МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

С 01.01.88г
на РД 31.82.03-86
Перечень РНД ММФ на 01.01.87г

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.82.03-75

1) Дополнение - приложение №7 от 17.06.86г Росейнф-

РЕКЛАМИНФОРМБЮРО ММФ
МОСКВА — 1975

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

УТВЕРЖДЕНЫ
и введены в действие
приказом ММФ от 7 марта 1975 г.
№ 47

СОГЛАСОВАНЫ
постановлением Президиума ЦК
профсоюза рабочих морского
и речного флота
18 декабря 1974 г.,
протокол № 37, п. 9

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.82.03–75

РЕКЛАМИНФОРМБЮРО ММФ
МОСКВА — 1975

Правила безопасности труда в морских портах (ПБТП) разработаны сектором технологии и техники безопасности отдела портов Ленморниипроекта (руководитель темы — зав. сектором, канд. эконом. наук А. М. Дуберштейн, ответственные исполнители — зав. лабораторией техники безопасности В. А. Александров, старший научный сотрудник В. И. Бульба, старший инженер В. И. Павлуцкий).

Правила отредактированы комиссией в составе А. М Дуберштейна, В. А. Александрова, Т. Н. Новикова, С А. Лунева, Г Я. Кувшинова, С. Х. Фирджановой.

РД 31.82.03 – 75

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила безопасности труда в морских портах (ПБТП) распространяются на все виды погрузочно-разгрузочных работ, на работы по ремонту перегрузочных машин в процессе их эксплуатации, а также на работы по перевозке людей судами портового флота и автотранспортом в портах, портовых пунктах и пристанях Министерства морского флота СССР (ММФ).

1.2. Правила безопасности труда при производстве работ на нефтебазах, в автогаражах, ремонтно-механических мастерских, ремонтно-строительных участках, на судах и в механических мастерских портофлота, а также на других вспомогательных участках порта регламентируются соответствующими нормативными документами.

Вопросы производственной санитарии, а также требования к устройству и оборудованию перегрузочных машин регламентируются соответствующими нормативными документами.

1.3. Руководящие и инженерно-технические работники морских портов обязаны изучить и знать настоящие ПБТП.

Порядок, сроки изучения и проверки знаний ПБТП работниками портов устанавливаются приказом начальника порта в соответствии с директивными указаниями ММФ.

Проверка знаний ПБТП у руководящих и инженерно-технических работников морских портов производится специальной экзаменационной комиссией, утвержденной приказом начальника порта, с участием органов надзора в сроки, предусмотренные приказом ММФ.

1.4. Руководящие и инженерно-технические работники порта, несущие ответственность за выполнение настоящих ПБТП на руководимых ими производственных участках, обязаны обеспечить обучение и инструктаж рабочих в соответствии с действующим Положением об инструктаже и обучении безопасным приемам и методам работы на морском транспорте.

1.5. При совмещении профессий портовыми рабочими администрация порта обязана обеспечить их обучение и инструктаж

по второй профессии с последующей проверкой знаний в установленном порядке. Без выполнения этих условий допуск портовых рабочих к выполнению обязанностей по второй профессии запрещается.

1.6. При заключении договоров с клиентурой администрация портов должна предусматривать обязательность выполнения настоящих ПБТП работниками сторонних организаций, производящих работы на территории портов.

1.7. На основании настоящих ПБТП руководители погрузочно-разгрузочных районов (участков), а в необходимых случаях— отделов и служб портов обязаны разработать и утвердить в установленном порядке для портовых рабочих инструкции по безопасному выполнению различных видов работ.

Указанные инструкции согласовываются с помощником начальника порта (ст. инженером) по технике безопасности, профсоюзным комитетом и утверждаются начальником порта, главным инженером или заместителями начальника порта по заведованию.

Инструкции по безопасному выполнению различных видов работ должны выдаваться портовым рабочим после прохождения ими первичного инструктажа на рабочем месте в соответствии со специализацией данного порта (района, участка) и вывешиваться на видных местах в бытовых помещениях, кабинетах (уголках) по технике безопасности и на специальных стендах на территории порта (района, участка).

1.8. Организация работы по технике безопасности и производственной санитарии в портах определяется Положением, составленным в соответствии с Типовым положением об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии в портах (пристанях) ММФ и утвержденным начальником порта.

1.9. Ответственность за выполнение настоящих ПБТП возлагается на начальника порта, его заместителей по заведованию и главного инженера.

Невыполнение работающими настоящих ПБТП является нарушением производственной и трудовой дисциплины, виновные в этом несут полную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

1.10. При разгрузке (погрузке) судна силами судового экипажа ответственность за безопасное производство работ несет администрация судна.

1.11. В каждом порту (районе, участке) должны быть оборудованы кабинеты (уголки) по технике безопасности в соответствии с Типовым положением и СНиП II-М. 3-68.

1.12. Все погрузочно-разгрузочные работы в морских портах, как правило, должны производиться с применением комплексной механизации и автоматизации.

Выполнение вручную вспомогательных операций при механизированной перегрузке, а также отдельных видов ручных погрузочно-разгрузочных работ допускается только при выполнении требований п. 1.15. настоящих ПБТП.

1.13. Погрузочно-разгрузочные работы должны производиться в соответствии с рабочими технологическими картами (РТК), утвержденными начальником порта и согласованными с его помощником (ст. инженером) по технике безопасности, а в необходимых случаях — с органами санитарного и пожарного надзора.

РТК составляются двух видов — типовые и опытные. Они должны содержать особые условия и требования безопасного производства работ.

Опытные карты составляются:

при поступлении груза, ранее не встречавшегося в грузопереработке порта, в силу чего технологический процесс его перегрузки устанавливается временно и в последующем должен быть доведен до уровня типового;

для проверки и отработки в эксплуатационных условиях опытных технологических процессов, в которых предусмотрено использование новых типов машин, средств пакетирования, грузозахватных устройств, приспособлений, технологических приемов работы.

В обоих случаях опытная технологическая карта должна быть составлена, согласована и утверждена до начала погрузочно-разгрузочных работ.

Отступление от этого порядка, как исключение, может допускаться при производстве погрузочно-разгрузочных работ с новыми видами грузов, поступление которых заранее не было предусмотрено, или по таким технологическим схемам и с применением таких грузозахватных приспособлений, которые не предусмотрены существующими РТК при условии составления в этом случае до начала производства погрузочно-разгрузочных работ временных технологических инструкций или плана организации работ с указанием необходимых мер безопасности. План организации работ и временные технологические инструкции составляются технологом, а в его отсутствие — старшим диспетчером совместно с производителем работ.

Такой план должен утверждаться начальником района или его заместителем, а в их отсутствие — диспетчером района по согласованию с главной диспетчерской порта.

Опасные грузы во всех случаях надлежит перерабатывать только по составленным, согласованным и утвержденным в общем порядке технологическим картам и планам организации работ, разработанным на основании настоящих ПБТП и Правил морской перевозки опасных грузов (МОПОГ).

РТК составляются в соответствии с действующей Инструк-

цией по составлению в портах ММФ РТК унифицированного образца

1.14. К выполнению погрузочно-разгрузочных работ и обслуживанию перегрузочных машин допускаются лица, достигшие 18 лет, признанные медицинской комиссией годными для выполнения указанных работ, прошедшие обучение и инструктаж по технике безопасности и имеющие соответствующие удостоверения.

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

2. Лица, привлекаемые для работ в порту в разовом порядке или для кратковременной работы, допускаются к выполнению погрузочно-разгрузочных работ после прохождения медицинского осмотра и инструктажа по безопасному производству работ на рабочем месте.

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

4. К обслуживанию перегрузочных машин с электроприводом допускаются лица, имеющие удостоверения о присвоении им соответствующей квалификационной группы по электробезопасности согласно требованиям «Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей» Госэнергонадзора.

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

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

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

Перенос груза массой грузового места от 80 до 100 кг разрешается только в отдельных случаях двумя рабочими и на расстояние не более 10 м.

1.15.3. Груз массой одного места от 100 до 500 кг должен перемещаться при помощи перегрузочных машин и приспособлений.

1.15.4. Груз массой одного места свыше 500 кг должен перемещаться исключительно при помощи перегрузочных машин.

1.16. Диспетчеры погрузочно-разгрузочных районов (участков) при выдаче заданий производителям работ (инженерам-организаторам, стивидорам, сменным начальникам складов, мастерам и т. д.), а также бригадирам портовых рабочих должны ознакомить их с оперативным планом и РТК планируемых работ, обратив особое внимание на мероприятия по обеспечению безопасности их выполнения с указанием номера РТК в наряде-задании бригады.

При выдаче заданий на работы, на которые нет РТК, диспетчер района (участка) обязан проинструктировать производи-

теля работ и всех исполнителей о способах выполнения работ и требованиях безопасности труда в соответствии с планом организации производства этих работ или временными технологическими инструкциями. О произведенном инструктаже диспетчер делает отметку в нарядах-заданиях бригад портовых рабочих.

1.17. Количество судов и технологических линий, обслуживаемых одним производителем работ (стивидором), определяется приказом начальника порта с учетом местных условий и специфики работ.

1.18. При погрузочно-разгрузочных операциях производители работ обязаны организовать работу в точном соответствии с РТК, планами организации работ или временными технологическими инструкциями с выполнением всех необходимых мер безопасности.

1.19. Производитель работ обязан перед началом работы провести инструктаж с бригадой или звеном бригады непосредственно на рабочем месте по безопасным методам и приемам выполнения работ. Проведение такого инструктажа должно быть зарегистрировано в соответствии с требованиями Положения об инструктаже и обучении безопасным приемам и методам работы на морском транспорте.

Портовые рабочие, осуществляющие управление перегрузочными машинами, должны перед началом работы получить инструктаж у сменного инженера (механика) или лица, дающего разрешение на пуск машины.

После приемки перегрузочной машины портовым рабочим, осуществляющим управление данной машиной, производитель работ должен провести инструктаж непосредственно на рабочем месте о характере предстоящей работы и о мерах безопасности.

1.20. Производитель работ должен распределять бригады портовых рабочих по местам работы с учетом внутрипортовой специализации и организовать их работу с соблюдением всех требований безопасности производства работ.

При организации производственного процесса производитель работ обязан:

1.20.1. Обеспечить подготовку рабочего места для безопасного производства грузовых операций.

1.20.2. С учетом Приложения 2 настоящих ПБТП и утвержденных технологических РТК определить способы и высоту укладки грузов, порядок разборки штабелей, а также ширину проездов и проходов.

1.20.3. Проверить, чтобы рабочее место имело достаточное естественное или искусственное освещение.

1.20.4. Расставить механизмы, оборудование и бригады портовых рабочих в соответствии с РТК, планами организации работ или временными технологическими инструкциями.

1.20.5. Проследить за наличием на рабочих местах исправного инвентаря, вспомогательных материалов, инструмента, грузо-

захватных устройств и приспособлений; проверить у портовых рабочих наличие соответствующих удостоверений на право управления перегрузочными машинами; удостоверений сигнальщика, стропальщика.

1.20.6. Проверить у работающих наличие и исправность выдаваемой бесплатно спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты, их соответствие предстоящей работе. Спецодежда должна быть исправной, а средства индивидуальной защиты — соответствовать своему назначению.

1.20.7. Обеспечить установку ограждений, необходимых знаков безопасности до начала работ.

1.20.8. После окончания работ проследить, чтобы бригады произвели уборку рабочих мест и сдачу перегрузочного инвентаря и съемных грузозахватных приспособлений в инвентарный склад.

1.20.9. Контролировать, чтобы на месте производства работ не находились лица, не имеющие отношения к выполнению данной работы.

1.20.10. Установить пути и порядок движения безрельсового транспорта для конкретных условий производства работ в соответствии с РТК.

1.20.11. Контролировать выполнение портовыми рабочими Правил и Инструкций по безопасному выполнению работ — в трюмах судов, в железнодорожных вагонах, на складах и других участках производства работ.

1.20.12. Контролировать наличие сигнальщика и стропальщика-сигнальщика при производстве погрузочно-разгрузочных работ кранами и судовыми грузоподъемными устройствами.

1.20.13. Проверить наличие старших звеньев, назначаемых бригадиром из числа опытных портовых рабочих, во всех технологических звеньях производства погрузочно-разгрузочных работ (трюме, вагоне, складе и т. д.).

1.21. Порядок и правила производства работ при паромных переправах определяются обязательным постановлением по порту в соответствии с местными условиями.

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

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

2.1. На территории каждого порта должны быть оборудованы благоустроенные причалы, площадки, складские, служебные и вспомогательные здания, санитарно-бытовые устройства, отвечающие требованиям СН 245-71, СНиП II-М. 3-68, Нормам технологического проектирования морских портов, действующим ГОСТам и Санитарным правилам при проектировании морских портов.

2.2. Прикордонная и тыловая территории порта должны удовлетворять следующим требованиям:

2.2.1. Дороги и проходы не должны быть заняты грузами, подтоварниками и другими предметами, мешающими свободному проезду транспорта и проходу людей. Дороги, пешеходные дорожки, проезды, переходы и рабочие места должны быть свободными и чистыми. Их следует систематически убирать, очищать от снега, нефтепродуктов и т. д., в случае обледенения посыпать песком или шлаком, а в теплую сухую погоду — систематически поливать.

2.2.2. Для стоянки подъемно-транспортных машин и транспорта нужно отвести специальные места в стороне от путей, по которым происходит движение транспорта, а также в стороне от маневровых железнодорожных путей. Занимать для этой цели проезды запрещается.

2.2.3. На территории портов, в зонах постоянной работы кранов запрещается устраивать открытые линии электропередач.

2.2.4. Территория порта и места работ должны содержаться в чистоте и порядке. Все люки, колодцы, котлованы, проемы, траншеи и т. п. должны быть закрыты или надежно ограждены. В темное время ограждения опасных мест должны быть освещены. Запрещается снимать, изменять или перемещать ограждения и другие устройства безопасности без специального разрешения на это администрации порта.

2.2.5. Территория, служебные и бытовые помещения, места производства погрузочно-разгрузочных работ, дороги, проезды и проходы должны быть освещены в темное время суток. Степень освещенности должна соответствовать установленным Нормам искусственного освещения морских портов (**приложение 3**).

При погрузочно-разгрузочных работах, осуществляемых в условиях повышенной опасности, освещенность рабочих мест должна быть увеличена, ее величина должна быть указана в РТК и составлять не менее 50 люкс.

Освещение трюмов, танков, палуб и других судовых помещений осуществляется силами и средствами судов.

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

Освещение помещений, где существует возможность взрыва или пожара, необходимо осуществлять с помощью светильников (фонарей) во взрывобезопасном исполнении.

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

На территории каждого причала должны быть предусмотрены проходы и проезды между штабелями уложенных грузов в соответствии со схемой размещения грузов на складе.

2.4. Прикордонные рельсовые крановые пути должны располагаться от линии кордона на расстоянии, обеспечивающем ширину прохода в свету между выступающими частями крана на высоте до 2 м и причальными тумбами не менее 0,7 м и до колесоотбойного устройства не менее 1 м.

Расстояние по горизонтали между выступающими частями крана, передвигающегося по наземным рельсовым путям, и строениями, штабелями грузов и другими предметами, расположенными на высоте до 2 м от уровня земли или рабочих площадок, должно быть не менее 0,7 м, а на высоте более 2 м — не менее 0,4 м. Расстояние по вертикали от любой выступающей части конструкции кранов до площадок, на которых могут находиться люди, должно быть не менее 2 м.

В случае, когда продольный проезд проходит под порталами кранов, пронос груза над людьми и транспортом во время движения пешеходов и транспорта под грузом запрещается.

2.5. Грузы следует укладывать не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса железнодорожного пути при высоте складирования до 1,2 м, а при высоте складирования груза свыше 1,2 м — не ближе 2,5 м.

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

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

2.8. Скорость движения железнодорожных составов и локомотивов по территории порта устанавливается начальником порта по согласованию с начальником железнодорожной станции; указанная скорость у мест производства работ и на неохраняемых переездах не должна превышать 5 км/ч.

Локомотивная и составительская бригады руководствуются Правилами техники безопасности при производстве маневровых работ, Правилами технической эксплуатации железных дорог Союза ССР и совместной Инструкцией по технике безопасности порта и станции.

2.9. Машинисты локомотивов должны работать в соответствии с указаниями сцепщика-составителя и стрелочника. Сигнал «Остановка» машинист обязан принимать от любого лица, подающего этот сигнал.

До начала движения локомотивов, а также при приближении их к переездам и местам, где находятся люди, машинист должен подавать звуковые сигналы.

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

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

2.11. В морских портах, где имеются железнодорожные пути, должна быть разработана Инструкция по технике безопасности, утверждаемая начальником порта и начальником отделения дороги, в которой определены взаимоотношения работников железнодорожной станции и эксплуатационных районов (участков) порта и отражены особые приемы и меры безопасности при работе железнодорожного транспорта на территории порта применительно к местным условиям.

2.12. Устройство, содержание и эксплуатация железнодорожных путей и габариты приближения строений должны соответ-

ствовать действующим Правилам безопасности при эксплуатации железных дорог Министерства путей сообщения.

2.13. Рельсы крановых и железнодорожных путей в портах должны быть, как правило, уложены так, чтобы их головки не выступали выше уровня покрытия территории. Данное условие обязательно для авто- и железнодорожных переездов, пассажирских причалов и пристаней, а также для причалов, у которых обработка судов производится с участием безрельсового транспорта.

2.14. Рычаги железнодорожных стрелок должны быть установлены так, чтобы их можно было привести в действие, находясь в безопасном месте — вне колеи соседнего пути.

2.15. Выходы из зданий, располагаемых на территории порта вблизи железнодорожных путей, за исключением складов, двери которых выходят непосредственно на железнодорожные пути, должны устраиваться в стороне от них или на расстоянии не менее 6 м от оси пути. При устройстве оградительных барьеров (длиной не менее 10 м), располагаемых между выходами из зданий и железнодорожными путями, это расстояние может быть уменьшено до 5 м.

2.16. На дорогах, проходящих по территории порта, и в местах их пересечения следует установить дорожные знаки стандартного образца, освещаемые в темное время суток, а на перекрестках с интенсивным движением — светофоры.

2.17. Знаки безопасности, применяемые на территории порта, должны соответствовать ГОСТ 10807-71 «Знаки дорожные» и ГОСТ 15548-70 «Цвета сигнальные и знаки безопасности для промышленных предприятий».

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

Виды сигнализации, средства ограждения и скорости движения по каждому переезду определяются совместным решением порта и железной дороги, в соответствии с действующими правилами дорожного движения.

2.19. Высота проездов под виадуками, арками, порталами и т. п. должна быть не менее 5,5 м.

В случае невозможности обеспечения указанной высоты проезда следует вывешивать с обеих сторон предупредительные знаки установленного образца, освещаемые в темное время суток, и указатели пути объезда, по которому возможно движение высоко нагруженного транспорта. Высота груженого транспорта должна быть не менее чем на 1 м ниже высоты проезда.

2.20. Для передвижения пешеходов по сторонам главных дорог порта (с одной или двух сторон) должны быть устроены тротуары шириной не менее 1,5 м, возвышающиеся не менее чем

на 12—15 см или отделяемые от дороги полосой зеленых насаждений или стационарными ограждающими перилами.

Край тротуара должен располагаться на расстоянии не менее 3,75 м от оси железнодорожного пути или автомобильной дороги. При расположении тротуара ближе 3,75 м от оси пути или дороги, но не менее габаритов приближения, должны предусматриваться перила, ограждающие тротуар.

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

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

2.22. Нельзя преграждать грузами, железнодорожными вагонами, подъемно-транспортными средствами и другими предметами и оборудованием свободного доступа к стоящим у причала судам.

2.23. Причалы, пирсы, рампы, эстакады и грузовые столы, на которых работают машины внутрипортового транспорта, должны быть оборудованы по краям прочными колесоотбойными устройствами, предупреждающими падение машин. Колесоотбойные устройства могут быть съемными. Высота колесоотбойного устройства должна составлять не менее $^1/_3$ диаметра максимального размера колеса внутрипортового транспорта, эксплуатируемого на причалах и складах в данном порту, но не менее 20 см.

2.24. В местах, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, не допускаются ремонтные и другие работы, не связанные с перегрузочными операциями: чеканка, отбивание краски, покраска, резка, сварка и др., которые мешают выполнению основной работы или создают опасность для работающих.

2.25. В помещениях, трюмах, складах и т. п., где производятся перегрузочные, складские или другие работы с участием людей, должна быть обеспечена достаточная естественная или искусственная вентиляция, обеспечивающая удаление вредных газовых примесей до уровня допустимых санитарных норм.

2.26. Во всех эксплуатационных подразделениях порта вблизи мест производства работ должны находиться аптечки для оказания первой помощи. Количество аптечек, их комплектация и места расположения устанавливаются начальником данного производственного участка по согласованию с здравпунктом, а в портах, где нет подразделения на районы (участки), — начальником порта по согласованию с медицинским учреждением, обслуживающим данный порт.

За состоянием и пополнением аптечек должен следить начальник участка и врач медицинского учреждения (здравпункта).

2.27. При организации движения людей и транспорта по ледовым дорогам администрация порта обязана осуществлять мероприятия в точном соответствии с Правилами техники безопасности для прохождения транспорта (автомашин, вездеходов, тракторов, упряжек и т. п.) по ледовым дорогам через водные пространства в районах Арктики, утвержденными Президиумом ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота 1 апреля 1960 г. (протокол № 76) и введенными в действие приказом ММФ от 4 августа 1960 г. № 188.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ РАБОТНИКОВ ПОРТА ПО ВОДЕ И НА АВТОТРАНСПОРТЕ

А. Перевозка работников порта по воде

3.1. Для доставки работников порта на суда, стоящие на рейдах, в районы порта и обратно должны выделяться самоходные суда, приспособленные для безопасной перевозки людей и снабженные для защиты их от атмосферных влияний устройствами (салоны, тенты и т. п.) в соответствии с требованиями Регистра СССР

При перевозке людей на плавсредствах порта следует руководствоваться Правилами техники безопасности на судах морского флота.

3.2. Все плавсредства, выделяемые для перевозки людей, должны иметь пассажирское свидетельство Регистра СССР на право перевозки пассажиров.

На этих судах должны быть обозначены на видном месте данные пассажиро- и грузовместимости. Перегрузка судов не допускается.

3.3. Суда, предназначенные для перевозки людей, должны быть снабжены спасательными средствами в соответствии с установленными нормами Регистра СССР. Высота фальшборта на этих судах должна быть не менее 1 м. При меньшей высоте фальшборта необходимо устанавливать релинги с тем, чтобы общая высота ограждения была не менее 1 м.

