЕННОГО) МЕХАНИКА СПС

1. Общие положения

1.1. Сменный механик СПС назначается и освобождается от должности директором СРЗ по представлению начальника СПС (докмейстера).

1.2. Сменный механик является начальником всей вахтенной службы механической установки, и ему подчинен личный состав электромеханической и крановой служб СПС.

1.3. Сменный механик непосредственно подчиняется старшему механику, а во время вахты — сменному докмейстеру.

1.4. Сменный механик должен иметь специальное образование и опыт работы по специальности.

1.5. Во время отсутствия на СПС старшего механика и сменного докмейстера сменный механик является старшим на СПС, обеспечивает безопасную работу СПС и стоянку на нем судов, самостоятельно принимает решения в пределах должностных инструкций, а также инструкций старшего механика и сменного докмейстера.

1.6. В своей производственной деятельности сменный механик СПС руководствуется:

РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений»;

инструкцией по эксплуатации СПС;

инструкциями по технической эксплуатации механизмов и оборудования СПС;

должностной инструкцией;

письменными и устными распоряжениями старшего механика, сменного докмейстера, начальника СПС (докмейстера).

2. Обязанности

Сменный механик обязан:

2.1. Знать состояние материальной части механизмов и узлов своего заведования, устройство СПС, противопожарное оборудование;

2.2. Знать устройство, принцип действия и уметь пользоваться всеми системами, в том числе главной водоотливной и зачистной и системами пожаротушения;

2.3. Знать и неукоснительно выполнять Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правила техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей;

2.4. Постоянно повышать свои знания, заниматься обучением и передавать свой опыт подчиненным;

2.5. С составом вахты заниматься ремонтом и техническим обслуживанием механизмов и оборудования, закрепленного за вахтой;

2.6. При назначении на СПС новых членов машинной команды ознакомить их с работой и обязанностями, расписанием по тревогам;

2.7. Ежемесячно составлять план работы по заведованию и представлять его на утверждение старшему механику;

2.8. При служебных перемещениях или длительном отсутствии сдать дела, подведомственные механизмы и оборудование назначенному механику по акту за подписями обеих сторон;

2.9. Заступая на вахту, лично проверить состояние работающих технических средств механической установки, паровых котлов, систем, получить от сменяющегося механика сведения о всех замеченных за предыдущую вахту неисправностях и принятых мерах,

а также распоряжениях, переданных по вахте. Сдающий вахту сменный механик обязан довести указанные данные до сведения принимающего вахту механика; проверить выход на вахту подчиненных машинной вахты и крановщиков.

Во время несения вахты сменный механик обязан:

2.10. Следить за работой механизмов, котлов и систем, соблюдать установленный режим работы технических средств, правила их технической эксплуатации, инструкции и указания старшего механика;

2.11. Осуществлять контроль за работой грузоподъемных кранов и лифтов, следить за соблюдением правил техники безопасности при перемещении тяжестей;

2.12. Организовывать надлежащее несение вахтенной службы;

2.13. На плавучих доках следить за креном и дифферентом дока;

2.14. Следить за наличием топлива, смазки и иных материалов, а также правильным и экономным их расходованием;

2.15. Следить за состоянием пломб и печатей на клапанах и помещениях;

2.16. Знать свои обязанности по тревогам и четко их выполнять;

2.17. Обеспечивать поддержание должного порядка и чистоты в машинных и котельных помещениях, сухих отсеках и других закрепленных за вахтой помещениях;

2.18. Обеспечивать рабочих завода, занятых ремонтом судна, всеми видами энергии;

2.19. Вести вахтенный машинный журнал в соответствии с правилами его ведения;

2.20. Следить за наличием и сохранностью аварийного, спасательного и пожарного имущества и инвентаря;

2.21. Лично производить регулярный осмотр помещений СПС, обращая внимание на работу всех систем и пожарную безопасность;

2.22. Распределять личный состав вахты на время обеденного перерыва и на дежурство в ЦПУ в зависимости от характера текущей работы;

2.23. Контролировать качество и ход выполнения работ по ремонту технических средств рабочими завода, соблюдение ими правил пожарной безопасности;

2.24. Следить за уровнем воды в машинных помещениях и сухих отсеках и с разрешения старшего механика производить откачку воды из этих помещений;