3.4. Для посадки (высадки) людей на суда в портах должны быть оборудованы причалы, пристани или специальные площадки с ограждениями высотой не менее 1 м, предохраняющими от случайного падения людей в воду. Посадка с необорудованных мест и с неполностью пришвартованного судна запрещается.

Трапы на причалах, пристанях и площадках для посадки и высадки людей должны иметь прочные леерные ограждения высотой не менее 1 м с обеих сторон и поперечную цепь или другое ограждение, снимаемое лишь на время посадки и высадки людей.

В темное время суток в местах посадки и высадки людей освещенность не должна быть ниже 20 лк. На причалах, пристанях и площадках, предназначенных для посадки и высадки людей должен быть оборудован спасательный пост и вывешены на видном месте инструкции по оказанию помощи утопающим.

Посадкой и высадкой людей руководит администрация судна.

3.5. Перевозку людей на суда, стоящие на рейдах, следует производить при силе ветра не свыше 3 баллов, волнении моря не свыше 2 баллов и благоприятном прогнозе погоды.

При наличии зыби (волнении) на рейде свыше 3 баллов перевозка людей может производиться только по согласованному решению капитана судна и капитана порта. Разрешение на посадку и высадку людей в любом случае дает капитан судна.

Находящимся на плавсредствах портового флота следует выполнять все требования администрации судна; при этом запрещается:

3.5.1. Заходить за леерные ограждения.

3.5.2. Держать руки на планшире фальшборта при подходе или отходе от борта судна или причала.

3.5.3. Отталкиваться (опираться) руками от корпуса судна или от причальной стенки при ошвартовке (отшвартовке).

3.5.4. Заходить в служебные помещения и на рабочие места экипажа судна без разрешения.

3.5.5. Находиться у швартовных устройств при швартовке судна.

3.6. Посадка и высадка людей на ходу судна запрещается.

3.7. При посадке и высадке портовых рабочих с судов портового флота на транспортные суда, стоящие на рейде, и обратно должен устанавливаться парадный трап. При обработке судов на рейде с помощью плавсредств (плашкоутов, барж и т. д.) необходимо, чтобы у борта судна постоянно находился дежурный катер для доставки портовых рабочих от парадного трапа до плавсредств и обратно. Самовольный переход рабочих с борта судна на борт плавсредств и обратно запрещается.

В исключительных случаях, когда невозможна установка парадного трапа, следует использовать штормтрап, грузовую сетку или специальную люльку с амортизаторами. Разрешение на высадку и посадку людей с помощью грузовых сеток, штормтрапов и люлек дает только капитан транспортного судна.

Посадкой и высадкой людей в этом случае руководит старший помощник капитана. Для выполнения работ по высадке людей с помощью штормтрапов, грузовых сеток и люлек старший помощник капитана обязан выделить наиболее опытных лебедчиков (крановщиков) и матросов.

Перед началом операции старший помощник капитана должен лично осмотреть грузовые сетки (люльки) и штормтрапы и убедиться в их исправности и пригодности. При посадке и высадке людей с помощью грузовой сетки в нее должна устанав-

ливаться прочная деревянная площадка, снабженная мягкими амортизаторами. При отсутствии на площадках мягких амортизаторов на места опускания площадки должно укладываться достаточное количество амортизирующих мягких материалов (матрацы, тюфяки, маты и др.). При подъеме и опускании сетка (люлька) должна удерживаться оттяжками.

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

3.9. Пользоваться штормтрапами для спуска-подъема людей, как правило, запрещается. В исключительных случаях, при высадке людей с помощью штормтрапов они должны спускаться без каких-либо вещей в руках и только по одному человеку. При пользовании штормтрапом каждый человек должен быть подвязан прочным линем, который удерживается людьми на палубе судна.

Для приема людей на плавсредствах должно находиться не менее 2 членов экипажа. Перед началом высадки людей следует убедиться в надежности крепления штормтрапа. Штормтрапы должны быть прочно укреплены на борту судна; во время пользования их следует придерживать, натягивая снизу, причем нижний конец должен доставать палубу плавсредства.

Передвигаясь по штормтрапам, необходимо держаться за тросы, а не за балясины.

В темное время суток место установки штормтрапа должно быть достаточно освещено.

3.10. Запрещается пользоваться штормтрапами, если:

3.10.1. Штормтрап не испытан или прошел срок очередного испытания, что проверяется по маркировке, нанесенной на верхней удлиненной балясине.

3.10.2. Оборвана хотя бы одна из прядей канатов-тетив.

3.10.3. Бензели или заменяющие их крепления смещены настолько, что балясины стали непараллельны между собой, или качаются в местах крепления бензелями.

3.10.4. Канаты тетив перепрели или сгорели (от действия минеральных масел) на глубину около $^1/_3$ каната.

3.10.5. *Лопнула, скололась или отсутствует хотя бы одна балясина.*

3.10.6. Штормтрап при подаче с борта нижней балясиной не достает до уровня воды, причала или плавсредства.

Б. Перевозка работников порта на автотранспорте

3.11. Перевозка людей, как правило, должна производиться на транспортных средствах, специально предназначенных для этой цели.

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

3.12. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля разрешается водителям, имеющим стаж не менее 3 лет и может производиться при соблюдении следующих требований:

3.12.1. Кузов оборудован сиденьями, укрепленными на расстоянии не менее 15 см от верхнего края бортов, а сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта — прочными спинками. Грузовой автомобиль, предназначенный для систематической перевозки людей, должен быть оборудован тентом (либо специальным фургоном), лестницей для посадки и высадки людей, а также иметь освещение внутри кузова и сигнализацию для подачи сигнала водителю из кузова.

3.12.2. Число перевозимых людей не превышает числа оборудованных для сидения мест.

3.12.3. При наличии вне кабины легкосъемного огнетушителя емкостью не менее 2 л.

3.12.4. Скорость движения грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди (независимо от их числа), не должна превышать 60 км/ч.

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

3.13. Запрещается перевозить людей:

3.13.1. Стоящих в кузове, сидящих на бортах кузова, на подножках и крыше кабины.

3.13.2. На автомобиле-самосвале, автомобиле-цистерне и на других специальных грузовых автомобилях; на грузовом прицепе (полуприцепе) и на тракторах.

3.13.3. В кузове автомобиля при перевозке пылящих, взрыво- и пожароопасных, а также ядовитых грузов.

3.14. Запрещается садиться или высаживаться, перекладывать груз, курить и принимать пищу во время движения автомобиля.

4. ПРОИЗВОДСТВО МЕХАНИЗИРОВАННЫХ ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

А. Общие требования к устройству и эксплуатации портовых перегрузочных машин

4.1. Устройство и эксплуатация портовых перегрузочных машин[1] и грузозахватных приспособлений[2] должны соответствовать действующим Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, Правилам устройства и безопасной эксплуатации паровых и водогрейных котлов, Правилам устройства и безопасной эксплуатации лифтов, Правилам устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением (Госгортехнадзора СССР), Правилам постройки, освидетельствования и испытания судовых грузоподъемных устройств (Регистра СССР), Правилам технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правилам техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей (Госэнергонадзора), Правилам технической эксплуатации перегрузочных машин в морских портах (ПТЭ) и настоящим ПБТП.

4.2. Эксплуатация перегрузочных машин допускается при условии их исправности и должна осуществляться в соответствии с настоящими ПБТП, Правилами технической эксплуатации перегрузочных машин и инструкциями, утвержденными и согласованными в установленном порядке. Перегрузочные машины и грузозахватные приспособления должны использоваться только по их прямому назначению.

---

[1] Краны, тельферы, лифты, различные перегружатели, погрузчики, транспортеры, вагонные и трюмные машины, тягачи и прицепы к ним и другие машины, грузозахватные приспособления и все виды сменного оборудования, находящиеся в ведении службы механизации, применяемые для производства работ по перемещению грузов в процессе погрузочно-разгрузочных работ (исключая автотранспорт), здесь и далее именуются «перегрузочные машины».

[2] Стропы общего и специального назначения и все виды сменного оборудования, не находящиеся в ведении службы механизации, погрузинвентарь здесь и далее именуются «грузозахватные приспособления».

Для обеспечения правильной технической эксплуатации, проведения своевременного и качественного технического обслуживания и ремонта ответственность за содержание перегрузочных машин, грузозахватных приспособлений, тары и рельсовых крановых путей в исправном состоянии возлагается приказом начальника порта (района) на инженерно-технических работников соответствующей квалификации.

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

На кранах переменной грузоподъемности должны быть, кроме того, указаны наибольшая и наименьшая грузоподъемности и соответствующие им вылеты стрелы, а на погрузчиках — таблица допускаемых опрокидывающих моментов, создаваемых грузом при различных высотах его подъема. Шкала указателя грузоподъемности и таблица опрокидывающих моментов должны быть отчетливо видны с рабочего места портового рабочего, управляющего данной перегрузочной машиной. Тягачи, прицепы (трейлеры) и аккумуляторные тележки должны иметь обозначения инвентарного номера и допускаемой грузоподъемности.

4.4. Все опасные части перегрузочных машин движущиеся, токоведущие, горячие и т. п. в местах, доступных для возможности соприкосновения людей, должны быть закрыты прочно укрепленными съемными ограждениями, допускающими удобный осмотр и смазку. Снимать ограждения во время работы механизмов запрещается. Устранение неисправностей электрооборудования, аппаратуры и электропроводок должно производиться в соответствии с Правилами технической эксплуатации и Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей (Госэнергонадзора). Над коммутационной аппаратурой, в которой произведено снятие напряжения, должен быть вывешен плакат «Не включать — работают люди». Работы должны производиться в присутствии лица, управляющего данной перегрузочной машиной.

4.5. Тормозные устройства перегрузочных машин, приводимые в действие рукояткой при аварийном торможении, не должны требовать приложения усилия свыше 12 кгс, а приводимые в действие с помощью педали — более 30 кгс.

Ход рукояток рычагов управления лебедок и кранов не должен превышать 60 см, а педалей — 25 см. Тормозные педали должны иметь нескользкую поверхность.

Рабочие положения рычагов, рукояток или маховиков управления должны фиксироваться и иметь обозначения.

4.6. Подключение (отключение) перегрузочных машин с электрическим приводом к питающим колонкам в безопасном испол-

нении, а также переключение с одной колонки на другую разрешается портовым рабочим, крановщикам и слесарям-ремонтникам, имеющим квалификационную группу по электробезопасности не ниже II.

Проверка состояния заземляющих устройств и электрооборудования должна производиться электромонтерами, имеющими квалификационную группу по электробезопасности не ниже III.

4.7. При обнаружении во время работы или при приемке перегрузочной машины при вступлении на смену неисправностей портовый рабочий, управляющий машиной, обязан прекратить или не начинать работу и немедленно доложить о неисправности сменному инженеру (механику). Перегрузочная машина может быть использована для работы только после устранения неисправности или установления сменным инженером (механиком) возможности дальнейшей безопасной работы.

Устранять неисправности в подъемно-транспортных машинах могут только те лица, которые по занимаемой должности и квалификации допускаются к выполнению этих работ.

В тех случаях, когда неисправность в подъемно-транспортных машинах создала опасность для окружающих людей и самой машины, работник, обнаруживший ее, обязан немедленно остановить работу данной машины, а затем известить об этом непосредственно начальника или производителя работ[1].

4.8. Производить техническое обслуживание, устранение неисправностей и ремонт, а также чистку и ручную смазку перегрузочных машин во время их работы запрещается.

Работы по техническому обслуживанию и устранению неисправностей электрического оборудования перегрузочных машин выполняются только рабочими технического обслуживания и ремонта — электромонтерами с квалификационной группой по электробезопасности не ниже III.

К выполнению работ по техническому обслуживанию электрического оборудования могут быть привлечены также портовые рабочие (крановщики, водители и др.) и слесари-ремонтники, если они имеют квалификацию электромонтера и квалификационную группу по электробезопасности не ниже III.

Обнаружение места неисправности электрического оборудования перегрузочных машин должно производиться при участии не менее 2 лиц электротехнического персонала и под руководством одного из них, имеющего квалификационную группу по электробезопасности не ниже IV.

4.9. Во время работы на перегрузочных машинах, а также при их ремонте и техническом обслуживании портовые рабочие, рабочие технического обслуживания и ремонта должны иметь при

---

[1] Лицо, ответственное за безопасное производство работ по перемещению грузов перегрузочными машинами, здесь и далее именуется «производитель работ».

себе соответствующие удостоверения на право выполнения указанных работ.

Портовые рабочие—крановщики пневмоколесных кранов, автокранов, исполняющие одновременно обязанности водителя, а также портовые рабочие—водители погрузчиков и тягачей с приводом от двигателя внутреннего сгорания, работающие вне территории порта, должны иметь при себе удостоверение на право управления данной категорией машин, выданное Государственной автомобильной инспекцией.

4.10. К самостоятельному управлению перегрузочными машинами, их техническому обслуживанию и ремонту допускаются лица не моложе 18 лет, если их физическое состояние, устанавливаемое медицинским освидетельствованием, соответствует требованиям, предъявляемым к занимаемой ими должности.

Указанные лица должны иметь удостоверение установленного образца соответственно на право управления перегрузочными машинами определенного типа, их технического обслуживания и ремонта, работы сигнальщиком.

Для управления перегрузочными машинами с электрическим приводом портовые рабочие должны иметь, кроме того, квалификационную группу по электробезопасности не ниже II.

4.11. Портовые рабочие, переводимые с перегрузочной машины одного типа на перегрузочную машину другого типа, должны быть перед назначением на должность обучены и аттестованы в установленном порядке. В этом случае обучение может проводиться по сокращенной программе.

4.12. Работа грузоподъемных кранов должна производиться под руководством сигнальщиков, назначаемых из числа портовых рабочих со стажем работы не менее 1 года, прошедших обучение и имеющих удостоверение установленного образца на право работы сигнальщиком. Сигнальщик обязан иметь отличительный жилет оранжевого цвета с надписью «Сигнальщик».

В тех случаях, когда по производственным условиям нет непосредственной радио-, телефонной и зрительной связи между крановщиком и сигнальщиком, должен назначаться второй сигнальщик с нахождением в зоне зрительной связи крановщика и первого сигнальщика.

Знаковая сигнализация производится жестами по утвержденной системе сигналов (приложение 4).

Портовый рабочий-крановщик не имеет права исполнять команду, подаваемую голосом или сигналами неустановленной формы. Единственное исключение допускается для команды «Стоп» (остановка всех движений), которая должна исполняться портовым рабочим-крановщиком немедленно, независимо от того, кем и как она подана.

Примечания: 1. Квалификационной комиссии порта в отдельных случаях разрешается с учетом образовательного уровня, опыта работы и квали-

фикации снижать срок стажа для аттестации портового рабочего-сигнальщика до 0,5 года.

2. В отдельных случаях при перегрузке навалочных грузов грейфером или электромагнитом и хорошей обозреваемости всей рабочей зоны допускается работа без сигнальщика. При этом необходимо принять меры, исключающие доступ людей в зону перемещения груза в процессе работы крана

4.13. Не допускается подъем и перемещение перегрузочными машинами грузов, вес которых неизвестен или превышает (с учетом веса грузозахватного приспособления) грузоподъемность машин.

У кранов с переменной грузоподъемностью необходимо учитывать грузоподъемность в зависимости от вылета стрелы и действия дополнительных опор.

Размещать груз на грузозахватном приспособлении погрузчика нужно таким образом, чтобы опрокидывающий момент при этом не превышал допустимого.

Использование перегрузочной машины в более тяжелом режиме, чем это указано в паспорте, не допускается.

4.14. Для питания цепей дистанционного управления портовых перегрузочных машин допускается напряжение не свыше 36 В. Корпусы приборов управления (кнопочных регистров) должны изготовляться из изолирующего материала, провода должны быть защищены от механических повреждений. Вес ручного пульта дистанционного управления не должен превышать 2 кг.

При установке дистанционного управления особое внимание необходимо обращать на надежность заземления или зануления частей оборудования, могущих оказаться под напряжением.

Б. Требования безопасности к эксплуатации портовых грузоподъемных кранов

4.15. Устройство грузоподъемных кранов, съемных грузозахватных приспособлений и сменных грузозахватных органов должно соответствовать Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов (Госгортехнадзора) и Государственным стандартам, а при отсутствии последних — техническим условиям на изготовление, утвержденным в установленном порядке.

Электрическое оборудование грузоподъемных кранов, его монтаж, токопровод и заземление должны отвечать Правилам технической эксплуатации электроустановок потребителей (Госэнергонадзора).

4.16. Освещение в кабинах постов управления и местах расположения механизмов грузоподъемных кранов должно быть выполнено в соответствии с требованиями СНиП II-А. 9-71 с таким расчетом, чтобы не было отражения в стеклах передней рамы кабины.

4.17. Помещения постов управления кранов должны быть хорошо теплоизолированы и снабжены электрическими отопительными приборами, обеспечивающими в кабинах температуру не ниже 12°С. Конструкция отопительных приборов должна отвечать требованиям электробезопасности.

4.18. Пол в кабинах грузоподъемных кранов с электрическим приводом должен быть покрыт резиновым диэлектрическим ковриком. В кабинах с большой площадью пола резиновые коврики размером не менее 50×70 см могут укладываться только в местах для обслуживания электрооборудования.

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

4.20. Вход на кран, выход с него и передвижение по нему без предупреждения крановщика и до полной остановки машины запрещаются.

Грузоподъемные краны должны быть оборудованы звуковыми сигналами, приводимыми в действие с поста управления. Рекомендуется оборудовать краны сигнализацией для вызова крановщика снизу.

4.21. Грузоподъемные краны с электрическим приводом, подключаемые к питающей сети с помощью шлангового кабеля, должны быть оборудованы устройствами, обеспечивающими автоматическое выбирание и выдачу кабеля при перемещении крана.

Эти устройства должны быть снабжены ограничителями, предупреждающими обрыв кабеля при полном его сматывании.

4.22. Расположение электропитающих колонок грузоподъемных кранов должно быть удобным и безопасным для обслуживания с соблюдением железнодорожных и крановых габаритов.

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

4.23. Троллейные провода (шины) для электропитания грузоподъемных кранов и их токоприемники должны быть недоступны для случайного прикосновения людей, грузовых тросов и грузозахватных устройств, что должно обеспечиваться соответствующим их расположением или посредством ограждения.

4.24. В месте присоединения троллеев к силовой сети должны быть установлены рубильники безопасной конструкции, плавкие предохранители, заключенные в металлические запирающиеся ящики, и автомат, выключающий ток при коротком замыкании троллеев между собой и при их обрыве на землю.

4.25. Устройство и установка ограничителей грузоподъемности, концевых выключателей на механизмах передвижения портальных кранов должны производиться в соответствии с действующими правилами Госгортехнадзора и с учетом изъятий из них по специальному согласованию ММФ и Госгортехнадзора.

4.26. Работа кранов не допускается при:

4.26.1. Истекшем сроке технического освидетельствования.

4.26.2. Невыполнении предписаний органов Технадзора, Госэнергонадзора или Регистра СССР соответственно по береговым или плавучим кранам, а также технической инспекции профсоюза.

4.26.3. Износе канатов, цепей, выходящем за пределы норм допускаемого износа.

4.26.4. Повреждении грузового, стрелового или вантового канатов; сходе канатов с блоков или барабанов.

4.26.5. Повреждении (деформации, разрыве, трещинах) подвески или крюка; износе крюка, выходящем за пределы допускаемого износа.

4.26.6. Деформации, разрыве или трещинах в стержнях несущих металлоконструкций.

4.26.7. Неисправности тормозов и фрикционов.

4.26.8. Появлении ненормальных шумов в механизмах.

4.26.9. Неисправности механизма подъема груза или механизма изменения вылета стрелы.

4.26.10. Неисправности или выведенных из действия конечных выключателей, сигнального прибора, ограничителя грузоподъемности и других приборов безопасности.

4.26.11. Нагреве электрооборудования свыше допустимой температуры.

4.26.12. Систематическом срабатывании электрической защиты или ее повреждении.

4.26.13. Нарушении системы (цепи) заземления, повреждении изоляции кабеля электропитания.

4.26.14. Неисправности или отклонениях свыше допустимых норм рельсовых крановых путей.

4.26.15. Других неисправностях, угрожающих безопасной работе людей.

4.27. Работа кранов допускается при скорости ветра не более 7 баллов (15 м/с), если в паспорте не указана меньшая величина. При скорости ветра более 7 баллов работа кранов во всех случаях должна быть прекращена и должны быть приняты меры по обеспечению их сохранности. Работа автомобильных и пневмоколесных кранов при грозе должна прекращаться.

Скорость ветра в м/с и волнение воды в баллах, при которых краны должны быть установлены на противоугонные захваты, а плавучие краны должны получить дополнительное крепление к причалу или быть переведены на безопасную стоянку, а также скорость ветра и сила волнения, когда работа кранов в данном порту должна быть прекращена, устанавливаются приказом по порту с учетом местных условий и конструкции крана.

Главная диспетчерская порта через дежурных диспетчеров порта (района) обязана оповещать работников службы механизации о необходимости принять предусмотренные меры безопасности и осуществлять контроль совместно со сменными инженерами за своевременным прекращением работ.

Прекращение погрузочно-разгрузочных работ, производимых судовыми грузовыми устройствами, в каждом отдельном случае решается администрацией грузового района (участка) по согласованию с администрацией судна.

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

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

4.29. На концах кранового рельсового пути должны устанавливаться специальные тупиковые упоры.

Плавучие краны

4.30. Плавучие краны должны иметь по борту понтона съемные леерные ограждения, предохраняющие людей от падения в воду. В отдельных случаях с разрешения кранмейстера ограждения могут частично сниматься при швартовке и перегрузочных операциях. В этом случае работа людей у борта не разрешается. Леерные ограждения следует немедленно установить на место, как только отпадет необходимость в снятии их.

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

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

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

4.33. В процессе перехода (буксировки) плавучего крана стрела должна быть расположена вдоль понтона в крайнем нижнем положении и закреплена по-походному.

4.34. При перегрузке грузов плавучим краном ответственность по обеспечению безопасности работ, производимых на понтоне плавкрана, возлагается на кранмейстера. За правильность строповки грузов несет ответственность производитель работ.

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

Работа кранов и управление ими

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

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

4.35.2. Для строповки предназначенного для подъема груза должны применяться стропы, соответствующие весу поднимаемого груза с учетом числа ветвей и угла их наклона. Стропы общего назначения следует подбирать так, чтобы угол между их ветвями не превышал 90°.

4.35.3. При подъеме краном груз должен быть предварительно приподнят на высоту не более 20—30 см для проверки правильности застропки и надежности действия тормозов крана.

4.35.4. Перемещение груза, грейфера, крюка и т. п. краном в горизонтальной плоскости допускается только после их подъема не менее 1 м выше встречающихся на пути предметов или на расстоянии не менее 1 м от них.

4.35.5. Опускать перемещаемый груз разрешается лишь на предназначенное для этого место, где исключается возможность падения, опрокидывания или сползания устанавливаемого груза. На место установки груза должны быть предварительно уложены подкладки для того, чтобы стропы или цепи могли быть легко и без повреждений извлечены из-под груза. Укладку и разборку груза следует производить равномерно, не нарушая установленных для складирования груза размеров штабелей и не загромождая проходы.

Укладывать груз в полувагоны, на платформы, в автомашины необходимо таким образом, чтобы обеспечить возможность удобной и безопасной строповки при разгрузке.

4.35.6. После окончания или при перерыве работы башенных, портальных, козловых кранов и мостового перегружателя рубильники, подающие напряжение, должны быть отключены, кабина управления заперта и кран укреплен имеющимися на нем противоугонными устройствами.

Входные двери кранов должны быть закрыты на замки, а рычаги управления механизмов установлены в нулевое положение.

4.35.7. Перемещение грузов над перекрытиями, под которыми размещены жилые, служебные и производственные помещения, где находятся люди, допускается в исключительных случаях после разработки мероприятий, обеспечивающих безопасное выполнение работ.

4.36. При работе кранов, оснащенных грейфером или грузоподъемным электромагнитом, должны выполняться следующие требования:

4.36.1. Суммарная масса груза и грейфера или грузоподъемного электромагнита не должна превышать номинальной грузоподъемности крана.

4.36.2. Не допускается нахождение людей и производство

каких-либо работ в зоне действия магнитных и грейферных кранов.

Запрещается перемещать грейфер или грузоподъемный электромагнит с грузом над жилыми помещениями, над вагонами, автомашинами и другими транспортными средствами, если в них находятся люди.

Зона работы грейфера или грузоподъемного электромагнита должна быть ограждена и вывешены предупредительные знаки.

Портовые рабочие, рабочие технического обслуживания и ремонта, обслуживающие магнитные и грейферные краны, могут выполнять какие-либо работы с грейфером или грузоподъемным электромагнитом только при их нерабочем положении после того, как грейфер или электромагнит опущены на грунт и находятся в устойчивом положении.

4.36.3. Выполнение каких-либо работ с грузоподъемным электромагнитом или около него допускается только при полном его отключении от источника питания.

4.36.4. Запрещается подводить к грузу сверху или сбоку включенный электромагнит. Электромагнит можно включать только после его посадки на груз.

4.36.5. При обрыве питающего кабеля рубильник магнитного контроллера следует выключить.

4.36.6. Перемещение монолитных грузов (плит, болванок, пачек и т. д.) грузоподъемными электромагнитами допускается только при наличии страхующего устройства, предотвращающего обрыв и падение груза в случае прекращения электропитания грузоподъемного электромагнита.

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

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

4.38. При работе на кранах запрещается:

4.38.1. Подъем и перемещение груза с находящимися на нем людьми.

4.38.2. Подъем груза, засыпанного грунтом, укрепленного или примерзшего к основанию, заложенного или зажатого другими грузами, подвешенного за один рог двурогого крюка, а также находящегося в неустойчивом положении или в таре, заполненной выше ее борта.

4.38.3. Применение грузозахватных приспособлений, вспомогательного такелажа и устройств и тары, не соответствующих по грузоподъемности весу поднимаемого груза, а также исполь-

зование их для выполнения работ, для которых они не предназначены.

4.38.4. Нахождение людей между грузом и стеной (колонной, штабелем, вагоном и т. п.) при подъеме (опускании) груза, установленного вблизи указанных предметов.

4.38.5. Подъем, опускание и перемещение груза при нахождении людей под грузом. Стропальщик может находиться возле поднимаемого или опускаемого груза, если последний находится на высоте не более одного метра от уровня площадки, на которой находится стропальщик.

4.38.6. Подъем и перемещение груза в случае неправильной его строповки.

4.38.7. Подъем, опускание и перемещение ядовитых и взрывчатых веществ, сосудов, находящихся под давлением воздуха или газа, кранами с групповым приводом, механизмы подъема которых оборудованы фрикционными и кулачковыми муфтами включения.

4.38.8. Отключение приборов безопасности и тормозов механизмов кранов.

4.38.9. Освобождение крюком крана защемленных стропов и других грузозахватных приспособлений (за исключением случаев при перегрузке лесных грузов).

4.38.10. Оттягивание груза во время его подъема, перемещения и опускания; выравнивание положения поднимаемого, опускаемого или перемещаемого груза собственным весом людей, а также поправка стропов на весу и подача груза в вагонные проемы без специальных приемных площадок или приспособлений.

4.38.11. Оставление груза, грейфера, грузоподъемного электромагнита, ковша и громоздких грузозахватных приспособлений на весу после окончания грузовых работ или на время перерыва в работе.

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

В отдельных случаях разрешается подъем краном людей в специальной люльке для производства окрасочных и ремонтных работ.

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

При подъеме людей в люльке кран необходимо оборудовать устройством для успокоения качки люльки, а также принять меры по защите поднимаемых людей от возможного их задевания за выступающие части зданий, сооружений и т. п.

Способ подъема людей и меры безопасности при этом долж-

ны быть определены инструкцией, разработанной отделом механизации порта и службой техники безопасности.

4.38.13. Использование концевых выключателей в качестве рабочих органов для автоматической остановки механизмов.

4.38.14. Погрузка и разгрузка автомашин при нахождении людей в кабине и в кузове автомашины.

4.39. При работе железнодорожных, пневмоколесных, автомобильных и гусеничных кранов вблизи линий электропередачи или воздушной сети напряжением более 36 В должны выполняться следующие требования:

4.39.1. Установка и работа кранов под действующими линиями электропередачи любого напряжения запрещается.

4.39.2. Работа кранов на расстоянии ближе 30 м от крайнего провода линии электропередачи допускается только по наряду-допуску, определяющему безопасные условия работы.

4.39.3. Работа и перемещение кранов вблизи линий электропередачи должны производиться только под непосредственным руководством производителя работ или другого ответственного лица, назначаемого из числа инженерно-технических работников, которые должны обеспечить выполнение указанных в наряде-допуске условий работы кранов.

4.39.4. При производстве работ в охранной зоне линий электропередачи и в пределах, установленных правилами охраны высоковольтных электрических сетей разрывов, наряд-допуск должен выдаваться только при наличии разрешения организации, эксплуатирующей линию электропередачи.

4.39.5. Наряд-допуск за подписью главного инженера или другого назначенного им лица с указанием в нем фамилии выделенного ответственного инженерно-технического работника выдается портовому рабочему-крановщику.

4.39.6. Порядок выдачи наряда-допуска и порядок инструктажа портовых рабочих должен устанавливаться приказом начальника порта.

4.39.7. В путевом листе крановщика, работающего вне территории порта, а также в случаях наличия на территории порта воздушных линий электропередачи должен быть поставлен штамп «Запрещается самовольная установка крана для работы вблизи линии электропередачи без наряда-допуска». Выдача путевого листа без такого штампа запрещается.

4.39.8. При работе под неотключенными контактными проводами городского электрического транспорта кран должен быть заземлен и работа может производиться при соблюдении расстояния между стрелой крана и контактными проводами не менее 1 м при установке ограничителя (упора), не позволяющего уменьшить указанное расстояние при подъеме стрелы.

4.39.9. Должен быть проведен целевой инструктаж крановщиков о порядке установки и работы кранов вблизи линий электропередачи.

4.40. Положение стрелы и нагрузка при перемещении железнодорожного, гусеничного, автомобильного и пневмоколесного кранов устанавливается в соответствии с указаниями заводских инструкций по эксплуатации.

В случае отсутствия таких указаний, а также при перемещении указанных кранов без груза, стрела должна быть установлена вдоль пути движения. Перемещать эти краны с одновременным поворотом стрелы не разрешается; исключение допускается для железнодорожных кранов, работающих на прямолинейном участке постоянного пути.

4.41. Строповку грузов нужно производить правильно и надежно, с учетом знаков на таре.

Ответственность за правильную строповку груза несет портовый рабочий—стропальщик.

При обнаружении неисправности действия тормозов или при неправильной строповке груз нужно немедленно опустить на место и все недостатки устранить.

Для выполнения обязанностей стропальщиков назначаются лица, имеющие квалификацию портового рабочего и опыт в выполнении данного вида работ.

В. Требования безопасности к устройству и эксплуатации съемных грузозахватных приспособлений и технологической оснастке

4.42. При применении стропов нужно соблюдать следующие условия:

4.42.1. При строповке груза стропы следует накладывать без узлов и перекруток. В местах перегиба стропов на острые углы груза необходимо накладывать прокладки, предохраняющие грузовые стропы от повреждений.

4.42.2. На двурогие крюки стропы необходимо надевать на оба рога крюка без перекруток.

4.42.3. При поднятии груза с помощью двух стропов последние должны быть одинаковой длины.

4.42.4. Для освобождения стропов из-под груза последний следует устанавливать устойчиво на прочные прокладки.

4.42.5. Кольца и петли стропов и грузозахватных приспособлений должны надеваться на крюк крана свободно.

4.43. Подъем груза во всех случаях производится с помощью грузозахватных приспособлений.

Правила строповки груза в каждом отдельном случае должны быть указаны в технологической карте, плане организации работ или временной технологической инструкции по перегрузке тех или иных грузов.

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

Обвязка, предназначенная для целей перегрузки (выполняющая функцию грузозахватного приспособления), должна разрабатываться, изготовляться и испытываться в соответствии с правилами Госгортехнадзора; их документация на серийное изготовление рассматривается и утверждается в установленном порядке.

При соблюдении всех указанных выше условий такие приспособления могут использоваться в соответствии с разработанной и утвержденной технологией, планом организации работ или временной технологической инструкцией.

4.44. Не разрешается останавливать и разворачивать груз руками во время его перемещения краном; для этого должны применяться багры, оттяжки, крючья соответствующей длины и конструкции.

Необходимость использования багров, оттяжек и крючьев при погрузочно-разгрузочных работах должна быть указана в рабочих технологических картах.

4.45. Перед подъемом застропленного груза со штабеля необходимо убедиться в устойчивости груза, остающегося на месте.

4.46. Вновь изготовленные грузозахватные приспособления и тара должны быть снабжены (допускается на единицу или группу однотипных) соответствующими паспортами или актами технического освидетельствования отдела технического контроля предприятия-изготовителя, копиями сертификатов на примененный материал.

Грузозахватные приспособления перед вводом в эксплуатацию после изготовления и ремонта подлежат техническому освидетельствованию.

Грузозахватные приспособления и тара для производства работ по перемещению грузов перегрузочными машинами должны снабжаться инвентарными номерами и за этими номерами заноситься в Журнал учета и осмотра грузозахватных приспособлений и тары. Грузозахватные приспособления должны снабжаться клеймом, надписью или прочно прикрепленной металлической биркой с указанием инвентарного номера, грузоподъемности и даты испытания. На таре должны быть указаны инвентарный номер, собственный вес, емкость и наибольший вес груза, для перегрузки (транспортирования) которого она предназначена.

Грузоподъемность стропов общего назначения указывается при угле 90° между ветвями. Грузоподъемность стропов целевого назначения, предназначенных для подъема определенного груза, указывается при угле между ветвями, принятом при их расчете.

Грузозахватные приспособления и тара, не прошедшие технического освидетельствования, установленного настоящими ПБТП, к работе не допускаются.

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

4.47. Грузозахватные приспособления перед началом погрузочно-разгрузочных работ должны быть осмотрены бригадиром и производителем работ, а перед их использованием — портовыми рабочими.

4.48. Для хранения грузозахватных приспособлений и перегрузочного инвентаря в порту (на районах) должны быть оборудованы закрытые помещения (кладовые).

В холодных климатических районах эти помещения должны быть утепленными и отапливаться.

Для перемещения и укладки грузозахватных приспособлений нужно иметь механизированные устройства или приспособления.

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

4.49. При техническом освидетельствовании грузозахватные приспособления после изготовления и ремонта должны подвергаться осмотру и испытанию нагрузкой, в 1,25 раза превышающей их номинальную грузоподъемность.

В процессе эксплуатации грузозахватные приспособления должны подвергаться периодическому осмотру лицом, ответственным за их содержание в исправном состоянии в сроки, установленные портом, но не реже, чем:

траверсы, коромысла — через каждые 6 месяцев;

клещи и различные захваты для кип, рулонов, бочек, мешков, ящиков, металла и других грузов, а также тара — через 1 месяц;

стропы, цепи — через каждые 10 дней.

Редко используемые грузозахватные приспособления должны подвергаться осмотру перед каждой выдачей их для работы.

Тара при техническом освидетельствовании (после изготовления и ремонта) должна подвергаться осмотру. Испытание тары грузом не обязательно. Осмотр тары должен производиться по разработанной и утвержденной начальником порта или руководством предприятия-изготовителя инструкции, определяющей сроки, порядок и методы осмотра, а также методы устранения обнаруженных повреждений.

Результаты периодических осмотров грузозахватных приспособлений и тары в процессе эксплуатации должны заноситься в «Журнал учета и осмотра грузозахватных приспособлений и тары». Выдача для работы неисправных грузозахватных приспособлений и тары запрещается.

4.50. Браковка стальных канатов, стропов и канатов, входящих в состав других грузозахватных приспособлений, должна производиться в соответствии с данными, приведенными в приложении 5.

Возможность и условия применения для изготовления стропов, строп-контейнеров синтетических и других материалов устанавливаются Министерством морского флота по представлению специализированных проектных и других организаций ММФ. Расчет, изготовление, испытание и браковка этих стропов и строп-контейнеров, а также изготовление новых грузозахватных приспособлений должны производиться по техническим условиям, разработанным и утвержденным в установленном порядке головной организацией ММФ по стандартизации.

4.51. Для изготовления и ремонта грузозахватных приспособлений в порту должна быть мастерская (цех), оборудованная устройствами для заделки огонов и коушей, резки стальных канатов, испытаний стропов, канатов.

Стальные канаты

4.52. Стальные канаты, применяемые для изготовления стропов и других грузозахватных приспособлений, должны отвечать действующим Государственным стандартам и иметь сертификат (свидетельство) или копию сертификата завода-изготовителя.

Канаты, не снабженные свидетельством об их испытании, к использованию не допускаются.

4.53. Стропы для подъема грузов с обвязкой или зацепкой крюками, кольцами, скобами или серьгами должны иметь запас прочности не менее шестикратного.

Конструкция многоветвевых стропов должна обеспечивать равномерное натяжение всех ветвей.

4.54. Не допускается сращивать грузоподъемные канаты, стропы из стального каната, — они должны состоять из одного цельного отрезка.

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

4.55. Стальные канаты следует разматывать с вьюшек, бухт и других приспособлений по прямой линии с тем, чтобы избежать образования петель. Следует избегать обратных витков стальных канатов.

4.56. Крепление и расположение канатов на перегрузочной машине должно исключать возможность перетирания их вследствие соприкосновения с элементами конструкций.

Крепление стальных канатов следует осматривать перед началом работы и в процессе профилактического обслуживания.

4.57. Петли на конце канатов при креплении его на перегрузочной машине, а также петли стропов, сопряженных с кольцами, крюками и другими деталями, должны выполняться с при-

менением коуша путем заплетки свободного конца каната, постановки зажимов или специальных втулок.

Число проколов каната каждой прядью при заплетке должно быть не менее указанного в таблице:

Диаметр каната, мм	Количество проколов
До 15	4
15—28	5
28—60	6

Допускается последний прокол делать половинным количеством прядей каната.

Количество зажимов определяется при проектировании, но должно быть не менее 3.

Зажимы устанавливаются таким образом, чтобы расстояние между ними и длина свободного конца каната от последнего зажима были не менее 6 диаметров каната.

Выступающие концы прядей в сплесне, а также отдельные проволоки необходимо удалять.

Канаты в местах сплетений должны быть оклетнованы.

Растительные канаты

4.58. Растительные канаты, применяемые для изготовления стропов, грузовых сеток или других грузозахватных приспособлений, должны соответствовать ГОСТ 483-55 «Канаты пеньковые», ГОСТ 1088-71 «Канаты сизальские» и снабжены ярлыком (биркой).

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

4.59. Растительные канаты и изготовленные из них грузозахватные приспособления перед вводом в эксплуатацию и в процессе ее нужно систематически осматривать в соответствии с характером работ, но не менее чем через 3 месяца.

Запрещается пользоваться растительными канатами и изготовленными из них грузозахватными приспособлениями, если они имеют внешние признаки истирания и разрывы волокон и прядей, распускания и смещения каболок или прядей и другие дефекты

В процессе использования растительных канатов и грузозахватных приспособлений, изготовленных из растительного каната, их нужно периодически осматривать и при появлении каких-либо внешних дефектов изымать из употребления.

4.60. Заплетка петли у растительных канатов должна иметь не менее 2 полных и 2 половинных пробивок и должна быть оклетнована.

Запрещается сращивать растительные канаты, используемые для грузозахватных приспособлений (стропов, сеток и др.).

4.61. Растительные канаты, применяемые для грузовых работ, не следует подвергать действию кислот, щелочей, пара и т. п., а также истиранию о шероховатые поверхности.

Нельзя хранить растительные канаты в мокром виде. Сушить их следует, подвесив или разложив шлагами на сухом месте.

При перегрузке с помощью растительных стропов влажных грузов (мокросоленых шкур, бочек с рассолом, соленой рыбой и т. п.), а также любых грузов в сырую погоду (изморось, мокрый снег, туман, дождь) грузоподъемность стропов должна быть снижена. Процент снижения грузоподъемности должен быть установлен от 20 до 50% и указан в технических условиях эксплуатации растительных канатов.

В необходимых случаях размер процента снижения грузоподъемности следует устанавливать путем испытания растительных канатов и грузозахватных приспособлений на испытательном стенде.

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

Синтетические и полусинтетические канаты, ленты

4.63. Возможность и условия применения для изготовления грузозахватных приспособлений синтетических и других материалов устанавливаются предприятием (организацией), применяющим такие грузозахватные приспособления.

На расчет, изготовление, испытание и браковку этих грузозахватных приспособлений должны быть утверждены технические условия.

4.64. Синтетические и полусинтетические тросы, ленты должны иметь сертификат с указанием маркировки каждой партии. При обнаружении дефекта в одной пробе вся партия должна изыматься из эксплуатации.

4.65. Эксплуатация грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, должна производиться при температуре не ниже —20°С и не выше +40°С.

Хранение должно осуществляться без доступа солнечных лучей в закрытом сухом помещении.

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

4.66. При производстве перегрузочных работ с помощью грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, не разрешается:

4.66.1. Применять стропы, ленты при наличии разрывов, разрезов, распускания волокон сверх нормы, установленной техни-

ческими условиями, а также смещения прядей и других дефектов.

4.66.2. Применять загрязненные стропы, ленты со следами мазутных и масляных пятен, песка.

4.66.3. Допускать механические трения об острые угловые металлические поверхности.

4.66.4. Перегружать химические грузы, оказывающие разрушающее действие на синтетические и полусинтетические материалы.

4.67. Перед каждым применением грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, должен производиться их визуальный осмотр лицом, ответственным за их состояние; при наличии более 3% повреждений основы (продольной нити) и при любых разрывах по кромке ленты последние должны изыматься из эксплуатации.

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

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

При этом должны выполняться следующие требования:

4.69.1. При отправке груза в стропах для пакетирования организация (предприятие) формирует пакеты только в указанные пакетирующие средства, соответствующие техническим условиям, и выдает сертификат о качестве отправляемых стропов для пакетирования.

4.69.2. К формированию пакетов и уходу за строп-контейнерами допускаются лица, получившие инструктаж и изучившие инструкции по применению и эксплуатации строп-контейнеров.

4.69.3. Запрещается подъем пакетов перегрузочными машинами за одну петлю, если это не предусмотрено самой конструкцией строп-контейнера. Для сохранения ленты (стропа) рабочие органы грузозахватных приспособлений для перегрузки строп-контейнеров не должны иметь острых кромок и углов, лента (строп) должна касаться поверхности рабочего органа грузозахватного приспособления по всей ее ширине.

4.69.4. После каждого оборота строп-контейнер должен подвергаться осмотру перед очередным формированием пакета. Поврежденные пояса строп-контейнеров выбраковываются и передаются в ремонт.

4.70. При нахождении канатов, лент и других грузозахватных

приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов, в условиях повышенной влажности и температурных режимах, выходящих за пределы —20°С — +40°С, в течение 6 месяцев их грузоподъемность должна быть снижена на 15—20%.

Цепи

4.71. Цепи, применяемые для изготовления грузозахватных приспособлений, должны иметь свидетельство завода-изготовителя об их испытании в соответствии с государственным стандартом, по которому они изготовлены.

При отсутствии указанного свидетельства должны быть произведены испытания образца цепи для определения разрушающей нагрузки.

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

4.72. Подъемные цепи и цепные стропы с грузозахватными приспособлениями необходимо подвергать периодическому ежемесячному осмотру и, кроме того, производить проверку перед каждой выдачей их для работы.

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

4.74. При пользовании цепями и цепными стропами не допускается:

4.74.1. Бить молотком для выпрямления звеньев или для установки их в другое положение.

4.74.2. Скрещивать, скручивать и завязывать цепи в узлы.

4.74.3. Выдергивать из-под грузов.

4.74.4. Бросать.

4.74.5. Подвергать ударным нагрузкам.

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

Блоки

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

Гайки и головки осей должны быть надежно закреплены.

Ось не должна быть изношена и деформирована, ее нужно регулярно смазывать.

В блоках не допускаются трещины. Блоки должны свободно проворачиваться рукой.

Г. Требования безопасности к устройству и эксплуатации машин непрерывного транспорта

4.76. К портовым машинам непрерывного транспорта относятся: стационарные и передвижные транспортеры, специализированные транспортерные и конвейерные установки, конвейеры, элеваторы, пневматические установки, метатели, трюмные, вагонные и складские специальные погрузчики типа ПТС, ПТБ, ПСГ, МВС и аналогичные им.

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

4.77.1. Управление всей системой должно быть централизовано.

4.77.2. Пуск и остановку машин следует производить в установленной последовательности (порядок пуска и остановки конвейера должен быть изложен в инструкции и вывешен у поста управления).

4.77.3. В случае внезапной остановки одной из машин, подающих груз, предыдущие подъемно-транспортные машины должны автоматически останавливаться, а последующие — продолжать работы до полного схода с них транспортируемого груза.

4.77.4. Для немедленной остановки отдельных агрегатов конвейера у каждого из них в легкодоступных и хорошо освещенных местах должны быть установлены кнопки «стоп» красного цвета.