2.25. Обеспечивать постоянную готовность к действию средств борьбы за живучесть СПС, в случае аварии или пожара на СПС или стоящем на нем судне принимать все меры к их ликвидации, немедленно сообщать о случившемся в пожарную команду, диспетчеру СРЗ, начальнику СПС (докмейстеру);

2.26. До начала докования проверить состояние и исправность механизмов и систем, особенно балластной и зачистной систем; об их исправности доложить старшему механику;

2.27. Во время судоподъемной операции находиться в ЦПУ или в машинном отделении, выполнять указания старшего механика; по указанию начальника СПС (докмейстера) принимать участие также в работах по подъему-спуску судна;

2.28. Производить выравнивание небольших величин крена и дифферента плавучего дока зачистной системой с уведомлением старшего механика или сменного докмейстера и записью в вахтенном журнале;

2.29. Обеспечивать соблюдение правил техники безопасности и соблюдение мер по охране окружающей среды;

2.30. Не отлучаться с СПС без разрешения старшего механика или сменного докмейстера;

2.31. Руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и промышленной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ.

3. Права

Сменный механик имеет право:

3.1. В случае обнаружения неисправностей в механизмах, оборудований и системах при приемке вахты не принимать вахту до устранения выявленных неисправностей сдающим вахту механиком;

3.2. Покинуть свое рабочее место (в пределах СПС), сообщив дежурному ЦПУ или сменному докмейстеру место своего нахождения;

3.3. Приостанавливать работу кранов в случае нарушения правил техники безопасности или неисправности крана;

3.4. Остановить работу любого механизма, если это ведет к угрозе нарушения его безопасной работы или опасности для жизни людей, и немедленно доложить об этом старшему механику или начальнику СПС (докмейстеру);

3.5. Представлять к поощрению отличившихся работников или требовать взысканий для нарушителей техники безопасности, пожарной безопасности, трудовой и производственной дисциплины из состава своей вахты;

3.6. Не допускать к работе или снимать с вахты лиц, нарушающих технику безопасности и пожарную безопасность;

3.7. Уйти после сдачи вахты сменяющему его сменному механику или с разрешения старшего механика.

4. Ответственность

Сменный механик несет ответственность за:

4.1. Невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных настоящей Инструкцией;

4.2. Точное и оперативное выполнение распоряжений вышестоящих руководителей и правил внутреннего трудового распорядка;

4.3. Надлежащее несение вахты;

4.4. Непринятие мер по предотвращению загрязнения окружающей среды топливом, нефтесодержащими отходами или иными вредными веществами;

4.5. Сохранность материальных ценностей;

4.6. Производственный травматизм во время несения вахты.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ СМЕННОГО ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА СПС

1. Общие положения

1.1. Сменный электромеханик СПС назначается и освобождается от должности директором СРЗ по представлению начальника СПС (докмейстера).

1.2. Сменный электромеханик подчиняется старшему электромеханику, а во время несения вахты — сменному механику и является непосредственным руководителем электриков СПС.

1.3. Сменный электромеханик должен иметь специальное образование и опыт работы по специальности.

1.4. Во время отсутствия на СПС сменного механика и сменного докмейстера сменный электромеханик является старшим на СПС, обеспечивает безопасную работу СПС и стоянку на нем судов, самостоятельно принимает решения в пределах должностных инструкций, а также инструкций сменного механика и сменного докмейстера.

1.5. В своей производственной деятельности сменный электромеханик СПС руководствуется:

РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений»;

инструкцией по эксплуатации СПС;

Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей;

должностной инструкцией;

письменными и устными распоряжениями старшего электромеханика, сменного механика и начальника СПС (докмейстера).

2. Обязанности

Сменный электромеханик обязан:

2.1. Знать схемы, режимы работы электрооборудования, грамотно эксплуатировать все электроприводы, аппаратуру и кабельные сети;

2.2. Знать свои обязанности по тревогам и четко их выполнять;

2.3. Передавать теоретические знания и практический опыт своим подчиненным, требовать от них точного выполнения уставов, инструкций и положений;

2.4. При назначении на СПС новых членов вахты ознакомить их с обязанностями и порученной работой, а также расписанием по тревогам;

2.5. При служебных перемещениях сдать подведомственное электрооборудование вновь назначенному сменному электромеханику по акту, который сдается старшему электромеханику;

2.6. Составлять план работ по электрооборудованию и представлять его на утверждение старшему механику;

2.7. Иметь удостоверение на допуск к работам по 3—4-й группе по электробезопасности и удостоверение на допуск к работам в электроустановках;

2.8. Принять вахту от предыдущего сменного электромеханика, а после окончания работы сдать вахту сменяющему его вахтенному электромеханику.

Уход с работы без сдачи вахты не допускается. В отдельных случаях уход без сдачи вахты может быть только с разрешения старшего механика или начальника СПС (докмейстера);

2.9. При принятии вахты сменный электромеханик обязан:

ознакомиться с состоянием и режимом работы электрооборудования, с распоряжениями администрации СПС, записями в журнале предыдущей вахты;

получить сведения от сдающего вахту сменного электромеханика об оборудовании, за которым необходимо вести тщательное наблюдение и находящемся в ремонте;

лично осмотреть помещения СПС, где установлены и работают электромеханизмы, пульты, распределительные щиты, проверить чистоту электрооборудования и помещений, где оно установлено;

проверить исправность электрического освещения в помещениях, на палубах и судах;

проверить и принять инструмент, материалы, ключи от помещений, средства защиты, документацию и инструкции;

оформить приемку вахты записью в журнале;

2.10. Во время несения вахты сменный электромеханик должен:

систематически проверять работу действующего электрооборудования, режимы работы электроустановок по контрольным приборам, а также состояние изоляции электрооборудования;

осуществлять контроль за своевременным включением и выключением сварочных постов и машин и исправностью сварочных кабелей;

обеспечивать рабочих завода, занятых ремонтом судна, всеми видами электрической энергии;

регулярно проводить обходы и осмотры электрооборудования и производственных помещений;

следить за экономным расходованием электроэнергии, не допускать холостой работы электрооборудования, ненужного для производства работ, или излишнего освещения палуб, жилых и служебных помещений;

содержать в чистоте и порядке электромашины и аппаратуру, помещения ГРЩ, пульта управления, трансформаторной подстанции, насосных отделений, мастерской и кладовых;

доложить и получить указания старшего электромеханика в случае возникновения в электроустановке ненормальностей или нарушения режима работы, причину которых сменный электромеханик затрудняется определить, при нагревании выше установленных норм электродвигателей, трансформаторов, электроаппаратуры, кабелей;

при нарушении режима работы электрооборудования и повторном срабатывании автоматов, пускателей или контакторных станций крупных электродвигателей выяснить причину и принять меры к восстановлению его нормальной работы с привлечением персонала вахты, сообщить об этом старшему электромеханику;

вести вахтенный машинный журнал в соответствии с правилами его ведения;

с составом вахты заниматься ремонтом и техническим обслуживанием электрооборудования, закрепленного за вахтой;

знать и обеспечивать выполнение инструкций, правил техники безопасности, электробезопасности и пожарной безопасности;

не отлучаться с СПС без разрешения старшего механика и старшего электромеханика, а в их отсутствие — сменного докмейстера;

2.11. Перед судоподъемными операциями готовить электрооборудование, аппаратуру и связь к работе;

2.12. Во время судоподъемных операций находиться в ЦПУ или в машинном отделении, выполнять указания старшего механика; по указанию начальника СПС (докмейстера) принимать участие также в работах по подъему-спуску судна;

2.13. Руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и промышленной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ.

3. Права

Сменный электромеханик имеет право:

3.1. Отказаться от приемки вахты при загрязненном электрооборудовании, неубранном рабочем месте и обслуживаемом участке до устранения выявленных недостатков сдающим вахту электромехаником;

3.2. Покинуть помещение ЦПУ (в пределах СПС), сообщив об этом сменному механику;

3.3. Выводить из работы механизмы и агрегаты, если их дальнейшая эксплуатация может привести к аварии или несчастному случаю, с уведомлением старшего по должности;

3.4. Требовать соблюдения правил электробезопасности составом вахты.