4.77.5. При пусковом аппарате необходимо предусматривать звуковые сигнальные устройства для оповещения персонала о пуске системы.

4.77.6. Вся система блокировки должна быть устроена по принципу размыкания сети.

4.77.7. Перед началом работы ответственное лицо (машинист, электромонтер) должно проверять исправность отдельных машин и всей системы в целом.

4.77.8. Способ передачи груза с одной машины на другую должен исключать его падение или рассыпание. При необходимости следует установить защитно-оградительные устройства.

4.78. Пусковые приспособления машин непрерывного транспорта должны иметь устройства, исключающие случайное включение машины.

При электрическом приводе у рубильников обязательно устройство предохранителей, которые на время ремонта машины должны удаляться.

При ремонтных работах у пусковых систем вывешивается плакат «Не включать — работают люди».

4.79. Устанавливать машины непрерывного транспорта нуж-

но таким образом, чтобы под рабочими органами машин не было прохода для людей.

4.80. Подавать грузы на рабочий орган машины необходимо так, чтобы избежать ударов о рабочий орган твердыми предметами и обеспечить равномерную загрузку рабочих органов машины.

4.81. Перед опусканием (подъемом) машин в трюм(из трюма), установкой на рабочем месте (судно, вагон и т. д.) портовые рабочие с участием машиниста обязаны выключить привод, завести специальные стропы или захваты в установленные места машины и проверить путем обжима стропов и вывешивания правильность строповки. Ответственность за организацию правильной строповки и безопасное опускание (подъем) машины в трюм, а также установку на рабочем месте возлагается на производителя работ. Для переноски машин на места установки необходимо применять специальные захватные устройства.

Установка машин на рабочем месте должна обеспечивать их устойчивое положение и возможность безопасной работы и обслуживания.

4.82. Машины с электрическим приводом должны включаться в питающую сеть только после их установки на рабочем месте (в трюме, вагоне, складе и др.) и заземления их корпусов. Снимать заземление допускается только после отключения питания машины.

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

В местах, где возможно повреждение питающего машину кабеля, он должен быть защищен. В местах прохода людей и проезда транспорта над кабелем необходимо устанавливать мостки.

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

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

4.86. Машины должны быть немедленно остановлены в случаях:

4.86.1. Возникновения опасности для людей при работе машин.

4.86.2. Появления ненормального шума в механизмах; нарушения плотности стыковых соединений всасывающих трубопроводов и шлюзового затвора с вакуумной камерой.

4.86.3. Чрезмерного нагрева узлов механизмов или электрооборудования.

4.86.4. Значительного бокового сдвига ленты, скребков, ков-

шей и других смещений, вызывающих истирание их кромок о неподвижные детали станины или осыпание груза на сторону.

4.86.5. Появления на ленте надрывов или порезов, а на других рабочих органах — трещин, деформаций, разрывов, износа и др. дефектов.

4.86.6. Появления неисправностей заземляющих и ограждающих устройств.

4.86.7. Неисправности конечных выключателей, системы электрической защиты, сигнальных и осветительных приборов.

4.86.8. Частого срабатывания электромагнитной или тепловой защиты.

4.87. Портовый рабочий — машинист, управляющий машиной, не имеет права отлучаться во время работы от обслуживаемой им машины без разрешения производителя работ.

При уходе на обеденный перерыв или в других необходимых случаях портовый рабочий после освобождения рабочего органа от груза должен выключить машину или остановить двигатель внутреннего сгорания, взять с собой ключ цепи управления или замка зажигания. При отсутствии ключа цепи управления необходимо разъединить электрическую цепь управления, чтобы исключить возможность пуска машины посторонними лицами.

Транспортеры, конвейеры

4.88. При установке транспортеров и конвейеров с открытыми тяговыми или несущими частями для обслуживания их должны быть устроены с обеих сторон безопасные проходы шириной не менее 0,7 м в одноконвейерных галереях и не менее 1 м между конвейерами многоконвейерных галерей. В отдельных случаях допускается устройство прохода указанной ширины с одной стороны (при удобном доступе для осмотра и смазки деталей и трущихся частей).

4.89. В местах, где по условиям работы необходим переход через транспортеры и конвейеры, следует устраивать специальные переходные мостики со сплошным настилом и перилами высотой 1,0 м. Переходные мостики через транспортеры и конвейеры должны устанавливаться в галереях через каждые 100 м, на конвейерах в помещениях через 30—50 м.

4.90. Если транспортеры и обратные ветви конвейеров расположены ниже уровня земли в открытых траншеях, то последние следует ограждать специальными щитами или перилами высотой не ниже 1 м.

Если неполностью закрытые конвейеры проходят над местами, где могут находиться люди, следует устанавливать прочные сплошные перекрытия — ограждения, защищающие людей в случае падения или просыпания груза.

4.91. Ширина проходов в галереях и траншеях выбирается в зависимости от ширины ленты транспортера, но не должна быть менее 0,7 м с одной стороны и 1,0 м — с другой.

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

4.92. Приямок в месте загрузки конвейера должен быть огражден прочной решеткой.

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

4.93. Конвейеры, предназначенные для транспортирования пылящих и вредных для здоровья людей грузов, должны иметь герметизацию мест погрузки и разгрузки, а также средства по устранению пылевыделения (устройство аспирации, оросителей смыв полов и др.).

4.94. У длинных открытых конвейерных линий длиной более 30 м через каждые 30 м должны быть установлены аварийные кнопки «Стоп» ярко-красного цвета, а также розетки для подключения низковольтного освещения во время ремонта и осмотра.

Кнопки «Стоп» должны устанавливаться в легкодоступных и хорошо освещенных местах и иметь указатели, различимые на расстоянии не менее 5 м.

4.95. Приводы, натяжные устройства транспортера и места перехода груза с одной машины на другую должны быть оборудованы легкосъемными ограждениями, имеющими блокировку, исключающую работу транспортеров при снятом ограждении.

4.96. Приемные и подающие устройства транспортеров должны быть оборудованы так, чтобы:

исключалось падение груза в стороны и под транспортеры;

исключалась возможность соприкосновения рабочих с движущимися частями;

груз поступал равномерно.

4.97. Привод наклонных транспортеров должен быть снабжен автоматически действующим тормозом, предохраняющим от обратного движения рабочего органа. Ручная смазка и чистка трущихся и движущихся частей во время работы транспортеров запрещается.

4.98. Угол наклона транспортеров должен быть таким, чтобы перемещаемый груз не скатывался обратно.

4.99. У мест разгрузки пластинчатого транспортера надлежит устраивать приемные механизмы или устройства, исключающие травмирование работающих цепью.

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

4.100. Скорость движения конвейерной ленты при ручной

грузоразборке должна быть не более 0,5 м/с, если масса единицы самого большого груза, подлежащего отбору, превышает 5 кг.

Скорость движения конвейера, подвески которого перемещаются на высоте, не исключающей возможность случайного столкновения человека с ним, или при ручной загрузке без остановки тягового элемента (на ходу), не должна превышать 0,25 м/с.

4.101. Запрещается садиться, становиться, ложиться или опираться на ленту транспортера, а также регулировать положение ленты во время работы с грузом.

Элеваторы

4.102. Элеваторы для сыпучих грузов должны быть закрыты прочными кожухами, не пропускающими пыль.

4.103. Для доступа на площадки элеватора следует устраивать стационарные лестницы с поручнями. Смотровые окна элеватора во время работы должны быть плотно закрыты.

4.104. Башмак и головку элеватора следует связывать между собой и с местом пускового устройства сигнализацией для предупреждения о пуске элеватора и об осмотре или смазке его частей. В пыльных или сырых местах сигнализировать можно при помощи ручного звонка и переговорной трубы.

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

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

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

4.106. Для обслуживания головки элеватора следует устроить площадку с поручнями высотой 1,0 м; по низу стоек ограждения должна быть сплошная зашивка высотой 0,1 м.

4.107. В случае устройства приямка для башмака элеватора расстояние между его стенкой и башмаком по крайней мере с трех сторон должно быть не менее 1,2 м. Кроме того, должен оставаться свободный переход от одного натяжного подшипника к другому.

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

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

Применение грузовых натяжных устройств запрещается.

Рольганги

4.109. Рольганги должны эксплуатироваться так, чтобы стрела прогиба продольных направляющих под действием нормальной нагрузки не превышала 1 : 500. Направляющие должны

скрепляться по длине жесткими связями, предотвращающими их расхождение. Ролики не должны иметь значительных (более 5 мм) перемещений вдоль своих осей.

Расстояние между осями роликов должно быть таким, чтобы перемещаемый груз опирался не менее чем на 3 ролика.

На рольганге должна быть указана величина допускаемой нагрузки.

4.110. Над полотном рольгангов необходимо устраивать переходные мостики. В случае невозможности применения переходных мостиков, в местах, где это необходимо, должны быть предусмотрены разрывы полотна рольгангов для прохода рабочих шириной не менее 0,6 м, закрываемые откидными секциями, открывающимися в сторону, противоположную движению секций рольгангов. Для облегчения открывания откидные секции должны быть снабжены противовесами.

4.111. Для переворачивания (кантования) тяжелых деталей на 180° следует устраивать поворотные приспособления, легко приводимые в действие.

4.112. Запрещается производить работы стоя на полотне рольганга. Для этого в необходимых местах нужно предусмотреть соответствующие площадки.

4.113. Высота рольганга при ручном перемещении груза должна быть не более 0,9 м.

Примечание. Если рольганг связан с другими агрегатами, высота его должна быть равна высоте последних.

4.114. Все ролики в рольганге должны быть на месте. Использование рольганга при неполном комплекте роликов или неисправности части их запрещается.

4.115. Перемещение груза по рольгангам вручную допускается при массе его не более 0,5 т. При большей массе следует применять толкатели, приводные головки рольганга или другого устройства.

4.116. Грузы, которые могут скатываться при движении по рольгангу, нужно укладывать в специальную тару (поддоны, салазки с бортами и т. п.). Укладка таких грузов на рольганг без тары допускается только в том случае, если ролики имеют специальный профиль (двухконусный).

Наклонные плоскости

4.117. Наклонные плоскости должны быть прочными и иметь борта высотой не менее 0,1 м, исключающие падение грузов в сторону. Наклон плоскости должен обеспечивать плавное перемещение грузов скольжением.

Нижнюю часть наклонной плоскости необходимо оборудовать щитом или другим устройством, которое обеспечивало бы остановку груза.

4.118. В местах подачи грузов на конвейер спускными лотками или пересыпными воронками должны быть предусмотрены устройства, предупреждающие падение или рассыпание грузов.

4.119. Запрещается находиться на приемо-разгрузочной площадке до полного спуска и остановки груза.

Д. Требования безопасности к устройству и эксплуатации внутрипортового безрельсового транспорта, работающего на территории порта

4.120. Водители внутрипортового безрельсового транспорта должны знать и выполнять установленные правила движения и иметь при себе удостоверение на право управления перегрузочными машинами.

4.121. Разрешается выпускать на линию только исправный транспорт. Особое внимание при выпуске должно быть обращено на ходовую часть, рулевое и тормозное устройства, освещение, стоп-сигнал, звуковой сигнал.

4.122. В процессе загрузки или разгрузки всех видов транспорта с помощью грузоподъемных кранов и экскаваторов водителям загружаемого или разгружаемого транспорта запрещается находиться на своих рабочих местах (в кабинах управления) до окончания перегрузочных операций.

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

4.123. Скорости движения внутрипортового безрельсового транспорта по территории порта устанавливаются администрацией порта и регулируются дорожными знаками в соответствии с правилами дорожного движения и в зависимости от местных конкретных условий.

В закрытых складах скорости движения внутрипортового безрельсового транспорта не должны превышать:

при движении по главным проездам — 6 км/ч;

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

При проезде мимо дверей, проемов, ворот, проходов, лестничных сходов водитель обязан предварительно убедиться в безопасности проезда и при необходимости снизить скорость ниже установленных норм.

4.124. Во время движения транспортных средств расстояние между ними по ширине (интервалы) и по длине (дистанции) водители должны выбирать соответственно скорости движения и тормозным возможностям (состояние покрова дороги и другие обстоятельства, обеспечивающие безопасность).

4.125. Буксировка машины другой машиной допускается при условии исправного рулевого и тормозного управления обеих машин с помощью жесткого буксира либо гибкой сцепки.

При условии неисправности тормозного управления буксируемой машины буксировку следует производить только с помощью жесткой тяги.

Жесткая сцепка должна обеспечивать расстояние между транспортными средствами не более 4 м, гибкая — в пределах 4—6 м. При гибкой сцепке связующее звено через каждый метр обозначается сигнальными щитками или флажками. В темное время суток и в других условиях недостаточной видимости на буксируемом транспортном средстве должны гореть задние габаритные огни, а при буксировке на гибкой сцепке — и передние габаритные огни.

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

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

4.127. Запрещается работа машин с двигателями внутреннего сгорания без нейтрализаторов выхлопных газов в закрытых помещениях и в трюмах судов.

4.128. Запрещается водителям оставлять без наблюдения машину с работающим двигателем.

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

Запрещается применение этилированного горючего для двигателей внутреннего сгорания всех видов внутрипортового транспорта, работающего на территории порта.

4.130. Машина внутрипортового безрельсового транспорта не может быть использована для работы при неисправностях:

4.130.1. Рулевого управления, тормозной системы, сигнальных и осветительных приборов.

4.130.2. Защитных и блокировочных устройств или ограничителей.

4.130.3. Рессорной подвески.

4.130.4. Аппаратуры управления.

4.130.5. Устройств гидросистемы.

4.130.6. Грузозахватного приспособления.

4.130.7. Ненормальном шуме двигателя.

4.130.8. Перегреве и искрениях электрооборудования.

4.130.9. Других неисправностях, которые не обеспечивают безопасное производство работ или могут привести к поломкам, авариям.

Автотранспорт

4.131. Содержание и эксплуатация гаражных помещений, площадок и подъездных путей, а также техническое состояние оборудования и обслуживание автомашин должны соответствовать

«Правилам техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта».

4.132. Администрация не имеет права направлять на работу, а водитель не имеет права выезжать на автомобиле, если его техническое состояние не отвечает правилам технической эксплуатации автомобиля и правилам техники безопасности.

4.133. Укладка грузов в кузов автомобиля для перевозки должна производиться с соблюдением следующих правил:

4.133.1. При погрузке груза навалом последний не должен возвышаться над уровнем бортов кузова, в противном случае основные борта кузова должны наращиваться дополнительными бортами соответствующей высоты и прочности.

4.133.2. Грузы, погружаемые навалом, должны располагаться равномерно по всей площади пола кузова.

4.133.3. Штучные грузы, возвышающиеся над уровнем бортов кузова, нужно увязывать крепким обвязочным материалом (увязывать грузы проволокой запрещается).

4.133.4. Высота погрузки не должна превышать габаритную высоту мостов и ворот, встречающихся на пути следования.

4.133.5. Укладывать ящичный, бочковый и другой штучный груз нужно с таким расчетом, чтобы во время движения (при резком торможении, крутых поворотах и т. д.) не могло происходить смещения груза по настилу кузова. Для этого между отдельными местами груза следует вставлять прокладки и распорки необходимой прочности и т. д.

4.134. При загрузке или разгрузке автомашин с грузами с помощью грузоподъемных кранов и экскаваторов должны соблюдаться следующие условия:

4.134.1. Разрешается перемещать краном груз к кузову или от него только с боковой стороны или со стороны заднего борта автомашины. Переносить груз над кабиной водителя запрещается.

4.134.2. Запрещается присутствие людей на автомашине во время перемещения груза краном. Направлять движение груза могут рабочие, находящиеся вне кузова (на грузовом столе, рампе склада), используя для этого оттяжки, багры, крюки.

4.134.3. Запрещается осматривать или ремонтировать автомашину во время ее загрузки или выгрузки с нее груза.

4.135. В процессе погрузочно-разгрузочных работ водителям автомашин запрещается выполнять работы, не входящие в круг их основных обязанностей. Как исключение, водители, оперативно входящие в состав комплексной бригады для перевозки грузов на технологическом автотранспорте, в процессе погрузки или разгрузки машин могут выполнять обязанности стропальщика, если они имеют удостоверение портового рабочего.

4.136. Все машины внутрипортового безрельсового транспорта (погрузчики, тягачи, прицепы и др.) до ввода в эксплуатацию должны быть зарегистрированы в отделе механизации порта.

Регистрация машин отделом механизации производится в «Журнале регистрации перегрузочных машин порта».

Основанием для регистрации машин является ее паспорт.

Инвентарный номер машины после регистрации должен быть указан в ее паспорте.

Машины внутрипортового транспорта должны подвергаться первичным, внеочередным и периодическим техническим освидетельствованиям согласно указаниям ПТЭ морских портов.

Техническое освидетельствование машин производится лицом, ответственным по надзору в порту, при участии лица, ответственного за их содержание в исправном состоянии.

Внеочередное техническое освидетельствование машин после выполненного ремонтным предприятием капитального ремонта или реконструкции должно быть произведено отделом технического контроля предприятия до сдачи или отправки машины владельцу.

Разрешение на пуск в работу всех машин внутрипортового безрельсового транспорта после первичных, внеочередных и очередных периодических технических освидетельствований выдается лицом, ответственным по надзору в порту.

4.137. В случае отсутствия кабины водителя погрузчики, предназначенные для работы в трюме, должны быть оборудованы оградительными решетками и козырьками для защиты водителя.

4.138. Коэффициент устойчивости погрузчиков относительно оси колес должен быть не менее 1,15 при самом неблагоприятном положении груза на машине.

Примечание. Самым неблагоприятным положением груза на машине считается такое, когда груз предельно допустимого веса поднят на максимальную высоту, а рама наклонена вперед до отказа. При этом должно быть учтено также инерционное усилие, возникающее в момент остановки наклона рамы вперед, и вероятная ветровая нагрузка.

4.139. Применяемые на погрузчиках гибкие звенья должны иметь запас прочности не ниже пятикратного.

4.140. В зоне работы автопогрузчиков не должны проходить пути ручной переноски и перевозки грузов.

4.141. При захвате груза вилами погрузчика необходимо:

4.141.1. Размещать груз вплотную к вертикальной части вил, чтобы опрокидывающий момент был наименьшим.

4.141.2. Размещать груз равномерно на обе лапы вил; за пределы вил груз может выступать вперед не свыше одной трети его длины, причем опрокидывающий момент не должен превышать номинального для данного типа погрузчика.

4.141.3. Располагать груз на вилах так, чтобы верхнее место груза не выступало над вертикальной (опорной) частью рамы или оградительной решеткой более чем на $^1/_3$ своей высоты.

Примечание. Верхняя кромка крупногабаритных грузов может выступать выше оградительной решетки более чем на $^1/_3$ своей высоты; при этом допускается перевозка не более 1 места, а при движении машины в проездах и при укладке груза должен быть выделен специальный человек для подачи команды водителю с целью правильного руководства движениями машины.

4.142. Подъезжать к штабелю погрузчик с грузом должен с опущенными вилами (грузозахватным приспособлением) и рамой, отклоненной назад.

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

4.143. При транспортировании грузов погрузчиками рама грузоподъемника должна быть отклонена полностью назад, а захватное приспособление должно обеспечивать пронос груза от земли на высоте не менее размера дорожного просвета (клиренса) машины в соответствии с заводской инструкцией для данной машины (в пределах 0,2—0,5 м).

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

Запрещается поддерживать груз руками при его транспортировании.

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

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

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

Металлические листы, ковши, рамы должны иметь крепежные устройства, обеспечивающие надежное крепление их с погрузчиком.

Транспортировать длинномеры можно только на открытой территории с ровным покрытием. При этом впереди погрузчика должен идти специально назначенный портовый рабочий для предупреждения идущих навстречу и предотвращения столкновения с другими транспортными средствами. Способ захвата груза должен исключать возможность его развала или падения.

4.145. Спаренная работа погрузчиков при штабелировании длинномерных грузов может выполняться только опытными портовыми рабочими (водителями) под непосредственным руководством сменного инженера (механика) или старшего (группового) инженера (механика).

Для спаренной работы должны применяться погрузчики одного типа.

При массовой перегрузке таких грузов и наличии в порту рабочих технологических карт на эти работы допускается руководство работами опытным сигнальщиком.

4.146. Портовым рабочим — водителям запрещается производить погрузчиком:

4.146.1. Перемещение грузов волоком.

4.146.2. Толкание и открывание дверей вагонов.

4.146.3. Работы в загроможденных и захламленных местах, а также на обледенелых, скользких, не посыпанных песком (шлаком) и не очищенных от снега площадках и путях.

4.146.4. Работы под грузом и в зоне его перемещения краном.

4.146.5. Подъем и перевозку плохо уложенных грузов, если имеется угроза их падения.

4.146.6. Кантование груза без специального кантователя.

4.146.7. Отрыв примерзших или защемленных грузов.

4.146.8. Подведение вил под груз при отсутствии под ним просвета, необходимого для свободного прохода вил.

4.146.9. Укладку груза краном непосредственно на грузозахватное устройство погрузчиков.

4.146.10. Захват груза одним клыком, за исключением случаев, предусмотренных рабочими технологическими картами, планами организации работ или технологическими инструкциями.

4.146.11. Толкание и передвижка вагонов погрузчиками, не оборудованными автосцепами.

4.147. Работа погрузчиков на причалах, рампах складов, эстакадах, грузовых столах разрешается только при установленных у их кромок колесоотбойных устройствах, исключающих падение погрузчиков.

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

4.148. Для опускания (подъема) погрузчиков в трюм, установки на рабочем месте (судно, вагон и т. п.) портовые рабочие с участием водителя обязаны: произвести полный наклон грузоподъемника назад (на себя), поднять вилочный захват на высоту 1 м, поставить погрузчик на тормоз, выключить привод, завести специальные стропы или захваты в установленные места погрузчика и проверить правильность строповки путем обжима стропов и вывешивания. Ответственность за организацию правильной строповки и безопасное опускание (подъем) погрузчи-

ка в трюм, а также установку на рабочем месте, возлагается на производителя работ.

4.149. Работа погрузчика в трюме судна допускается на исправном и прочном пайоле, промежуточных палубах, люковых закрытиях, допускающих сосредоточенную нагрузку при работе погрузчиков с грузом.

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

На деревянных лючинах, покрытиях нахождение и работа портовых транспортных средств без устройства фальшпайола запрещаются.

4.150. При работе в вагоне:

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

Установка электропогрузчика на грузовой стол и его снятие со стола может производиться автопогрузчиком, оборудованным надежно укрепленным металлическим листом с обортовкой. При этом уклон дорожного покрытия у грузового стола должен быть не более 7°, погрузчик поставлен на ручной тормоз и лист должен опираться на настил грузового стола.

4.150.2. Портовый рабочий—водитель не имеет права производить какие-либо движения погрузчика во время укладки и разборки груза, доставленного погрузчиком (за исключением случая, когда электропогрузчик, укладывая груз при помощи сталкивателя, должен отъезжать).

4.150.3. Портовый рабочий—водитель должен прекратить работу в случае обнаружения неисправности настила вагона, настила или колесоотбойного устройства рампы, грузового стола и сообщить об этом производителю работ.

4.150.4. Портовый рабочий—водитель может производить наклон грузоподъемника вперед и скатывание бочек и рулонов только после того, как рабочие отойдут от дверного проема в безопасное место.

4.151. Ручная укладка груза на поддон или лист и его снятие могут производиться только после установки поддона или листа на штабель, грунт или другое основание.

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

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

4.153. Подъем людей погрузчиком и их перевозка на маши-

нах, не имеющих кабин и специального места для пассажира, запрещается. Перевозка людей допускается только в кабинах погрузчиков в пределах предусмотренного числа мест и производственной необходимости.

Примечание. В отдельных случаях допускается производить подъем погрузчиком людей в специальной люльке для производства необходимых работ. Способ подъема людей и меры безопасности должны быть определены инструкцией, разработанной отделом механизации порта и службой техники безопасности.

4.154. Портовые рабочие (водители, машинисты) могут приступить к выполнению погрузочно-разгрузочных работ и перевозке погрузчиками опасных, ядовитых и взрывоопасных грузов только после получения специального инструктажа от производителя работ.

4.155. Портовым рабочим—водителям запрещается производить работы на железнодорожных путях, предназначенных для погрузки-разгрузки вагонов, без принятия мер по предупреждению въезда локомотива в рабочую зону погрузчиков. С получением уведомления от производителя работ о подаче или выводе железнодорожного состава портовый рабочий обязан немедленно вывести погрузчик в безопасное место.

4.156. При движении через железнодорожные переезды не допускается:

4.156.1. Переключение скоростей, выключение сцепления.

4.156.2. Движение в два ряда (в одном или встречном направлениях).

4.156.3. Обгон одного погрузчика другим.

При вынужденной остановке погрузчика на переезде портовый рабочий—водитель обязан принять меры по предупреждению наезда железнодорожного подвижного состава и эвакуации погрузчика в безопасную зону.

4.157. Запрещается оставлять машину на подъемах и спусках, в дверях складов, на железнодорожных путях, переездах, а также с поднятой кареткой грузоподъемника и с грузом на вилах.

Портовый рабочий-водитель не имеет права самовольно привлекать к обслуживанию погрузчика посторонних лиц, а также передавать управление погрузчиком другому лицу в течение рабочей смены.

Передача погрузчика другому лицу, как исключение, должна производиться только через сменного инженера (механика) в порядке, установленном Правилами технической эксплуатации перегрузочных машин в морских портах.

Аккумуляторные тележки, тягачи и прицепы (трейлеры)

4.158. Электроприводные тележки и тягачи должны быть оборудованы по меньшей мере одним механическим выключателем тока, срабатывающим автоматически, как только водитель оставляет рабочее место.

4.159. Перед погрузкой и разгрузкой механических тележек или прицепов, сцепленных с тягачом, необходимо включить тормоза, а в случае нахождения на наклонной плоскости — сблокировать ходовые колеса.

4.160. Перевозить людей на прицепах (трейлерах) и аккумуляторных тележках запрещается, а на тягачах разрешается в пределах предусмотренного числа мест в кабине.

4.161. Грузы, перемещаемые на авто- и электротележках, следует укладывать в пределах габаритов грузовых площадок.

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

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

Е. Требования безопасности к устройству и эксплуатации вспомогательных приспособлений

Тележки

4.163. Тележки должны быть удобными для перемещения и легкими на ходу. Ходовые части их (колеса) должны быть оборудованы подшипниками качения.

Если ручные тележки используются на наклонных поверхностях, они должны быть снабжены тормозами.

4.164. При движении группы тележек или вагонеток расстояние между ними должно быть не менее 10 м. Рабочие, передвигающие тележки вручную, должны находиться сзади них, вне габарита кузова.

4.165. Все тележки следует систематически осматривать и своевременно ремонтировать.

Приставные лестницы для грузовых работ

4.166. Подъем людей на штабели и спуск с них при высоте более 1 м должен производиться с помощью приставных лестниц, удовлетворяющих требованиям СНиП III-А.11-70 «Техника безопасности в строительстве».

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

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

На каждой приставной лестнице должна быть написана крупным шрифтом дата испытания лестницы.

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

Ступени переносных деревянных лестниц должны иметь по концам шипы с закругленными углами, плотно входящими в отверстия тетив. Расстояние между ступенями должно быть не более 0,3—0,4 м. Лестницы с набитыми ступенями не допускаются.

4.168. Приставные деревянные лестницы через каждые 2 м должны скрепляться стяжными болтами. Стяжки устанавливаются под ступенями. Гайки и концы стяжек не должны иметь острых углов. Запрещается применять лестницы, сбитые гвоздями, без врезки перекладин в тетивы.

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

Длина деревянной лестницы не должна превышать 5 м.

4.170. Нижние концы тетив переносных лестниц должны быть снабжены острыми наконечниками (при установке на земле или деревянном настиле) или резиновыми башмаками (при установке на камне). Лестницы для установки на стальных или чугунных плитах должны быть снабжены стальными закаленными башмаками с крупной насечкой.

При подъеме людей по лестнице около нее должен находиться страхующий. При установке лестниц на трубах (в гнезда между двумя трубами) установка башмаков не обязательна, но при этом нижние концы тетив должны быть сделаны по форме трубы и опорная часть лестниц не должна иметь металлических конструкций и устройств.

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

4.172. Раздвижные лестницы-стремянки должны быть оборудованы устройствами, исключающими возможность их самопроизвольного сдвига.

Слеги, инвентарные столы, подмости и трапы

4.173. Слеги, трапы для въезда погрузчиков, инвентарные столы, подмости, используемые в процессе погрузочно-разгрузочных работ, должны быть рассчитаны на нагрузку, величина которой на них указывается, и должны иметь по краям колесоотбойное устройство, предохраняющее от падения погрузчиков.

Слеги на верхнем конце должны иметь крючья.

4.174. При накатывании и спуске с помощью слег, бочек или других грузов рабочие должны находиться сбоку от перемещаемого груза.

Ж. Требования к устройству и эксплуатации трюмной механизации

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

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

4.176. Для работы в трюмах и в других закрытых помещениях следует применять преимущественно машины с питанием от аккумуляторов или от электросети.

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

4.178. Перед пуском машины в действие машинист (водитель) обязан предупредить портовых рабочих, работающих вблизи машины (окриком «Берегись» или звуковым сигналом) и убедиться в безопасности производства работ.

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

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

5. ПРОИЗВОДСТВО СУДОВЫХ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

Трапы

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

Все металлические, деревянные, тросовые и другие трапы, мостики и тому подобные приспособления на судах должны быть надежной конструкции, достаточно прочными и испытанными и соответствовать Требованиям техники безопасности к общему расположению, устройствам и оборудованию морских транспортных судов, ледоколов и буксиров (РС-596-63) и Правилам техники безопасности на судах морского флота. Ответственность за техническое состояние судовых трапов, их содержание, установку и правильное использование в период стоянки в порту несет администрация судна. За безопасную установку, освещение и эксплуатацию трапов, установленных на судне и являющихся собственностью порта, ответственность несет администрация порта (района, участка).

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

Запрещается пользоваться переносными лестницами вместо трапов и сходней.

5.3. Проходы, трапы, переходные мостики нельзя загромождать различными предметами и грузами. Груз следует укладывать с таким расчетом, чтобы за трапом оставалось расстояние не менее 15 см. Доступ к неисправным трапам и проходам должен быть перекрыт и на месте перекрытия вывешивается надпись о закрытии прохода.

5.4. Сходни должны иметь ширину не менее 55 см и с обеих сторон съемное леерное ограждение высотой не менее 1 м. На них должны быть набиты поперечные планки высотой и шириной 5—6 см, расстояние между ними должно быть 30—35 см.

Опорные ролики сходней следует снабжать козырьками во избежание придавливания ног.

Установка переходных мостиков и сходней должна производиться с углом наклона не более 35° к горизонту.

5.5. Испытание штормтрапов производится не реже одного раза в год. Штормтрапами, срок очередных испытаний которых истек, пользоваться запрещается.

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

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

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

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

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

5.9. При передвижении по трапам большого количества людей вахтенный у трапа должен следить за тем, чтобы соблюдалась очередность и не было движения по трапу «в ногу».

5.10. При передвижении по трапам запрещается:

5.10.1. Скопление на маршах и площадках.

5.10.2. Движение встречных потоков.

5.10.3. Движение людей по трапам, если над ним проносится груз.

5.10.4. Подъем и спуск людей с грузом по сходням и трапам, имеющим наклон к горизонту более 30°.

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

5.12. Запрещается сбрасывать по сходням тяжелые предметы, опускать их надо при помощи тросов.

5.13. В зимнее время трапы и сходни должны быть всегда очищены от снега и льда и посыпаны песком.

5.14. При обледенении штормтрапа вахтенный помощник капитана обязан обеспечить периодическую его замену.

Запрещается крепить штормтрап за балясины.

5.15. У забортных трапов на специально предусмотренных

скобах должны быть вывешены спасательные круги с линями длиной не менее 27,5 м.

5.16. Место установки парадного трапа судна на причале должно быть чистым, нескользящим и иметь свободный доступ к трапу.

Палубные грузы

5.17. Размещение грузов на палубе судна осуществляется под руководством старшего помощника капитана.

Палубные грузы следует укладывать таким образом, чтобы:

5.17.1. Был свободный доступ к судовым кранам, лебедкам, трапам, швартовным устройствам.

5.17.2. Была обеспечена безопасная работа судовых кранов, лебедок, швартовных устройств.

5.18. Палубы судов, работающих на регулярных линиях по перевозке лесных грузов, должны быть оборудованы специальными гнездами для установки съемных стоек и устройствами для их надежного крепления к фальшбортам и тамбучинам.

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

5.20. Для передвижения сигнальщика возле комингса люка следует оставлять свободный от груза проход. Это следует учитывать и при погрузке, если в промежуточных портах есть необходимость открывать трюмы без выгрузки палубных грузов.

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

Примечание. Это требование не относится к лесным грузам.

5.21. Если палубный груз укладывается к судовым леерным ограждениям, фальшбортам или выше их, то следует установить приспособления, позволяющие производить крепление груза с палубы.

5.22. Установка, крепление и разнайтовка палубных грузов производятся под руководством судовой администрации. Крепление и разнайтовка лесных грузов на палубе производятся силами судового экипажа.

Прокладки, стойки, сепарационные материалы и другие приспособления, освобождаемые по мере выгрузки груза, следует немедленно убирать в специально отведенные места.

Люковые закрытия и ограждения

5.23. На грузовых судах люки, не загруженные палубным грузом, открывает команда судна перед началом работ.

Задраивание грузовых люков перед выходом судна в море во всех случаях производится командой судна.

Открытие и закрытие люков (не имеющих механического закрытия) во время грузовых работ и после выгрузки палубного груза, а также во всех случаях, связанных с погрузочно-разгрузочными работами на судах, производят рабочие порта под руководством администрации судна. В каждом отдельном случае рабочие дополнительно должны быть проинструктированы администрацией судна.

Открытие и закрытие люков с механическим закрытием производится во всех случаях членами судового экипажа.

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

5.24.1. Брезенты аккуратно складывать и размещать в стороне от люка так, чтобы они не мешали грузовым операциям и свободному доступу к люку и трапам,

5.24.2. Снимать лючины, начиная с середины люка, последовательно со всех рядов.

5.24.3. Укладывать лючины на палубе в устойчивые и ровные стопки вплотную к фальшборту судна на высоту, не превышающую высоту фальшборта.

5.24.4. Лючины длиной более 1 м, массой более 16 кг снимать и укладывать только вдвоем; съемку бимсов производить только береговым или судовым краном.

5.25. При открытии и закрытии люков запрещается:

5.25.1. Снимать и ставить съемные бимсы при помощи стропов, не предназначенных для этой цели.

5.25.2. Вырывать бимсы краном или лебедкой в случае их заклинивания вследствие деформации гнезд, или когда они завалены грузом.

5.25.3. Снимать и ставить бимсы без оттяжек.

5.25.4. Браться руками за торцевые концы бимсов во время заводки их в гнезда.

5.25.5. Укладывать лючины поверх гребешков бимсов.

5.25.6. Ходить по бимсам.

5.25.7. Снимать, перемещать или ставить лючины и бимсы, если на просвете люка находятся люди.

5.26. Снятые с трюмов бимсы нужно укладывать плашмя или ставить устойчиво на боковые грани. Крайние бимсы — подклинить или укрепить другим способом во избежание падения. Бимсы с непрямолинейной нижней поверхностью следует подклинивать с обеих сторон.

Бимсы следует укладывать устойчивыми рядами, исключающими возможность их развала.

5.27. Лючины и бимсы следует укладывать с таким расчетом, чтобы оставался безопасный проход от леерного ограждения или фальшборта к комингсу люка и проход вдоль комингса для сигнальщика.

5.28. Администрация судна после открытия трюмов с механическим закрытием обязана полностью или частично открытые люковые крышки надежно закрепить стопорными устройствами, не допускающими случайного смещения и исключающими самопроизвольное закрытие.

Перед началом погрузочно-разгрузочных работ производитель работ совместно со старшим помощником капитана судна обязан проверить надежность крепления стопорными устройствами открытых люковых крышек.

5.29. При высоте комингсов люка менее 0,75 м до начала погрузочно-разгрузочных работ администрация судна обязана поставить леерные ограждения высотой не менее 1 м. Леерные ограждения необходимо также устанавливать в твиндеках и шельтердеках, если там не производятся работы.

Подход к трюмному скоб-трапу по рамному бимсу-комингсу между смежными трюмами, не имеющими стационарного ограждения, перед началом работ должен быть оборудован леерным ограждением.

Производство работ

5.30. До начала погрузочно-разгрузочных работ, перед вручением капитаном судна извещения о готовности судна к грузовым операциям (нотиса) администрация погрузочно-разгрузочного района совместно с представителем портнадзора и администрацией судна производят тщательную проверку готовности судна к безопасному производству на нем грузовых операций. По иностранным судам в проверке принимает участие представитель агентства «Инфлот». При этом проверяется наличие и соответствие требованиям безопасности трапов, сходней, проходов, освещения, вентиляции, раскрытие люков, снятие бимсов и лючин, открытие крышек, ограждение палуб и трюмов при недостаточной высоте комингсов, наличие рымов в грузовых помещениях и т. д. После проверки и устранения всех выявленных недостатков составляется и подписывается Акт готовности судна к безопасному производству грузовых работ и принимается Извещение капитана о готовности судна к грузовым операциям.

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

Перед началом выгрузки и погрузки груза при частично перекрытых грузовых люках должно быть обеспечено надежное закрепление оставленных съемных бимсов или секций механических закрытий и достаточность размеров просвета люка для

безопасного перемещения груза краном. Люк с частично снятыми лючинами не должен закрываться брезентом. При перерывах в грузовых операциях из-за погодных условий накрывать трюмы брезентом на установленные бимсы не разрешается. Перед покрытием брезента лючины должны быть уложены по всему просвету люка.

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

При ливневом дожде и сильном снегопаде, ухудшающих видимость, наружные работы должны прекращаться.

В районах производства погрузочно-разгрузочных работ на судах не допускается производство ремонтных, газоэлектросварочных работ.

5.31. Спуск в трюм портовых рабочих и других работников порта может быть разрешен только после того, как администрация судна подтвердит отсутствие в трюме токсичных и вредных газов и других факторов, представляющих опасность для жизни и здоровья людей.

Крышки лаза, люка должны быть закреплены стопорами. Портовые рабочие должны опускаться в трюм и подниматься из него по одному.

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

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

5.32. Запрещается спускаться в неосвещенный трюм.

При отсутствии в трюмах достаточного стационарного освещения и невозможности подвести судовые штатные осветительные люстры для освещения в трюмах допускаются к использованию только переносные лампы, имеющие соответствующие защитные приспособления, исключающие возможность поломки лампочек, а также соприкосновения с воспламеняющимися материалами. При использовании переносных ламп провода, подводящие питание к лампам, следует располагать возможно дальше от грузов, бегучего такелажа и движущегося оборудования, а лампы привязывать к неподвижным судовым конструкциям.

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

В грузовых трюмах запрещается курение и пользование открытым огнем.

5.33. Инвентарь и приспособления следует подавать в трюм с помощью крана или судовых грузовых устройств, предварительно предупредив об этом портовых рабочих, работающих в трю-

ме. Хорошо застропленные предметы массой до 30 кг допускается спускать и поднимать вручную на надежном канате.

5.34. При судовых погрузочно-разгрузочных работах на каждый люк трюма для подачи сигналов должен быть выделен сигнальщик, основной обязанностью которого является обеспечение безопасности окружающих. Спуск груза в трюм и подъем его из трюма разрешается производить только по команде сигнальщика. Запрещается подавать в трюм груз без предупредительного окрика «Берегись», если в нем находятся люди.

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

В случаях, предусмотренных в п. 4.12. настоящих ПБТП, допускается работа без сигнальщика, но при этом следует учесть, что зачистка трюмов должна производиться под руководством сигнальщика, по команде которого производится чередование работы крана и портовых рабочих, занятых на зачистке.

5.35. Груз должен быть подан из трюма к просвету люка, застроплен и поднят краном при вертикальном положении грузовых крановых канатов. Оттяжка и раскачивание груза для подачи его под твиндек, а также подъем груза при косом натяжении крановых тросов запрещается.

5.36. Одновременная работа двух кранов на один трюм допускается только в светлое время суток и при выполнении следующих условий:

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

5.36.2. Работа кранов должна производиться только по команде сигнальщика, назначенного из наиболее опытных портовых рабочих, имеющих квалификацию не ниже III класса.

В случае, если один сигнальщик не может обеспечить руководство работ двух кранов, необходимо выделить двух сигнальщиков, один из которых назначается старшим.

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

Примечание. Люки длиной свыше 20 м, а также парные люки должны рассматриваться как 2 самостоятельных люка. Работа на таких люках может производиться кранами в любое время суток при обязательном соблюдении условий пп. 5.34. и 2.25. настоящих ПБТП.

5.37. Выбирать и укладывать груз в трюме следует таким образом, чтобы не образовывались «колодцы» и положение отдельных мест оставалось устойчивым. Если во время погрузки или выгрузки обнаружится неустойчивость ряда (штабеля) или отдельных мест, работа немедленно прекращается и принима-

ются меры по устранению неустойчивости. При погрузке и разгрузке судов с использованием перегрузочных машин способы формирования и разборки штабелей в трюмах судов должны соответствовать Приложению 2 и пп. 7.14.—7.16. настоящих ПБТП.

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

5.39. Одновременная выгрузка (погрузка) грузов и высадка (посадка) пассажиров запрещается.

6. ПРОИЗВОДСТВО ВАГОННЫХ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

6.1. Передвижение отдельных вагонов вдоль фронта работ на территории порта допускается с помощью маневровых лебедок, грузоподъемных и транспортных средств, предназначенных для этого и оборудованных автосцепами.

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

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

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

При одновременном ручном передвижении нескольких расцепленных вагонов по одному пути между ними должны быть интервалы не менее 8 м. Для руководства такими работами следует назначить ответственное лицо.

6.2. Расцеплять и сцеплять железнодорожные вагоны, перемещаемые локомотивом, должен работник составительской бригады. Другим лицам производить эту операцию запрещается.

Расцеплять и сцеплять железнодорожные вагоны, передвигаемые с помощью маневровых лебедок, грузоподъемных и транспортных средств, имеющих специальное устройство для сцепки и толкания (буксировки) вагонов, должны портовые рабочие, прошедшие специальный инструктаж и обучение под руководством ответственного лица и сдавшие экзамен квалификационной комиссии на право выполнения этой работы.

6.3. Останавливать вагоны следует при помощи стандартных тормозных башмаков. К выполнению этой работы допускаются рабочие составительской бригады и в крайнем случае — портовые рабочие, прошедшие специальное обучение. Вдоль каждого

железнодорожного пути в определенных местах должны быть оборудованы специальные места для хранения тормозных башмаков. Использовать и хранить тормозные башмаки необходимо в соответствии со специальной инструкцией МПС.

6.4. На период производства погрузки-выгрузки железнодорожных вагонов, а также при производстве каких-либо работ между железнодорожными вагонами или под ними, а также вблизи вагонов и путей следует выставлять предупредительные знаки со стороны возможного появления локомотива на расстоянии 50 м от крайних вагонов (ночью — фонарь).

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

6.6. До начала производства маневровых работ или движения поезда поездная бригада должна удостовериться в прекращении всех погрузочно-разгрузочных работ, отсутствии переносных вагонных трапов и рабочих в вагонах и на железнодорожных путях, а также вблизи вагонов и путей.

6.7. Запрещается принимать железнодорожный подвижной состав под погрузку-выгрузку в неисправном техническом состоянии.

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

Колеса крайних вагонов, стоящих у переезда, и одиночных вагонов, поданных для производства погрузочно-разгрузочных работ, должны быть заторможены стандартными тормозными башмаками.

Порядок и правила крепления одиночных вагонов, подаваемых в порт для загрузки-разгрузки, согласовываются с отделениями железной дороги и отражаются в совместной Инструкции по технике безопасности.

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

6.10. Открывание бортов платформы необходимо начинать со средних закладок. При этом рабочие, во избежание ушибов, должны находиться на достаточном расстоянии (0,7 м) от бортов платформ.

6.11. Загрузка (разгрузка) крытых вагонов механизированным способом должна осуществляться у стационарных рамп или переносных грузовых столов-рамп, изготовленных в соответствии с техническими условиями или по проекту, утвержденному главным инженером порта. Конструкция и размеры грузовых столов-

рамп должны удовлетворять требованиям безопасной работы на них вагонных перегрузочных машин. С трех сторон (кроме стороны, прилегающей к вагону) следует устанавливать колесоотбойный брус.

Столы-рампы устанавливаются к вагону после его подачи к месту погрузки.

Для въезда в вагон должен устанавливаться вагонный трап с устройством, исключающим его смещение.

Загрузка (разгрузка) крытых вагонов при открытых с двух сторон дверях запрещается.

6.12. При опускании краном груза на железнодорожные платформы или в полувагоны и при подъеме его портовые рабочие должны находиться вне зоны перемещения стрелы крана на расстоянии не ближе чем 2 м от места установки или снятия груза на платформе и 5 м — в полувагоне.