4. Ответственность

Сменный электромеханик несет ответственность за:

4.1. Невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных настоящей Инструкцией;

4.2. Надежную безаварийную работу, правильную техническую эксплуатацию и техническое состояние электрооборудования;

4.3. Надлежащее несение вахтенной службы;

4.4. Сохранность материальных ценностей по заведованию;

4.5. Несчастные случаи, происшедшие с персоналом вахты от поражения электрическим током.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(рекомендуемое)

ПРАВИЛА ВНУТРЕННЕГО РАСПОРЯДКА ДЛЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА СТОЯЩИХ НА СПС СУДОВ

Личному составу судов, стоящих на СПС, запрещается:

1. Вмешиваться в действия администрации и обслуживающего персонала СПС;

2. Заходить в машинные, котельные, лебедочные, пульта управления и другие служебные, а также жилые помещения СПС без ведома начальника СПС (докмейстера);

3. Подключаться без разрешения начальника СПС (докмейстера) или старшего механика к энергетическим системам СПС (паро-, водо- и газопроводам, любой электросистеме, сжатому воздуху и т. д.). Подключения и переключения производятся только специалистами СПС;

4. Выбивать или перебивать клетки и распоры и другие опорные устройства без разрешения начальника СПС (докмейстера) или строителя, ведущего ремонт судна;

5. Перестанавливать и убирать сходни и трапы, а также сетки под ними без ведома администрации СПС, на штатных трапах собираться группами численностью более указанной в таблице при входе на трап СПС;

6. Находиться на подъемно-спусковых и откатных путях слипов и эллингов при передвижении судов;

7. Пользоваться судовыми гальюнами, банями, умывальниками, ванными, прачечными, камбузами, если это не оговорено при постановке судна на СПС и не оборудованы специальные стоки от шпигатов этих помещений;

8. Осушать трюмы, спускать остатки смазочных масел и топлива на СПС и стапельные места;

9. Сбрасывать с судна на СПС мусор, помои, обтирочные материалы и др., кроме специально отведенных для того мест;

10. Сбрасывать на СПС доски, брусья, инструмент и прочие тяжелые предметы. Все они должны спускаться с судна на надежно закрепленных концах с оттяжками;

11. Принимать, снимать или перемещать любые грузы на судне, расходовать топливо из бортовых отсеков судна и замещать его водой без разрешения начальника СПС (докмейстера) и строителя, ведущего ремонт судна. Это же относится и к дифферентовочному балласту судна;

12. Пользоваться инструментом, средствами механизации и оборудованием СПС без разрешения начальника СПС (докмейстера);

13. Оставлять без заглушек отверстия на судне при снятых или разобранных арматуре, дейдвудном вале и т. п.; закрашивать протекторы и уплотняющую резину;

14. Нарушать правила техники безопасности:

разводить паяльные лампы и другие источники открытого огня;

курить в неположенных местах;

открывать горловины на стапель-палубе плавучих доков;

отдавать концы, на которых подвешены упоры, или загружать их тяжестями;

работать на беседках без страховки;

работать на очистке бортов или цистерн от ржавчины без очков;

работать в цистернах и тому подобных помещениях с переносными лампами при напряжении более 12 В;

работать под грузом при снятии тяжестей с судна, а также под лесами во время производства на них работ;

находиться на привальных брусьях судна и дока без страховки;

15. Производить судовые учения и тревоги без предварительного предупреждения администрации дока и строителя, ведущего ремонт судна.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(рекомендуемое)

СПРАВКА
О ГОТОВНОСТИ СУДНА К ПОДЪЕМУ НА СПС

Дана администрации СПС (плавучего дока, сухого дока, слипа, эллинга) №_____ в том, что на момент постановки т/х «_____» имеет следующие данные:

1. Длина наибольшая _____ м

   Длина между перпендикулярами _____ м

   Ширина наибольшая _____ м

   Высота борта _____ м

2. Осадки: $T_н$ = _____ м, $T_к$ = _____ м

3. Доковая масса судна _____ т, в том числе балласт _____ т

4. Крен _____ (подтвердить его отсутствие)

5. Дифферент _____

6. На судне имеются следующие запасы топлива и воды, расположенные в районе _____

_____

_____

_____

7. Предыдущее докование _____ (число, месяц, год).

8. Аварийных повреждений, «ледяной чаши» (зимой) и выступающих частей, препятствующих посадке судна на кильблоки, нет (прилагается акт водолазного осмотра).

9. Акт пожарной охраны о принятии судна в ремонт имеется.

10. Сведения об остойчивости (положение ЦТ судна по высоте и длине, метацентрическая высота) _____

а) на момент постановки _____

_____

б) судна порожнем _____

11. Все грузы, имеющие возможность свободно перемещаться, надежно раскреплены.

12. К справке прилагается схема размещения всех переменных грузов.

Приложение 3
(окончание)

13. Личный состав судна с требованиями РД 31.52.22—88 «Правила технической эксплуатации судоподъемных сооружений», других руководящих документов, перечисленных в справочном приложении 6 этих Правил, в части, относящейся к судну, а также с правилами техники безопасности, пожарной безопасности, санитарными нормами и правилами внутреннего распорядка при стоянке на СПС ознакомлен.

Капитан т/х «_____» _____
(подпись)

М. П.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(рекомендуемое)

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

ДОКОВОЙ ЖУРНАЛ № _____
(по реестру судовых журналов)

Название дока _____

Владелец дока _____

Порт приписки _____

Регистровый номер _____

Начат «____» _____ 19____г.

Окончен «____» _____ 19____г.

Докмейстер _____

ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ ДОКОВОГО ЖУРНАЛА НА ПЛАВУЧИХ ДОКАХ ММФ

1. Общие положения

1.1. Доковый журнал является официальным документом, отражающим непрерывную деятельность плавучего дока, и представляет собой пронумерованную и прошнурованную книгу, скрепленную печатью и зарегистрированную капитаном порта в специальном реестре, установленном для плавающих судов.

1.2. Доковый журнал ведется на каждом плавучем доке, пока на нем имеется докмейстер или лицо, исполняющее обязанности докмейстера.

1.3. Ведение журнала возлагается как на самого докмейстера, так и на его помощников — сменных докмейстеров.

1.4. Докмейстер обязан ежесуточно проверять внесенные сменными докмейстерами в журнал записи и удостоверять содержание этих записей собственноручной подписью на каждом листе журнала, в графе замечания докмейстера.

1.5. Записи в доковом журнале должны производиться чернилами, четко, а содержание их должно быть кратким, но исчерпывающим, ясным.

1.6. Посторонним лицам и лицам судового состава, кроме лиц, указанных в п. 1.3, записи или отметки в журнале производить запрещается.

1.7. Никакие поправки и подчистки в доковом журнале не допускаются.

2. Порядок ведения докового журнала

2.1. В графах журнала производятся следующие записи:

а) графа 1 — «Часы». В этой графе записывается каждый час времени по судовым часам, начиная с нуля и до 24 ч;

б) графа 2 — «Направление и скорость ветра». В этой графе записываются 4 раза в сутки, т. е. через каждые 6 ч, начиная с нуля, направление и скорость ветра, м/с;

в) графа 3 — «Состояние погоды». В этой графе записывается 4 раза в сутки, т. е. через каждые 6 ч, начиная с нуля, состояние погоды. Обозначение производится сокращенно начальными буквами: ясно — я; пасмурно — п; туман — т; дождь — д;

г) графа 4 — «Состояние или уровень воды в бассейне». В этой графе записывается 3 раза в сутки, т. е. через каждые 8 ч, начиная с нуля, подъем уровня воды, см;

д) графы 5 и 6 — «Крен дока», «Дифферент дока». В этих графах записываются 4 раза в сутки, т. е. через каждые 6 ч, начиная с нуля, крен и дифферент дока в десятых долях градуса. Если крена и дифферента по сравнению с предыдущей записью не

произошло, пишется буква «Д». Во время доковой операции в эти графы заносятся записи по распоряжению докмейстера;

е) графы 7 и 8 — «Осадка дока. Нос», «Осадка дока. Корма». В этих графах записываются осадки носа и кормы дока не реже чем 2 раза в сутки: утром в 8 ч и вечером в 20 ч. При отсутствии изменений в осадке по сравнению с предыдущей записью пишется буква «Д». Во время доковой операции в эти графы заносятся записи по распоряжению докмейстера;

ж) графы 9 и 10 — «Начало погружения дока» и «Конец всплытия дока». Эти графы заполняются только во время доковой операции;

з) графа 11 — резервная;