Передвигаться по борту полувагона, сидеть и стоять на его бортах запрещается.

6.13. Одновременная работа грейфера и портовых рабочих на железнодорожной платформе или в полувагоне запрещается.

6.14. Не допускается нахождение рабочих в полувагонах и на платформах во время перегрузки (металлического лома, проката и т. п.) с помощью электромагнитов.

6.15. При выполнении работ на территории, где проходят действующие железнодорожные пути, необходимо соблюдать следующие требования:

6.15.1. Переходить железнодорожный путь, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава (локомотивов, вагонов и т. п.). Запрещается перебегать путь перед приближающимся составом или локомотивом.

6.15.2. При переходе пути у стрелок запрещается становиться ногой между рамным рельсом и пером стрелки.

6.15.3. При обходе вагонов запрещается проходить возле них вплотную.

6.15.4. Запрещается переходить под вагонами, между близко стоящими друг от друга расцепленными вагонами, а также по сцепным устройствам вагонов.

7. СКЛАДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ

7.1. Складские помещения и площадки для складирования грузов должны соответствовать требованиям технических, санитарных и противопожарных норм. Покрытия складских площадей должны быть ровными и иметь уклоны, не превышающие допускаемых норм технологического проектирования.

7.2. В складах и служебных помещениях на видных местах должны быть вывешены стенды (щиты), где указаны схемы укладки грузов в штабеля в соответствии с утвержденной технологией и специализацией склада, высоты складирования грузов, габариты проходов и проездов, данные о допустимых нагрузках на квадратный метр покрытия склада или причала, максимальный вес допускаемых к работе подъемно-транспортных средств.

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

проходы между штабелями — 2 м;
проходы между штабелем и стеной (границей склада, площадки) — 0,7 м;
проезды для погрузчиков между штабелями — 3,5 м;
магистральные проезды между группами штабелей и складами — 6 м.

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

7.5. Грузы в неисправной таре и упаковке до ее исправления следует складировать только в специально отведенных местах отдельными штабелями высотой в один ряд или пакет.

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

7.7. В целях равномерного распределения нагрузки под крупногабаритные, тяжеловесные, длинномерные грузы и металлы в пачках и связках следует укладывать прокладки и подкладки с прямоугольным поперечным сечением или брус двухкантной распиловки. Концы прокладок и подкладок не должны выступать за габариты уложенного на них груза более чем на 10 см.

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

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

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

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

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

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

Подача брезентов и крыш на штабель производится только с помощью грузоподъемных машин. Закрытие (раскрытие) штабелей брезентами должно осуществляться не менее чем двумя рабочими на штабеле методом раскатывания (скатывания). Запрещается использование для крепления брезентов досок, прокладок, поддонов и других предметов, не предназначенных для этой цели.

При силе ветра более 4 баллов укрытие штабелей брезентами или съемными крышами производить только под руководством производителя работ.

7.12. Запрещается нахождение рабочих без страхующих средств на расстоянии менее 1 м от края штабеля.

7.13. Способы складирования и хранения опасных грузов, размеры штабелей, проходы и проезды между ними и расстояния до зданий и сооружений должны соответствовать требованиям действующих Правил морской перевозки опасных грузов (МОПОГ) и других специальных документов, регламентирующих способы перевозки и хранения указанных грузов.

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

мешковые грузы — до 1,5 м;
киповые грузы (кроме каучука) — до 1 м;
каучук — до 4 кип (по высоте штабелирования);
мелкие ящичные грузы — до 1,2 м;
крупногабаритные ящики — 1 ящик;
катно-бочковые грузы — 1 место;
грузы в пакетах — 1 пакет;
контейнеры — 1 контейнер (при ручной застропке);
лесные — 1 пакет («подъем»);
мясо мороженое в тушах — 2 туши.

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

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

7.17. Запрещается нахождение людей на штабеле при складировании грузов с помощью кранов, оборудованных автоматическими грузозахватными устройствами (грейферами, электромагнитами, спредерами и др.).

7.18. Штабеля навалочных грузов должны иметь ограждения в виде подпорных (габаритных) стенок для предотвращения осыпания груза и загромождения габаритов.

8. ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕРАБОТКИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ГРУЗОВ

Тяжеловесы и длинномеры

8.1. К тяжеловесам относятся такие грузы в таре или без упаковки, вес одного места которых свыше 5 т.

К длинномерам относятся грузы в таре или без упаковки, длина которых превышает 8 м.

Перегрузка крупногабаритных грузов и длинномеров, перемещаемых в наклонном положении, должна выполняться под непосредственным руководством производителя работ.

Тяжеловесы и длинномеры должны укладываться на специальные бруски размером не менее 100×100 мм, за исключением случаев, предусмотренных технологией.

8.2. Длинномерные грузы в горизонтальном положении должны перегружаться с помощью спецзахватов или парных металлических стропов. Вид строповки определяется в каждом конкретном случае рабочими технологическими картами на погрузочно-разгрузочные работы для данной категории грузов.

Строповку длинномерных грузов в наклонном положении следует производить двойным охватом «в удав» с применением мер, предупреждающих выскальзывание груза (применение прокладок, крепление с помощью дополнительного тросика за торец и т. п.).

Разворачивать тяжеловесы и длинномеры следует при помощи двух оттяжек (заведенных во время строповки) багром или длинным крюком.

При опускании и подъеме крупногабаритных и длинномерных грузов портовые рабочие, работающие в полувагонах и на платформах, должны быть вне платформы или полувагона.

8.3. При спаренной работе допускается применение кранов различной конструкции и грузоподъемности. В последнем случае масса груза должна быть распределена между кранами пропорционально их грузоподъемности, без перегрузки.

8.4. Спаренная работа кранов, как правило, должна производиться с применением специальных траверс, при помощи которых производится необходимое распределение нагрузки между кранами. В виде исключения допускается спаренная работа кранов без траверсы при условии принятия надлежащих мер для правильного распределения нагрузки между ними. В этих случаях работа производится под наблюдением заместителя начальника района по механизации или представителя отдела механизации порта.

8.5. Спаренная работа кранов может выполняться только опытными крановщиками, имеющими стаж работы на кранах не менее одного года, под непосредственным руководством сменного инженера (механика) или старшего (группового) инженера (механика). Сменный инженер (механик) должен лично проверить состояние кранов, провести инструктаж крановщиков и дать разрешение на производство работ. Ответственность за правильную строповку груза во всех случаях спаренной работы кранов несет производитель работ.

8.6. Во время спаренной работы кранов допускается наклон траверсы (балансира) к горизонтали не более 20° (наклон 20° соответствует превышению одного конца балансира над другим на 30—35 см на каждый метр его длины).

8.7. При спаренной работе кранами совмещение подъема и спуска груза с другими движениями кранов не разрешается.

8.8. Подъем груза спаренными кранами должен производиться только при вертикальном положении грузовых тросов. При повороте и передвижении краном допускается отклонение грузовых тросов от вертикали не более чем на 10° (это соответствует отклонению от вертикали на 18 см на каждый метр длины грузовых тросов от носа стрелы до места застропки).

Контейнеры

8.9. Общие требования безопасности при перегрузке крупнотоннажных контейнеров:

8.9.1. К выполнению работ по перегрузке крупнотоннажных контейнеров допускаются лица, прошедшие подготовку в УКК по специальной программе обучения работам по перегрузке контейнеров и безопасным методам выполнения этих работ. Портовые рабочие—механизаторы, которые должны работать на специальных контейнерных перегружателях, обязаны пройти медицинское освидетельствование на право работать на высоте.

8.9.2. Все перегружаемые в порту контейнеры должны быть исправными и освидетельствованы Регистром СССР или другим классификационным обществом.

Перед выгрузкой на склад с автомобильных и железнодорожных транспортных средств или из судов контейнеры должны быть тщательно осмотрены работниками порта.

Осматривать застропленный контейнер, находясь под ним, запрещается.

Перед загрузкой контейнер должен быть тщательно осмотрен в целях определения надежности его эксплуатации. Для этого необходимо убедиться в отсутствии каких-либо повреждений, которые могли бы повлиять на его прочность, герметичность и безопасность производства работ (исправное состояние дверей, пола, обшивки стенок, рымов для крепления груза и др.).

8.9.3. Выбракованные неисправные контейнеры должны быть перевезены в специально отведенное для них в порту место. Устанавливать неисправные контейнеры в общий штабель площадки запрещается. При перегрузке неисправных контейнеров должны соблюдаться меры, обеспечивающие безопасность производства работ.

8.9.4. Погрузка (выгрузка) контейнеров производится только средствами механизации при помощи грузозахватных устройств и приспособлений в соответствии с утвержденными в порту *рабочими технологическими картами.*

8.9.5. Грузозахватные устройства должны быть оборудованы световой или иной сигнализацией для определения положения поворотных штыковых замков. Подъем и перемещение контейнеров перегрузочными машинами может осуществляться только после установки поворотных штыковых замков в положение «подъем» во всех фитингах контейнера.

8.9.6. Подъем, перемещение и опускание контейнеров должны выполняться плавно, без рывков, с замедленным движением при приближении к месту укладки.

8.9.7. Запрещается нахождение людей в момент установки (снятия) контейнеров на железнодорожных платформах и автомобильных прицепах, а также между застропленным и рядом стоящим контейнером (или другим препятствием), если расстояние между ними менее 5 м.

8.9.8. Крепление (раскрепление) контейнеров производится под руководством производителя работ:

на судах — по указанию администрации судна;

на железнодорожных платформах — в соответствии с Техническими условиями погрузки и крепления грузов на железнодорожном подвижном составе или по согласованным с отделением дороги схемам крепления.

8.9.9. Работы по креплению (раскреплению) контейнеров второго и последующих по высоте ярусов должны выполняться в соответствии с утвержденной начальником порта инструкцией по технике безопасности, разработанной на основании требований СНиП III-А. 11-70 и настоящих ПБТП. Указанные работы могут выполняться:

со специальной крановой подвесной люльки с леерным ограждением высотой 1,2 м. При этом должны соблюдаться условия, изложенные в п. 4.38.12 настоящих ПБТП;

без применения люлек при обеспечении рабочих предохранительными поясами с карабинами, закрепляющимися на спецоттяжках за контейнеры, расположенные внутри штабеля, или натянутые вдоль судна тросы;

с лестниц, снабженных специальными защитными приспособлениями, и другими способами, обеспечивающими безопасность производства работ.

8.9.10. Одновременное выполнение работ по погрузке (выгрузке) и креплению (раскреплению) контейнеров на смежных участках палубы и в трюмах универсальных судов запрещается.

8.9.11. Переход с одного контейнера на другой, если расстояние между ними составляет более 0,5 м, должен осуществляться только с помощью переходных трапов (мостков), оборудованных леерными ограждениями с обеих сторон.

8.9.12. В зимнее время при обледенении контейнеров их крепление (раскрепление) и погрузочно-разгрузочные работы с ними выполняются только после очистки крепежных приспособлений и фитингов ото льда и снега горячей водой, паром или другими средствами. При этом лица, участвующие в выполнении указанной работы, должны быть в специальной защитной одежде, исключающей возможность ожога.

Применение ломов, молотков и других средств очистки, использование которых может привести к повреждению контейнеров, запрещается.

8.9.13. Открытие (закрытие) крышек люков судов должно осуществляться только после снятия с них крепежных устройств и приспособлений.

8.9.14. Складирование контейнеров должно осуществляться в соответствии с утвержденной в порту схемой и разметкой складской площадки, регламентирующей (в зависимости от условий организации погрузочно-разгрузочных работ и используемых средств механизации) размеры штабелей, величины расстояний между ними и отдельно стоящими контейнерами.

Контейнеры второго и последующих ярусов по высоте должны устанавливаться только фитингами днища на фитинги крыши контейнера предыдущего яруса. Запрещается смещение фитингов относительно друг друга.

Максимальная высота укладки контейнеров в штабель устанавливается утвержденной в порту схемой складирования и в соответствии с техническими характеристиками контейнеров, но не более шести рядов по высоте.

С учетом воздействия ветровых нагрузок порожние контейнеры должны складироваться на специально отведенных площадках с соблюдением следующих требований:

без дополнительных креплений разрешается складирование контейнеров только в один ярус по высоте;

при складировании в два и три яруса по высоте контейнеры соединяются между собой с помощью соединительных штыковых

замков (канлаков), препятствующих боковому сдвигу одного контейнера относительно другого;

при складировании на высоту в два и более яруса контейнеры соединяются между собой и крепятся к покрытию площадки во избежание сдвига и опрокидывания. Схема и порядок производства работ по креплению порожних контейнеров должны быть утверждены начальником порта.

8.9.15. Подъем на контейнер и спуск с него производится по переносной лестнице, удовлетворяющей требованиям СНиП III-А. 11-70 и оборудованной противоскользящими башмаками и устройством для закрепления верхнего конца лестницы за контейнер. При этом по лестнице разрешается подниматься только на один ярус контейнеров.

8.9.16. Работы по загрузке (разгрузке) контейнеров различными грузами выполняются в соответствии с утвержденными в порту рабочими технологическими картами и настоящими ПБТП.

Для выполнения работ по загрузке (разгрузке) контейнера последний должен устанавливаться так, чтобы четыре фитинга днища находились в одной плоскости во избежание перекоса каркаса и дверей.

В процессе загрузки должны выполняться требования по равномерному размещению груза внутри контейнера, в целях избежания смещения центра тяжести относительно его осей. Максимально допускаемое смещение центра тяжести контейнера относительно его геометрического центра не должно превышать 0,1 длины или ширины контейнера. В случае неполной загрузки контейнера (или его загрузки разнородными грузами) груз должен быть размещен равномерно по площади пола контейнера (допускаемая нагрузка на пол контейнера 1300 кгс/м^2), отсепарирован и надежно закреплен.

8.9.17. Загрузка (разгрузка) контейнеров вручную или комплексно-механизированным способом должна осуществляться с использованием переносных трапов (типа вагонных), обеспечивающих плавность въезда (выезда) электропогрузчиков и условия безопасного передвижения портовых рабочих.

8.9.18. Запрещается нахождение людей в контейнере во время движения и маневрирования в нем электропогрузчика.

8.9.19. В процессе открывания дверей загруженного контейнера рабочие должны находиться с внешних сторон дверей во избежание получения травмы, вследствие возможного выпадения груза из контейнера.

8.9.20. Автотранспорт, ожидающий погрузки-выгрузки, должен находиться на обозначенных стоянках; проезжать к месту погрузки-выгрузки разрешается только по распоряжению диспетчера или оператора причала (терминала).

При установке (снятии) контейнера на прицеп, соединенный с автотягачом, водитель должен выйти из кабины и находиться в безопасном месте в зоне видимости оператора крана (водителя

автоконтейнеровоза или автопогрузчика) и вне трассы движения указанных машин. Портальные погрузчики должны подъезжать к прицепу и отъезжать от него только сзади.

8.9.21. Перед расцеплением прицепа и автотягача тормоза прицепа должны быть зажаты до отказа и опорная ножка надежно закреплена.

8.9.22. При работе электропогрузчика внутри контейнера, стоящего на полуприцепе, под колеса последнего необходимо ставить колодки, а перед опорными ножками — специальные опорные козлы. Разгрузка (загрузка) контейнера на полуприцепе должна осуществляться у специального стола или рампы.

8.9.23. Подключение (отключение) рефрижераторных контейнеров к электроколонкам должны производить только дежурные электромонтеры, имеющие квалифицированную группу по электробезопасности не ниже III.

8.10. Требования безопасности при перегрузке контейнеров на универсальных причалах:

8.10.1. При перегрузке контейнеров кранами, имеющими переменную грузоподъемость в зависимости от вылета стрелы, сигальщик обязан сообщать крановщику по телефону, радиотелефону или иным надежным способом вес (брутто) каждого перегружаемого контейнера.

8.10.2. Для выполнения погрузочно-разгрузочных работ следует применять автоматические и полуавтоматические грузозахватные устройства. Использование захватов с ручной застропкой контейнеров в портах с годовым объемом переработки свыше 1000 контейнеро-операций запрещается.

Применение захватов с ручной застропкой должно осуществляться в соответствии с рабочей технологической картой, предусматривающей безопасные приемы выполнения операций по строповке (отстроповке) контейнеров.

8.10.3. Запрещается разворачивать контейнер вручную без применения оттяжек или специальных багров с резиновыми наконечниками.

8.10.4. Перегрузка контейнеров спаренными кранами должна осуществляться в соответствии с пп. 8.3.—8.8. настоящих ПБТП.

8.10.5. При складировании контейнеров в штабель кранами на универсальных причалах количество контейнеров второго и последующих ярусов в одном из рядов штабеля должно быть минимум на один контейнер меньше количества первого (либо предыдущего) яруса этого ряда, что обеспечивает создание уступов для безопасного подъема на штабель портовых рабочих либо других лиц в случае производственной необходимости (осмотр, сортировка и др.).

8.10.6. Загрузка (разгрузка) универсальных судов должна осуществляться по разработанному и утвержденному начальником порта техническому план-графику обработки судна, в кото-

ром указывается технология погрузочно-разгрузочных работ, способ и последовательность крепления (раскрепления) контейнеров, страхующие устройства для портовых рабочих и особые требования по безопасному выполнению работ.

8.11. Особые требования при перегрузке контейнеров на специализированных причалах:

8.11.1. В период выполнения судном швартовных операций причальные перегружатели должны быть установлены в нерабочее положение, а их консоли подняты. Въезд автоконтейнеровозам, автопогрузчикам и автотранспорту в прикордонную зону запрещается.

8.11.2. Движение всех видов транспорта на контейнерном терминале осуществляется в соответствии с утвержденной схемой одностороннего движения. Встречный въезд портальных погрузчиков к одному и тому же штабелю складской и сортировочной площадок не допускается. Маршруты движения должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками стандартного образца, освещенными в темное время суток.

Оперативная зона под подкрановыми путями должна быть размечена белой краской для обозначения трасс движения портальных погрузчиков и автотранспорта.

Портальные погрузчики и другие средства транспортирования должны уступать дорогу причальным контейнерным перегружателям и козловым кранам, а также перемещаемому ими спредеру (с грузом или без него).

8.11.3. Территория причалов и складских площадок контейнерных терминалов должна быть ограждена и установлены предупредительные знаки.

При производстве погрузочно-разгрузочных работ нахождение людей в местах складирования контейнеров и на трассах движения автоконтейнеровозов и других машин запрещается.

В период отсутствия грузовых работ допускается нахождение лиц производственного персонала на территории складирования контейнеров только с использованием устройств или приспособлений, предупреждающих водителей автоконтейнеровозов и других машин о присутствии человека на складе.

К таким устройствам и приспособлениям относятся:

сигнальная лампа-мигалка на шесте ранцевая;

сигнальная лампа-мигалка на шесте на ручной тележке;

сигнальная лампа-мигалка на шесте на самоходном электрошасси;

ранцевый ультразвуковой или электромагнитный передатчик и др.

В случае отсутствия в порту такого рода предупреждающих устройств или приспособлений лица, работающие на участке склада, должны оградить проходы между штабелями, в которых они находятся, с обоих концов переносными штакетниками,

окрашенными особым отличным цветом, с предупреждающим транспарантом, освещенным в темное время суток.

8.11.4. При передвижении автоконтейнеровоза с контейнером днище последнего должно отстоять от земли или от контейнера нижнего яруса на расстояние не менее 300 мм.

8.12. При работе с контейнерами МПС (погрузка, выгрузка и складирование) следует соблюдать следующие требования:

8.12.1. Поднимать груженые контейнеры следует только за все имеющиеся на контейнере кольца (не менее четырех). Подъем порожних контейнеров допускается за два кольца, расположенных по диагонали.

8.12.2. Перемещение контейнеров должно производиться плавно, без рывков и ударов при их опускании.

8.12.3. Производить одновременный подъем краном двух контейнеров разрешается только с применением специальных траверс.

8.12.4. Способы складирования контейнеров по площади и высоте должны определяться технологическими картами и схемами размещения контейнеров, регламентирующими размеры штабелей.

8.12.5. Запрещается постановка второго яруса на контейнеры, имеющие уклон крыши или отклонения от строго вертикального положения.

8.12.6. Подъем рабочего на контейнер и спуск с него должен производиться по переносной лестнице, удовлетворяющей требованиям СНиП III-А. 11-70.

Штучные грузы

8.13. Переработка штучных грузов должна производиться преимущественно пакетным способом с применением соответствующих грузозахватных устройств, пакетообразующих средств и средств механизации. Укладывать грузы в пакеты нужно таким образом, чтобы исключалось их падение при транспортировании и штабелировании.

8.14. Складирование пакетов должно производиться в соответствии с нормами, приведенными в Приложении 2 настоящих ПБТП.

Грузы в мешках

8.15. Способы укладки мешков на поддоны определяются производителем работ в соответствии с существующей технологией.

При перегрузке мешковых грузов с помощью полуавтоматических захватов строповку следует производить с таким расчетом, чтобы исключить возможность падения мешков при их подъеме.

8.16. Разборку штабеля с помощью крана нужно производить от середины с углублением не более 1,5 м. Разборку штабеля с помощью погрузчика необходимо производить уступами.

8.17. Укладывать мешки в вагоне, как правило, следует с применением погрузчиков или других средств механизации, исключающих ручной труд по подъему и перемещению грузов.

8.18. При перемещении мешков с помощью сеток последние должны надежно охватывать груз, исключая возможность выпадения мешков из сетки.

Запрещается перегрузка мешковых грузов, застропленных стропами «в люльку», если при этом отсутствует специальное стягивающее приспособление, предупреждающее возможность выпадения мешков из стропов.

Кипы

8.19. При перегрузке кип с хлопком, льном и другими легковоспламеняющимися грузами должны выполняться, кроме требования настоящего раздела, также требования МОПОГ.

8.20. Перегрузку слабопрессованных кип или кип с нарушенной упаковкой и с разлохмаченными краями разрешается производить с помощью пригодных для этой цели грузозахватных приспособлений, обеспечивающих надежность строповки и исключающих возможность падения кип.

8.21. Выборку кип из трюма или штабеля с помощью крана следует производить послойно с углублением не более 1 м. Не разрешается сбрасывать кипы со штабеля.

8.22. При загрузке (разгрузке) подпалубных пространств трюма с использованием трюмных погрузчиков и фалэшпайолов, допускается выборка кип и их укладка с углублением по высоте подъема груза погрузчиком. При этом должна обеспечиваться устойчивость штабеля и безопасность производства работ.

8.23. При выгрузке кип натурального каучука зона производства работ на причале (складе) должна быть ограждена и вывешены предупредительные знаки.

8.24. Запрещается оставлять в трюмах, вагонах, на складах или транспортерах неустойчиво лежащие кипы.