и) графа 12 — «Случаи с полуночи». В этой графе записываются особые случаи внутренней жизни и те из внешних случаев, которые могут иметь отношение к доку. Все события записываются с обозначением времени в хронологической последовательности. В конце каждой вахты записываются фамилии палубных вахтенных. В конце записи следует подпись сменного (вахтенного) докмейстера;

к) графа 13 — «Замечания докмейстера». В эту графу заносятся замечания докмейстера;

л) нижняя половина граф журнала — «Замеры воды в балластных отсеках». В этой части журнала записывается изменение уровня воды в балластных отсеках во время доковой операции, а также в период стоянки дока в надводном положении порожнем или с судном. В последнем случае записи измерения воды в отсеках производятся одновременно с записями осадок дока, т. е. утром в 8 ч и вечером в 20 ч.

Часы	Замеры воды в балластных отсеках																	
	№ 1	№ 4	№ 7	№ 10	№ 13	№ 16	№ 2	№ 5	№ 8	№ 11	№ 14	№ 17	№ 3	№ 6	№ 9	№ 12	№ 15	№ 18
	Левый борт						Середина						Правый борт					

Приложение 4
(окончание)

Часы	Направление и скорость ветра	Состояние погоды	Состояние или уровень воды в бассейне	Крен дока	Дифферент дока	Осадка дока		Начало погружения дока	Конец всплытия дока		«_____» _____ 19____ г.	Замечания докмейстера
						Нос	Корма				Случаи с полуночи	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

« » _____ 19 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
(рекомендуемое)

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

ВАХТЕННЫЙ МАШИННЫЙ ЖУРНАЛ №_____

(по реестру судовых журналов)

Название дока _____

Владелец дока _____

Порт приписки _____

Регистровый номер _____

Начат «____» ____ _____ 19____г.

Окончен «____» _____ 19____г.

Старший механик _____

Приложение 5
(продолжение)

ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ ВАХТЕННОГО МАШИННОГО ЖУРНАЛА

1. Вахтенный машинный журнал является официальным документом и представляет собой пронумерованную и прошнурованную книгу, скрепленную печатью и зарегистрированную капитаном порта в специальном реестре дока.

2. Ответственность за правильное и аккуратное ведение машинного журнала возлагается на сменных механиков.

3. Записи в вахтенном машинном журнале должны производиться чернилами, четко, а содержание их должно быть кратким, но исчерпывающим, ясным.

4. Все требуемые сведения должны заполняться в процессе несения вахты. Каждая вахта удостоверяется подписью сменных механиков и сменных электромехаников (сдающего и принимающего).

5. Старший механик производит ежедневную проверку суточных записей в машинном журнале и удостоверяет это своей подписью.

6. Посторонним лицам и лицам судового состава, кроме лиц, указанных в пп. 4 и 5 и докмейстера, записи или отметки в журнале производить запрещается.

7. Никакие поправки и подчистки в вахтенном машинном журнале не допускаются.

8. В вахтенном машинном журнале должны быть описаны все происшествия, какие имели место за вахту, работа механизмов, котлов и систем, время их пуска и остановки, неисправности в работе, все работы, производимые за вахту, а также выполнение распоряжений.

« » _____ 19 г.		« » _____ 19 г.	
На вахте сменный механик _____		На вахте сменный электромеханик _____	
машинисты _____		электрик _____	
Работа механизмов	Производимые работы, случаи	Работа механизмов	Производимые работы, случаи
Вахту сдал _____	Вахту принял _____	Вахту сдал _____	Вахту принял _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(справочное)

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, НА КОТОРЫЕ ИМЕЮТСЯ ССЫЛКИ В ПТЭ СПС