8.25. При угрозе развала штабеля и падения кип последние следует немедленно переложить.

Грузы в ящиках

8.26. Захваты для ящичных грузов следует применять только при переработке грузов, имеющих достаточно прочную тару. Вытаскивать груз из подпалубного пространства краном с помощью захватов запрещается.

8.27. Укладку ящиков на поддоны следует производить ровными устойчивыми рядами высотой не более 1,2 м, исключающими

падение груза, не допуская свисания отдельных грузовых мест свыше 40 мм.

8.28. При перемещении и транспортировке грузоподъемными машинами мелкоящичных грузов, уложенных на поддон, верхний ряд ящиков в пакете следует закрепить.

8.29. При загрузке автомашин с участием портовых рабочих для укладки груза вручную необходимо использовать грузовые столы, рампы складов или специальные устройства (эстакады).

8.30. Крупногабаритные грузы в ящиках следует перегружать с помощью металлических стропов, а ящики, имеющие специальные приспособления для строповки — с помощью соответствующих грузозахватных приспособлений. Строповку крупногабаритных ящичных грузов производить с учетом специальной маркировки на ящиках, при этом стропы должны располагаться на одинаковом расстоянии от центра тяжести. Укладку таких ящиков производить на специальные подкладки и прокладки (бруски), обеспечив при этом необходимую устойчивость штабеля и отдельных грузовых мест.

Грузы в бочках

8.31. Захваты для бочек следует применять при переработке грузов в бочках, имеющих достаточно прочную тару.

Захваты должны быть подвешены к раме равномерно, перекрутка цепей или тросов при строповке не допускается.

8.32. Перегрузка грузов в бочках, как правило, должна производиться с применением перегрузочных машин. В отдельных случаях при загрузке и разгрузке судов допускается перемещение бочек в подпалубное пространство судна и из подпалубного пространства на просвет люка вручную способом раскатки. При ручном перемещении бочек портовые рабочие должны находиться сзади перемещаемых бочек, при этом руки рабочих не должны находиться со стороны торцов бочек. При установке бочек с образующей на торец и обратно портовые рабочие должны находиться в стороне, противоположной направлению движения бочки.

Не допускается перемещение и кантование бочек вручную на себя.

8.33. При скатывании бочек с листа автопогрузчика в вагон, на штабель или в кузов автомашины удерживать автопогрузчиком лист на весу запрещается: лист должен быть установлен на грузовой стол, на пол вагона или другие опорные устройства. Нахождение портовых рабочих в зоне движения скатываемых бочек запрещается.

8.34. При раскатке бочек в подпалубном пространстве судна вручную выборка и укладка бочек должна осуществляться послойно с углублением не более чем в одну бочку. Способы укладки или разборки бочек с помощью погрузчиков определяются ра-

бочими технологическими картами. Во всех случаях должна быть обеспечена надежная устойчивость штабеля.

Бумага в рулонах

8.35. Перегрузка бумаги в рулонах должна производиться с помощью перегрузочных машин и специальных грузозахватных приспособлений, в соответствии с рабочими технологическими картами. Крановые грузозахватные приспособления необходимо навешивать на раму равномерно по длине рамы.

8.36. При строповке бумаги не допускать перекосов, захватов, переплетения и закручивания стропов, соскальзывания полиспастных стропов с направляющих блоков.

8.37. Деформированные рулоны с поврежденными торцами перегружать с помощью торцевых захватов запрещается.

8.38. При складировании рулонов в штабель на поддонах в положении «на торец» установка рулонов разной высоты на одном поддоне запрещается, за исключением поддонов, устанавливаемых на последний верхний ряд штабеля.

8.39. Ручная раскатка рулонов допускается только в исключительных случаях; при этом работать следует согласованными движениями с соблюдением установленных интервалов и применением простейших приспособлений.

Производить ручное кантование рулонов бумаги с торца на боковую поверхность и обратно не допускается.

Трос, кабель в барабанах (катушках)

8.40. Перегрузка кабеля и троса в барабанах должна производиться при помощи специальных захватных устройств. Барабаны с кабелем, тросом массой менее 1 т допускается перегружать с помощью специальных строповых подвесок.

8.41. При ручной подкатке и раскатке малогабаритных барабанов работать следует согласованными движениями с соблюдением установленных интервалов и применением простейших приспособлений.

Лесные грузы

8.42. К работам по перегрузке круглого леса, балансов допускаются портовые рабочие, проработавшие на грузовых работах не менее 6 месяцев и прошедшие специальное обучение методам и приемам работы с лесными грузами. Старшими технологических звеньев должны назначаться портовые рабочие, имеющие стаж работы на лесных грузах не менее 1 года.

8.43. Перегрузку лесных грузов следует по возможности производить пакетным способом с применением специальных грузозахватных приспособлений.

Перегрузка непакетированного круглого леса должна производиться с помощью лесных грейферов или стальных стропов с роликовыми скобами соответствующей грузоподъемности.

8.44. Перегрузка круглого леса длиной свыше 3 м должна производиться с помощью металлических стропов с роликовыми скобами. Строповку следует производить на два стропа способом «в удав».

8.45. Перегрузка леса из воды и на воду грузоподъемными кранами должна производиться, как правило, с использованием лесных грейферов.

8.46. При погрузке леса из воды в случае ручной застропки для формирования «подъема» должно быть устроено наплавное сооружение, состоящее из бонов. Разрыв между звеньями бонов не должен превышать 25 см, а их ширина должна быть не менее 1 м; верхняя сторона бревен бонов должна покрываться настилом из плотно подогнанных досок толщиной не менее 5 см или стесываться и не иметь выступающих гвоздей, скоб и т. д.

Ширина переходных бонов или мостков, с которых рабочие проталкивают лес для формирования «подъема», должна быть не менее 1,2 м с настилом из досок толщиной не менее 5 см.

У места работы постоянно должны находиться спасательные средства (спасательные круги, линь, багры).

8.47. При выгрузке леса из воды и выборке его из плотов (сигар) во избежание перегрузки кранового оборудования необходимо определить вес «подъема» по объему, удельному весу древесины и сплоточной ведомости.

Для выборки леса из плотов (сигар) места работы должны быть обеспечены специальными переносными мостками, имеющими с нижней стороны металлические шипы.

8.48. Перед выгрузкой леса из трюмов в воду (погрузкой с воды в трюм) акваторию рабочей зоны следует ограничить специальным ограждением из буев или бонов с соответствующими аншлагами.

8.49. При выгрузке леса из трюмов в воду запрещается производить навешивание гаков самоотцепа на качающемся подъеме. При качке с креном судна более 5° выгрузка запрещается.

8.50. Передвижение рабочих по обледенелым и мокрым бревнам при силе ветра свыше 6 баллов на штабелях, платформах, полувагонах, автомашинах и палубах судов запрещается.

8.51. На концах штабелей круглого леса должны быть установлены клетки из леса или другие опорные устройства, предупреждающие раскатывание (развал) штабеля.

Производить укладку леса на штабеле, в трюме или на палубе судна следует ровными рядами так, чтобы не было откосов, уступов, колодцев.

8.52. Для разворота подъема леса в нужном направлении необходимо использовать багры.

Раскатку бревен следует производить с применением метал-

лических ломов, багров или ручных крючков (багорков). Раскатка и укладка бревен вручную запрещается.

8.53. Для обеспечения безопасности портовых рабочих при загрузке круглого леса в подпалубное пространство пароходство по согласованию с технической инспекцией профсоюза устанавливает норматив свободного пространства между верхним рядом бревен и нижней кромкой комингса трюма (твиндека) по типам судов с учетом их рациональной загрузки и обеспечения безопасности мореплавания.

Подача круглого леса в подпалубное пространство должна производиться при помощи канифас-блоков с соблюдением требований п. 4.37. настоящих ПБТП.

Работающие в трюме должны находиться в безопасной зоне в стороне, противоположной движению бревен. Запрещается подравнивание бревен во время их спуска.

При погрузке леса судовыми средствами запрещается одновременно подавать груз в смежные люки грузовых трюмов.

Установка стоек должна производиться при помощи судовых и береговых средств, а где это невозможно, разрешается их установка вручную с применением специальных упорных вилок.

8.54. При строповке леса грузовые стропы должны находиться на равном расстоянии от торцов подъема, исключающем перекос, но не менее 50 см и не более половины длины подъема, заключенного между стропами.

8.55. При перегрузке леса запрещается:

8.55.1. Ходить по лесу, приподнятому стропом, и по планширу полувагона.

8.55.2. Производить раскатку леса вручную и ногами без применения багров, ломов или ручных багорков.

8.55.3. Держать стропы в натянутом состоянии в момент отдачи болта роликовой скобы грузового стропа.

8.55.4. Подавать лес в подпалубное пространство путем раскачивания подъема.

8.55.5. Применять «восьмерки» вместо роликовых скоб.

8.56. Перегрузка круглого леса с помощью грейферов должна производиться с соблюдением следующих условий:

8.56.1. Механизм крана должен быть отрегулирован так, чтобы исключалась возможность произвольного раскрытия грейфера.

8.56.2. Грейфер должен полностью заполняться бревнами и обжимать их, исключая возможность выпадения отдельных бревен. Зажатие бревен челюстями грейфера не допускается.

8.56.3. Снятие и установка стоек с помощью грейфера запрещается.

8.56.4. Разгрузка леса с платформ и снятие «шапки» полувагона разрешается только после полного снятия и уборки всех крепежных стяжек и материалов.

8.57. Строповка круглого леса и других лесных грузов длиной до 3 м допускается одним стропом «в удав» с применением роликовых скоб.

8.58. Складирование короткомерного леса и дров без разборки и штабелирования («навалом», «конусом») допускается лишь с помощью автоматических грузозахватных приспособлений при условии назначения специального лица, ответственного за эту работу, и ограждения опасной зоны с вывешиванием плакатов, запрещающих проход людей.

Складирование круглого длинномерного леса «навалом» или «конусом» запрещается.

Ручная разборка короткомерного круглого леса и дров из «конуса» запрещается.

8.59. При перегрузке лесных грузов с помощью лесного грейфера нахождение людей на штабеле, в проходах, проездах между штабелями и в зоне перемещения груза запрещается.

Укладка леса грейферами в штабеля без прокладок производится при условии, что штабель размещается между достаточно прочными подпорными стойками, а высота штабеля не превышает высоту подпорных устройств. Разборка таких штабелей вручную не допускается. Высота и способы укладки определяются требованиями, изложенными в Приложении 2 настоящих ПБТП.

8.60. При перегрузке круглого леса с использованием торцевальной машины необходимо выполнять следующие требования:

8.60.1. Управление работой торцевальной машины должно быть дистанционным.

8.60.2. Для управления работой торцевальной машины назначается портовый рабочий, имеющий удостоверение на право управления машиной, удостоверение сигнальщика и квалификационное удостоверение по электробезопасности соответствующей группы.

8.60.3. Работа по торцеванию леса должна производиться без применения ручного труда.

8.61. Погрузка лесоматериала в полувагоны и на платформы с использованием суженной части габарита 1В (с «шапкой») должна производиться с применением механизмов. При подаче и укладке «шапки» портовые рабочие должны находиться вне полувагона (платформы) — на земле или на специальных огражденных эстакадах, направляя «шапку» с помощью багров или оттяжек. До начала погрузки верхней части вагона должны быть установлены приспособления для формирования «шапки» и подмости или эстакады с перилами для нахождения на них портовых рабочих во время погрузки и крепления, а также лестницы для выхода на подмости. Грузозахватные приспособления, эстакады, подмости для погрузки и выгрузки лесоматериала «шапкой» должны быть испытаны технической комиссией порта с составле-

нием соответствующего акта. Выгрузка «шапок» осуществляется двумя стропами в «люльку»; снятие стяжек и других крепежных материалов с «шапки» производится на причале (складе). При необходимости расформирования «шапок» на полувагоне или платформе (ввиду отсутствия кранов необходимой грузоподъемности) перед выгрузкой следует произвести раскрепление «шапки», снятие крепежных материалов, приняв меры, предупреждающие возможный развал (раскатывание) бревен.

8.62. Выгрузка короткомерного леса через люки крытых вагонов запрещается.

8.63. Перегрузка баланса при помощи автопогрузчиков без предварительного их пакетирования или применения специальных захватов запрещается.

При перегрузке автопогрузчиком пакетов с короткомерным круглым лесом подъем и перемещение развязавшихся пакетов не допускается.

Укладку баланса или другого леса в пакеты с увязкой проволочными крепежными комплектами допускается производить при длине леса до 1 м высотой в 2 пакета, при длине леса до 2 м — в 3 пакета.

8.64. Во время погрузки пакетов с лесом в кузов автотранспорта или выгрузки из него нахождение людей в кузове запрещается.

8.65. Конструкция мерных станков для пропсов, балансов и другого леса должна обеспечивать свободное навешивание строп на пакет («подъем»).

8.66. При работах, связанных с передвижением портовых рабочих по мокрому и скользкому лесу, необходимо пользоваться специальными приспособлениями, предупреждающими скольжение ног.

8.67. Шпалы и другие лесоматериалы, обработанные креозотом или другими антисептиками, должны перегружаться в порту только в пакетированном виде.

Фанера в пачках

8.68. Перегрузка фанеры в пачках должна производиться с помощью специальных грузозахватных приспособлений.

8.69. Применяемые распорные шашки между пачками фанеры должны быть одинаковыми по высоте. Запрещается сбрасывать их в трюм или оставлять на пачках фанеры во время их перемещения краном.

8.70. Фанеру в трюме нужно укладывать плотными рядами таким образом, чтобы не было промежутков между пачками фанеры, переборками и бортом судна (рыбинсами).

Металл в чушках

8.71. Чугун в чушках следует перегружать с помощью электромагнитов и грейферов. При их отсутствии допускается применять для выгрузки ковши с односторонним надежно действующим самоотцепом. Загрузка и разгрузка ковшей должна быть механизирована.

Переработка чугуна вручную запрещается.

8.72. Штивка чугуна в трюме судна должна производиться с помощью штивующих ковшей, электромагнитов или других средств, исключающих использование ручного труда.

8.73. Перегрузку и складирование цветных и немагнитных металлов и сплавов в чушках, слитках, карандашах и др. следует производить пакетным способом.

8.74. При выполнении отдельных ручных работ при перегрузке металлов и сплавов в чушках рабочие должны обеспечиваться сеточными очками, прочными рукавицами и обувью с жестким носком для защиты пальцев ног от ушибов.

8.75. Запрещается поддерживать пакет или поправлять (подравнивать) сместившиеся чушки в пакете при транспортировании, а также находиться в непосредственной близости от пакета в момент его опускания и подъема перегрузочной машиной.

8.76. Пакеты необходимо формировать таким образом, чтобы создавалась возможность комплексно-механизированной переработки готовых пакетов во всех технологических звеньях перегрузочного процесса.

Металл в связках, пачках, прокат, трубы

8.77. Перегрузка проката и труб длиной свыше 8 м должна производиться в соответствии с требованиями перегрузки длинномеров (пп. 8.1—8.8).

8.78. При выгрузке длинномерного проката и труб с железнодорожных платформ и полувагонов застропленный пакет разрешается поднимать краном только после того, как портовые рабочие сойдут с платформы и возьмут оттяжки в руки.

8.79. При перемещении металла в связках краном портовые рабочие, разворачивающие пакет с помощью оттяжек, должны находиться вне зоны движения груза.

8.80. Перегрузка листового проката должна производиться, как правило, с применением специальных грузозахватных приспособлений.

8.81. Строповка пакетов за обвязочные пояса разрешается только при наличии гарантии поставщика (отправителя) со ссылкой на соответствующие ГОСТы и технические условия.

8.82. Трубы в связках (пакетах) следует выгружать металлическими стропами с роликовыми скобами, если обвязка пакетов

не снабжена приспособлениями для строповки. Строповку в этом случае следует производить способом «в удав». При наличии приспособлений для строповки используются специальные грузозахватные устройства в соответствии с разработанной технологией.

8.83. Перегрузку труб большого диаметра следует производить с использованием специальных захватов. Перегрузка труб металлическими стропами запрещается.

8.84. Способы складирования труб большого диаметра, а также способы выгрузки их из судов должны в каждом конкретном случае определяться рабочими технологическими картами для данного варианта работ с указанием необходимых мер безопасности.

Навалочные грузы и зерно

8.85. Выборка груза подкопом не допускается. В случае образования на поверхности штабеля твердой корки груз следует разрыхлять.

8.86. Перегрузка навалочных грузов должна производиться только механизированным способом.

8.87. При выгрузке сыпучих грузов из закрытых вагонов снимать закладной щит следует вдвоем.

8.88. При погрузке судов пылящими грузами раскрывать груженый грейфер над люками на высоте более 2 м запрещается.

8.89. При одновременной работе людей в трюмах и перегрузке грузов грейфером не допускается нахождение людей ближе чем в 10 м от грейфера и на осыпающемся грузе в момент его забора. В случаях, когда не представляется возможность обеспечить отход людей от грейфера на 10 м, одновременная работа людей и грейфера в трюме запрещается.

Перед подачей грейфера в трюм (твиндек) судна сигнальщик обязан предупредить трюмное звено рабочих об опасности и, убедившись, что все рабочие ушли на безопасное расстояние (10 м с учетом раскрытых челюстей грейфера), дать команду на опускание грейфера в трюм (твиндек). Рабочие трюмного звена должны постоянно вести активное наблюдение за работой грейфера и трюмных машин. Запрещается одновременная работа людей и грейфера на судах-рудовозах, не имеющих подпалубного пространства.

Не допускается забрасывание грейферов под палубы и твиндеки — грузовые канаты при работе грейфера должны находиться в вертикальном положении.

8.90. При погрузке навалочных грузов с плашкоутов в трюмы судна судовыми стрелами с применением модернизированного одноканатного грейфера нахождение портовых рабочих на плашкоуте запрещается.

8.91. При неплотном закрывании челюстей грейфера, вызывающем значительное просыпание груза, грейфер следует открыть и повторно произвести захват груза.

8.92. При погрузке по ссыпным трубам, лоткам и тому подобным устройствам, а также при работе бросателей (триммеров) пребывание людей в трюмах запрещается.

Нахождение людей против загребающих устройств штивующих машин при перегрузке запрещается.

8.93. Начинать подачу зерна в трюм следует по указанию сигнальщика после удаления людей из трюма.

Количество и последовательность подачи зерна в трюмы судов определяются перед началом погрузки с учетом способа и объема штивки.

8.94. При обработке танкеров с зерновыми грузами с использованием пневмоустановок следует выполнять следующие требования:

8.94.1. Портовые рабочие должны пройти специальное обучение безопасным приемам и методам работы на пневмоустановках.

8.94.2. В каждом технологическом звене из числа портовых рабочих необходимо назначить старшего звена.

8.94.3. В танке судна должны находиться не менее двух рабочих. На палубе судна выставляются наблюдающие, обеспечивающие постоянную связь с работающими в танках.

8.95. Устройство шифтингов в трюмах судов производится в соответствии с планом загрузки судна и Правилами перевозки зерновых и других сыпучих грузов на морских судах под руководством и контролем судовой администрации.

Ответственность за безопасность труда при устройстве инвентарных шифтингов возлагается на администрацию судна, а при устройстве неинвентарных шифтингов — на производителей работ порта или завода.

8.96. Рабочий, управляющий перегрузочной машиной при перегрузке навалочных грузов, должен располагаться по возможности с наветренной стороны.

При штивке с помощью механической лопаты не допускается присутствие людей в зоне движения натянутых тросов и внутри углов, образованных натянутыми тросами. При сбрасывании груза с твиндеков в трюмы рабочий, управляющий механической лопатой, должен иметь на себе предохранительный пояс. Места крепления страховочного каната должны быть указаны производителем работ.

8.97. Переход людей по сыпучему грузу, имеющему большую текучесть и способность засасывания (льняное семя, просо, апатитовый концентрат и др.), может быть разрешен только при условии устройства на нем специальных трапов и настилов из досок на всем пути передвижения. При этом люди должны иметь предохранительный пояс со страховочным канатом, а у

комингса люка должны выставляться наблюдающие у концов закрепленного каната для немедленного оказания помощи находящимся в трюме.

8.98. Производство взрывных работ для рыхления слежавшихся насыпных грузов (соли и др.) разрешается только после соответствующей подготовки и выполнения всех требований безопасности по организации и производству взрывных работ и Единых правил безопасности при взрывных работах (Госгортехнадзора).

Строительные материалы

8.99. Способ укладки кирпича на поддонах должен исключать возможность его падения при перемещении пакетов перегрузочными машинами.

Подъем кирпича на поддонах без ограждения разрешается производить при погрузке и разгрузке (на землю) автомашин при условии удаления людей из зоны перемещения груза.

Хранение кирпича на складе следует осуществлять на поддонах.

8.100. Технология перегрузки кирпича с использованием других подъемных и грузозахватных приспособлений и устройств должна предусматривать выполнение всех требований безопасного производства работ.

8.101. Перегрузка камня должна производиться механизированным способом. При перегрузке камня с помощью ковшей последние должны быть оборудованы односторонними самоотцепами или приспособлениями, обеспечивающими полное высыпание груза.

8.102. Присутствие людей в зонах перегрузки камня запрещается.

8.103. Загрузка камня в ковши должна производиться механизированным способом. Ковши следует загружать таким образом, чтобы исключалась возможность падения камней при перемещении. Навалка камня вручную запрещается.

8.104. Перегрузка строительных материалов в таре (бочках, ящиках, мешках) или в пакетах должна производиться с учетом выполнения требований безопасности при переработке соответствующей категории грузов, изложенных в настоящих ПБТП.

8.105. Строповку крупноразмерных железобетонных конструкций следует производить за специальные монтажные петли, предназначенные для этих целей, с использованием соответствующих грузозахватных приспособлений.

При отсутствии монтажных петель строповку производить металлическими стропами.

Способы строповки должны во всех случаях исключать возможность падения конструкций или их излома.

Строповка крупноразмерных железобетонных конструкций

должна производиться по схемам, составленным с учетом прочности и устойчивости поднимаемых конструкций.

8.106. При перемещении железобетоных конструкций необходимо принимать меры, препятствующие их раскачиванию, вращению. Зона перемещения конструкций должна быть обозначена хорошо видимыми предупредительными знаками.

8.107. При складировании крупноразмерных конструкций должна быть обеспечена устойчивость каждой отдельной конструкции.

Химические, вредные, ядовитые, взрывоопасные, легковоспламеняющиеся, пылящие и спекающиеся грузы

8.108. Перегрузка химических, вредных, ядовитых, взрывоопасных и легковоспламеняющихся грузов, а также необработанного кожевенного сырья допускается по заблаговременному согласованию с органами санитарно-технического и пожарного надзора на специально отведенных и оборудованных участках (причалах).