1. Руководство по техническому надзору за судами в эксплуатации. Регистр СССР.
2. РД 31.35.08—84. Ведомственное положение о проведении планово-предупредительного ремонта производственных зданий и сооружений на морском транспорте.
3. РД 31.35.03—86. Указания по разработке проектно-сметной документации для ремонта зданий и сооружений на морском транспорте.
4. РД 31.50.03—78. Положение о ремонте судов на заводах ММФ.
5. РД 31.20.01—80. Положение о технической эксплуатации морского флота.
6. РД 31.35.02—71. Ведомственные технические условия на производство текущих и капитальных ремонтов морских портовых гидротехнических сооружений.
7. РД 31.35.10—86. Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий.
8. Правила классификации и постройки морских судов. Регистр СССР.
9. РД 31.21.84—82. Типовая инструкция по предремонтной подготовке топливных и масляных цистерн судов морского флота.
10. РД 31.60.14—81. Наставление по борьбе за живучесть судов Министерства морского флота Союза ССР (НБЖС).
11. РД 31.21.30—83. Правила технической эксплуатации судовых технических средств.
12. РТМ 31.2003—77. Корпус, помещения, устройства и системы судна. Правила технической эксплуатации.
13. РД 31.81.10—75. Правила техники безопасности на судах морского флота.
14. Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов. Утверждены Госгортехнадзором 30 декабря 1969 г.
15. Правила устройства и безопасной эксплуатации судовозного и судоспускового оборудования 741-12-330—75. Утверждены Президиумом ЦК профсоюза рабочих судостроительной промышленности 19 мая 1976 г., протокол № 61.
16. РД 31.83.05—74. Правила техники безопасности и производственной санитарии при очистных, окрасочных, изолировочных и отделочных работах на предприятиях и судах ММФ.
17. РД 31.83.04—75. Правила техники безопасности и производственной санитарии на промышленных предприятиях ММФ.
18. РД 31.21.28—81. Требования пожаровзрывобезопасности к огневым работам на корпусах морских судов. Основные положения.

19. Правила пожарной безопасности для промышленных предприятий. Утверждены ГУ ПО МВД СССР 21 августа 1975 г.
20. ОСТ 5.0346—81. ССБТ. Электроснабжение строящихся и ремонтируемых судов. Требования безопасности.
21. Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правила техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей. Утверждены Главгосэнергонадзором 21 декабря 1984 г.
22. Правила технической эксплуатации электрических станций и сетей.
23. Правила техники безопасности при эксплуатации электроустановок.
24. ГОСТ 14209—85. Трансформаторы силовые масляные общего назначения. Допустимые нагрузки.
25. РД 31.52.19—88. Правила подъема и спуска судов с естественным дифферентом плавучими доками.
26. РД 31.81.01—75. Требования техники безопасности к общему расположению, устройствам и оборудованию морских судов.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения 4
2. Техническая эксплуатация плавучих доков 7
2.1. Разработка технической документации . . . . . —
2.2. Подготовка судна к подъему 8
2.3. Подготовка дока к подъему судна 9
2.4. Ввод, установка и подъем судна 10
2.5. Стоянка судна в доке 12
2.6. Спуск судна на воду 14
3. Техническая эксплуатация сухих доков . . . . . —
4. Техническая эксплуатация слипов и эллингов 16
5. Техническая эксплуатация механизмов, паровых котлов, устройств, систем и другого оборудования СПС 19
5.1. Общие положения . . . . . —
5.2. Плавучие доки 20
5.3. Сухие доки 22
5.4. Слипы и эллинги . . . . . —
6. Техническая эксплуатация электрооборудования СПС 23
6.1. Обслуживание генераторов . . . . . —
6.2. Обслуживание трансформаторов . . . . . —
6.3. Обслуживание распределительных устройств . . . . . —
6.4. Обслуживание ЦПУ . . . . . —
6.5. Обслуживание электроприводов механизмов 25
6.6. Обслуживание бытовых и осветительных приборов, приборов связи и сигнализации, кабельной сети и аккумуляторов . . . 27
6.7. Уход за электрооборудованием СПС . . . . . —
7. Профилактические осмотры, ремонт, консервация и сменно-запасные части механизмов, устройств и оборудования СПС 28
7.1. Общие положения . . . . . —
7.2. Плавучие доки 29
7.3. Сухие доки . . . . . —
7.4. Слипы и эллинги 30
7.5. Особые требования к консервации электрооборудования . . 31
Приложение 1 (рекомендуемое). Служебные инструкции 33
Приложение 2 (рекомендуемое). Правила внутреннего распорядка для личного состава стоящих на СПС судов 52
Приложение 3 (рекомендуемое). Справка о готовности судна к подъему на СПС 54
Приложение 4 (рекомендуемое). Доковый журнал 56
Приложение 5 (рекомендуемое). Вахтенный машинный журнал № . . 60
Приложение 6 (справочное). Перечень документов, на которые имеются ссылки в ПТЭ СПС 62

gost.e-ecolog.ru