Перегрузка, складирование, хранение вредных, ядовитых, легковоспламеняющихся грузов производится в соответствии с Правилами морской перевозки опасных грузов (МОПОГ).

Перегрузка химических и ядовитых грузов, не вошедших в перечень Правил МОПОГ, в каждом отдельном случае регламентируется специальными правилами (инструкциями) или предписаниями технической инспекции профсоюза и органов санитарного надзора.

О всех предполагаемых работах с вредными и опасными грузами диспетчерская служба порта заблаговременно, до прибытия грузов в порт, должна сообщить в санитарно-эпидемиологическую станцию, службе техники безопасности порта и пожарному надзору, указав место предполагаемых работ и род груза.

Крытые склады для хранения сильнодействующих ядовитых веществ всех категорий должны быть оборудованы принудительной вентиляцией, обеспечивающей поддержание состояния воздушной среды в пределах санитарных норм.

Открытые площадки и крытые склады для хранения химических, вредных, ядовитых, взрывоопасных и легковоспламеняющихся грузов должны быть ограждены, снабжены соответствующими трафаретами и предупреждающими знаками.

Перед началом выгрузки химических, опасных и ядовитых грузов из трюмов и железнодорожных вагонов последние должны быть проветрены после открытия дверей вагонов, люков до полного удаления вредных газов и испарений.

8.109. Переработку кальцинированной соды, хлористого бария в мешках и других аналогичных по воздействию на организм человека веществ не производить с 8-00 до 20-00 часов при температуре свыше +20°С, а также при ветре 5 баллов и выше.

В зависимости от физико-химических свойств груза все лица, непосредственно участвующие в перегрузочном процессе, должны быть обеспечены соответствующей спецодеждой и средствами индивидуальной защиты (очки, респираторы, противогазы и др.).

8.110. В местах, где производится перегрузка вредных и опасных грузов, по указанию санитарно-эпидемиологической станции выставляется медицинский пост и устанавливаются предупредительные надписи (знаки).

8.111. Допуск портовых рабочих и других лиц к перегрузке вредных грузов должен производиться после прохождения ими медицинского осмотра и инструктажа по безопасному производству работ с данным грузом. При постоянной работе с такими грузами портовые рабочие должны подвергаться периодическим медицинским осмотрам, частота которых определяется санитарно-эпидемиологической станцией в зависимости от степени вредности грузов.

8.112. До начала перегрузки вредных грузов работающие должны быть ознакомлены с санитарными правилами при работе с такими грузами. Инструктаж должен проводить производитель работ и медперсонал.

8.113. В целях предупреждения несчастных случаев при перегрузке вредных грузов особое внимание должно быть обращено на состояние тары. Если перед началом работ или в процессе их выполнения будет обнаружено выделение из груза паров или газов, до устранения этого явления работы производить запрещается.

8.114. Перерывы на отдых должны регулироваться специальной инструкцией, разработанной портом и согласованной с санитарно-эпидемиологической станцией.

8.115. При перегрузке легковоспламеняющихся и горючих грузов курить и разводить огонь разрешается только в специально отведенных для этого местах при условии соблюдения всех противопожарных правил.

8.116. Во время и после переработки химических, вредных, опасных, взрывоопасных и легковоспламеняющихся грузов запрещается курить, принимать пищу и отлучаться по личным надобностям до того, как будут тщательно вымыты руки, прополоскана полость рта и выполнены другие требования личной гигиены согласно указаниям медперсонала.

8.117. Во избежание несчастных случаев и отравлений вредные, ядовитые, взрывоопасные и легковоспламеняющиеся грузы, находящиеся на открытых площадках, под навесом и в складских помещениях, необходимо охранять.

8.118. При изменениях метеорологических условий, влияющих на состояние вредных и опасных грузов, в связи с чем могут произойти несчастные случаи или отравления, работы должны быть прекращены.

8.119. Запрещается переносить на спине и на плечах ядовитые и разъедающие кожу вещества (бром, минеральные и органические кислоты, уксусную эссенцию, пек, марганцовокислый калий, негашеную известь и т. д.). Бутыли с кислотами следует переносить с большой осторожностью в специальных корзинах или другой соответствующей таре двумя рабочими, подняв их на высоту 15—25 см от поверхности. В местах переработки щелочей и кислот должен находиться нейтрализующий раствор для оказания помощи при ожогах.

8.120. При обнаружении россыпи или утечки вредных веществ вследствие повреждений или некачественной тары следует предупредить их вредные действия на людей.

Выполнять работу по устранению последствий россыпи и утечки необходимо в спецодежде, резиновых сапогах, противогазах, респираторах, резиновых перчатках с длинными крагами.

Руководить данными работами должно ответственное лицо, являющееся специалистом в вопросах переработки данных грузов.

8.121. По окончании работ с вредными и опасными грузами портовые рабочие должны принять душ. Санобработка в душевой пропускного типа производится лишь после работ на грузах, требующих карантинной обработки.

При отсутствии в порту обмывочных пунктов перегрузка грузов, требующих карантинной обработки, запрещается.

Обмывочный пункт должен быть обеспечен аптечкой, нейтрализующим мылом, полотенцами и мочалками. При обмывочном пункте должны быть оборудованы две раздевалки: одна с индивидуальными шкафчиками для хранения чистой одежды, другая — для хранения (до обработки) загрязненной спецодежды.

После использования спецодежда должна быть обезврежена по указанию санитарного врача в специальных помещениях.

8.122. Грузозахватные приспособления и технологическую оснастку, находившиеся в соприкосновении с вредными и опасными грузами, следует подвергать тщательной механической чистке, а в отдельных случаях и специальной санитарной обработке. Механическая чистка, мойка и санитарная обработка бывших в употреблении грузозахватных приспособлений должны производиться по указанию санитарного врача в специальных помещениях.

8.123. Трюм, вагон, автомашина, площадка, склад и все прочие места, где производилась перегрузка вредных грузов, после окончания работы должны подвергаться тщательной механической или санитарной обработке под контролем санитарного врача.

8.124. Перегрузка веществ, способных к образованию взрывчатых смесей, самозагорающихся и воспламеняющихся от действия воды, легковоспламеняющихся жидкостей, а также баллонов или сосудов под давлением должна производиться днем или

при безопасном освещении. При перегрузке этих грузов нужно принимать особые меры предосторожности против поломки и нарушения плотности тары: их нельзя бросать, кантовать, волочить и оставлять в неустойчивом положении.

Баллоны со сжатыми и сжиженными газами

8.125. К работе с баллонами со сжатыми и сжиженными газами допускаются портовые рабочие, прошедшие специальное обучение безопасным приемам и методам работы с данным грузом.

8.126. Перегрузка подъемными кранами баллонов со сжатыми и сжиженными газами должна производиться в специальной прочной таре, снабженной амортизаторами с упругими прокладками. Во избежание перемещения и падения баллоны при перегрузке должны быть закреплены.

8.127. Перегрузка баллонов со сжатыми и сжиженными газами должна производиться в специальных контейнерах или кассетах в соответствии с правилами Госгортехнадзора и МОПОГ.

8.128. Перемещение и транспортирование баллонов следует производить на малой скорости, не допуская толчков и ударов.

Перевозка, перегрузка и хранение баллонов под давлением разрешается только при наличии навинченных предохранительных колпаков и укладке баллонов в кузове автомашины горизонтально на специальные подкладки, имеющие гнезда, обитые мягким материалом и предохраняющие их от соприкосновения друг с другом.

Перевозка баллонов в вертикальном положении допускается при условии установки их в специальные контейнеры и надежного крепления, исключающего их сдвиг.

Запрещается оставлять баллоны со сжатым или сжиженным газом длительное время на солнце или вблизи нагревательных приборов, а также бросать их с высоты и ударять по ним.

8.129. При перегрузке, транспортировании и хранении порожних необработанных баллонов после хранения в них сжатых и сжиженных газов следует выполнять требования пп. 8.125.—8.129. настоящих ПБТП.

Порожние баллоны должны иметь плотно закрытые вентили и навернутые колпаки, а также наклейку с четкой надписью «Порожний».

8.130. При обнаружении поврежденных баллонов и выделения из них газов (шипение, свист или запах выходящего газа) необходимо под надзором руководителя работ немедленно принять меры предосторожности в зависимости от свойств газов:

8.130.1. Баллоны с газами I разряда (негорючими и неядовитыми, например, со сжатым воздухом, азотом, углекислотой, гелием, неоном) следует быстро отнести в сторону, положить на землю и следить за ними до тех пор, пока не прекратится выделение газов.

8.130.2. Баллоны с газами II разряда (горючими, например, водородом, хлорметилом, ацетиленом) следует быстро отнести на расстояние не менее 100 м от жилых и производственных зданий, тщательно устранив при этом возможность воспламенения газов от какого-либо источника огня, и оставить там до полного прекращения выхода газа.

8.130.3. Баллоны с газами III разряда (ядовитыми, например, с аммиаком, сернистым ангидридом и др.) следует быстро унести на расстояние не менее 100 м в подветренную сторону от жилых и производственных зданий и причалов, на которых производятся работы или у которых стоят суда, и закопать в землю на глубину 1 м. Ямы для этого должны быть заготовлены до начала работ. При переноске пропускающих газ баллонов и закапывании их в землю рабочие должны носить противогазы.

8.130.4. Сосуды и баллоны с жидким воздухом и кислородом следует отнести в сторону и оставить там до полного испарения. Рабочие, переносящие их, должны надевать прочные рукавицы, защищающие от действия низких температур.

Должна быть исключена возможность соприкосновения жидкого или газообразного кислорода с минеральными маслами или органическими жирами.

Взрывоопасные грузы (ВВ)

8.131. Погрузка и выгрузка взрывоопасных грузов должна производиться под наблюдением специально назначенного лица в соответствии с Едиными правилами безопасности при взрывных работах (Госгортехнадзора) и разработанными на их основании положениями и инструкциями по безопасному производству работ.

8.132. Места погрузки или разгрузки взрывоопасных грузов в портах должны быть не ближе 250 м от жилых и производственных строений и от общих мест погрузки и хранения грузов.

У мест производства работ должны быть выставлены наблюдательные посты, не допускающие людей, не имеющих отношения к погрузке и выгрузке, в опасную зону.

8.133. Не допускается скопление автотранспортных средств и железнодорожных вагонов с ВВ.

8.134. В процессе погрузки ящики или мешки с взрывоопасными грузами нужно располагать равномерно по всему полу вагона или трюма и надежно крепить так, чтобы при толчках или качке они не могли перемещаться или ударяться друг о друга, а также о стенки вагона или борта судна.

8.135. Укладывать ящики или мешки со взрывоопасными грузами в несколько ярусов нужно с таким расчетом, чтобы при их погрузке исключалась необходимость хождения по нижнему их ряду для загрузки следующего, для чего необходимо на ранее погруженном грузе устраивать сплошной прочный настил из досок (сепарации).

8.136. Во избежание перемещения грузов в трюме между отдельными ящиками, штабелями, бортами судна не должно оставаться свободного пространства, для чего между штабелями груза, бортами и палубой судна необходимо устанавливать крепление.

8.137. Перегрузка опасных грузов I, III и IV классов должна производиться грузозахватными приспособлениями, исключающими искрообразование. Крюк крана должен быть обмотан мешковиной или оплетен мягкими матами во избежание искрообразования от удара о комингс люка. Комингс люка следует покрыть мешковиной, брезентами или специальными деревянными щитами.

Используемые для транспортировки ВВ транспортные средства с электроприводом должны быть выполнены во взрывобезопасном исполнении, а с двигателями внутреннего сгорания — оборудованы искроуловителями.

8.138. Подъем и опускание груза должны производиться медленно и плавно, а сама погрузка — с соблюдением всех мер предосторожности (не толкать, не бросать, не волочить, не ударять и пр.).

При использовании грузозахватных приспособлений и грузоподъемных кранов вес поднимаемых взрывоопасных грузов не должен превышать 50% грузоподъемности кранов и грузозахватных приспособлений.

Легковоспламеняющиеся грузы

8.139. Перед началом выгрузки бочек с бензином и другими горючими летучими жидкостями следует установить в каждом открытом трюме вентиляторы, которые должны работать до полного проветривания трюмов.

8.140. Бочки с горючими жидкостями при укладке нужно устанавливать пробкой вверх, причем между горизонтальными рядами уложенных бочек должны быть прокладки из досок. При обнаружении признаков течи или каких-либо других неисправностей тары поврежденные бочки следует изъять из штабеля (трюма, вагона и т. д.) и устранить течь с принятием мер противопожарной безопасности.

8.141. Запрещается ударять бочки друг о друга, а также о другие твердые предметы. Для этого в необходимых местах следует укладывать маты. Запрещается сбрасывать бочки.

При складировании крайние бочки в штабеле следует подклинивать.

8.142. Перегрузка в ночное время легковоспламеняющихся веществ (целлулоида и изделий из него, спичек, белого и красного фосфора и др.) допускается только с разрешения начальника порта при достаточном освещении рабочих мест.

8.143. Перегружать хлопок и другие легковоспламеняющиеся грузы в темное время суток можно только при свете прожекто-

ров или светильников в безопасном исполнении, штепсельные розетки для которых должны находиться вне помещения, где производятся перегрузочные работы.

Пылящие грузы

8.144. При перегрузке пылящих грузов должны применяться противопыльные комбинезоны (с капюшонами) и респираторы. Вблизи места производства этих работ должны быть приготовлены в достаточном количестве запасные фильтры для респираторов. При перевозке пылящих грузов на открытом подвижном составе их следует укрывать брезентами.

Запрещается погрузка пылящих грузов в горячем состоянии (цемент, известь, битум, асфальт и др.) в деревянные кузовы автомашин.

Спекающиеся грузы

8.145. При перегрузке спекающихся грузов навалом должны выполняться требования пп. 8.83.—8.98. настоящих ПБТП.

8.146. При перегрузке спекающихся грузов следует максимально использовать средства механизации.

8.147. Спекающиеся грузы, как правило, следует хранить в закрытых складских помещениях или в складах-навесах. Если груз хранится в складах-навесах, он должен быть уложен на расстоянии не менее 3 м от краев навеса.

8.148. Закрытые склады и склады-навесы необходимо надлежащим образом подготовить к хранению спекающихся грузов. При постоянных потоках этих грузов места их складирования должны быть специализированы и оборудованы механизмами.

Примечание. Как исключение временное хранение спекающихся грузов на открытых площадках может быть разрешено начальником порта, а при его отсутствии заместителем на основании письменного согласия клиента и органов санитарного надзора.

8.149. Способы и сроки хранения спекающихся грузов по возможности не должны вызывать киркования, резания, неоднократной перевалки, проведения взрывных работ или уничтожения груза.

8.150. Для перегрузки спекающихся грузов в таре и замены тары или ее исправления следует выделять специальные места.

8.151. Рассыпанный груз, годный к использованию, нужно своевременно убирать с рабочих мест и мест хранения и затаривать. Негодный к использованию и засоренный груз следует своевременно убирать с территории.

8.152. Перегрузка спекающихся грузов во время сильного дождя и ветра (7 баллов и выше) должна быть прекращена.

Пек

8.153. Погрузка и выгрузка пека в морских портах должны производиться в соответствии с действующими санитарными правилами (Приложение 6 настоящих ПБТП).

Ферромарганцевая руда

8.154. Ферромарганец, как правило, надо перерабатывать механизированным способом. Как исключение допускается куски ферромарганца массой от 30 до 50 кг укладывать в ковш двумя портовыми рабочими.

8.155. Запрещается бросать отдельные куски ферромарганца во избежание образования искр. При обнаружении нагревания ферромарганца и выделения запаха фосфористого водорода (запах чеснока) работы немедленно должны быть прекращены и приняты меры по предотвращению нагревания. Работы могут быть возобновлены только после устранения нагревания и запаха.

8.156. Хранить ферромарганец следует на хорошо очищенной площадке, имеющей твердое покрытие или настил и габаритные стенки.

Животные, птицы и сырые животные продукты

8.157. Порты, в которых производится систематическая погрузка или выгрузка животных и птиц, должны иметь соответствующее оборудование (причал, скотозагоны, изоляторы, навесы и водопой), а также помещение для ветеринарного надзора и проводников.

8.158. Администрация порта обязана извещать представителей ветсаннадзора о предстоящей погрузке или выгрузке животных. При перегрузочных работах следует руководствоваться Правилами перевозки животных, птиц и сырых животных продуктов.

Перегрузка скота и зверей, как правило, должна производиться под наблюдением проводников клиента или специально обученных лиц, имеющих знания и опыт по уходу за животными.

Перегрузочные средства и приспособления (платформы, трапы, сходни, носилки и т. п.) должны быть чистыми, сходни и трапы — иметь глухие перила.

8.159. При выявлении у животных признаков заболеваний, необходимо об этом поставить в известность представителя санинспекции.

8.160. Перегрузка животного сырья должна производиться с соблюдением профилактических мероприятий, не создавая пыли на судне и на складе. Бросать тюки и пачки кожсырья запрещается.

8.161. Место, где находились грузы, все проходы и трапы, мостки и спуски после работы с животным сырьем, а также после перегрузки животных следует тщательно убрать с помощью мокрых стружек и опилок или с водой, не поднимая при этом пыли.

8.162. Все перегрузочные работы с сырыми животными продуктами должны производиться в установленной для этой цели спецодежде и средствах индивидуальной защиты, работа в которых с другими грузами запрещается.

Для хранения указанной спецодежды и средств индивидуальной защиты в портах должны быть отведены особые места.

Мороженое мясо в тушах

8.163. Перегрузка мяса в тушах, не имеющих специальных устройств для строповки, производится с помощью специальных ковшей или грузовых сеток.

Перегрузка туш, имеющих специальные приспособления для строповки, производится с помощью крановой подвески с гачками.

8.164. Перед началом расформирования слоя туш следует проверить состояние укладки загруженного груза и при обнаружении неустойчиво лежащих туш поправить их с помощью крючков (шестов).

8.165. Загрузка ковша производится плотными рядами туш не выше его краев.

8.166. Выгрузку из трюма судна следует производить послойно по всей площади с углублением не более 2 туш.

При снятии верхних туш слоя рабочие должны убедиться, что одновременно не сползают соседние туши; в противном случае туши должны стаскиваться на нижележащий слой с помощью крючка длиной до 1 м рабочими, находящимися сбоку от сталкиваемой туши.

8.167. При погрузке туш в вагоны или автотранспорт необходимо использовать грузовые столы.

Укладку туш в вагоне следует производить плотными рядами, исключающими их самопроизвольное скольжение.

9. ПРОИЗВОДСТВО ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Подготовка к работе в зимних условиях

9.1. Каждый морской порт должен быть надлежащим образом подготовлен к работе в зимних условиях. Для этого необходимо провести следующие мероприятия:

9.1.1. Производственные, административно-конторские, служебно-вспомогательные и бытовые помещения нужно утеплять и отапливать так, чтобы температура в них соответствовала требованиям действующих санитарных норм.

9.1.2. При работе на открытом воздухе в зимнее время следует устанавливать периодические перерывы для обогрева работающих либо прекращать работы.

Температура воздуха, а также сила ветра, при которых устанавливаются перерывы или прекращается работа, определяются постановлением Исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся в зависимости от местных климатических условий. Число и продолжительность таких перерывов устанавливаются приказом начальника порта по согласованию с профсоюзной организацией.

9.1.3. Приказом начальника порта должны быть определены порядок и меры безопасности при устройстве и использовании переходных и проездных мостиков через переправы на акватории порта. В каждом конкретном случае на производство работ в зимних условиях по очистке территории порта, причалов, проезжих дорог, переходов, железнодорожной колеи и крановых путей, стрелочных переводов, крыш зданий и др. должен составляться план организации работ с указанием необходимых мер безопасности,

9.1.4. Технологические карты на переработку отдельных видов грузов следует составлять с учетом мероприятий по обеспечению безопасности в зимних условиях.

9.2. При температуре воздуха ниже —15°С применение цепных стропов, застропка грузов «в удав» стальными стропами без применения роликовых скоб запрещается.

Применение синтетических стропов, лент, тросов для производства погрузочно-разгрузочных работ при температуре ниже —20° С не допускается.

9.3. Площадки для складирования груза должны быть очищены от снега и льда. В отдельных случаях допускается складирование груза на льду или утрамбованном снегу при условии обязательного крепления груза (во избежание разваливания штабеля во время подтаивания льда и снега).

Перед погрузкой груз должен быть очищен от снега и льда.

9.4. Рампы складов, причалы, железнодорожные и крановые пути, проходы, переезды и проезжие дороги должны постоянно очищаться от снега и льда. Места производства работ, проходы и проезды при необходимости следует посыпать песком или шлаком.

Работы по очистке от снега и посыпке песком, как правило, должны быть механизированы. С целью предотвращения возможности переезда через колесоотбойные брусья причалов и рамп складов транспортными средствами не допускается завал снегом и льдом колесоотбойных устройств, следует регулярно производить их очистку с обеих сторон.

9.5. На снежном покрове транспортирование груза должно производиться автопогрузчиками на пневматических шинах. Применение автопогрузчиков с колесами, ошинованными литой резиной, допускается лишь при наличии рифления на шинах или при их обвязке цепями.

В случае отсутствия автопогрузчиков, приспособленных для работы на снежном покрове, доставка их к месту работы должна производиться на специально оборудованных салазках или других средствах.

9.6. Работы по выгрузке леса из воды при температуре ниже 0°С, вызывающей обледенение рабочих мест, а также формированию подъемов на воде или подгонке леса должны быть прекращены, если невозможно принять меры, устраняющие скольжение ног, работающих по обледенелому лесу.

10. ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РЕМОНТНЫХ РАБОТ ПЕРЕГРУЗОЧНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

10.1. Ремонт перегрузочных машин и оборудования производится в соответствии с действующим Положением о планово-предупредительном ремонте перегрузочных машин морских портов.

10.2. Производство ремонтных работ на работающих кранах запрещается. Перед началом ремонтных работ кран должен быть выведен из эксплуатации.

При постановке крана на ремонт следует отключить главный рубильник и вынуть вставки плавких предохранителей; на ручке рубильника должен быть вывешен плакат: «Не включать — работают люди». Этот плакат может быть снят лишь по окончании ремонта лицом, ответственным за его исполнение.

В тех случаях, когда в электросхеме крана отсутствуют плавкие предохранители, второй разрыв в сети должен осуществляться отключением крана от колонки. При этом кабель должен быть полностью намотан на барабан и на нем должен быть вывешен второй предупреждающий плакат.

В зоне ремонтируемого крана должны быть с двух сторон выставлены плакаты «Кран в ремонте, проход запрещен».

10.3. Ремонт верхнего блока и других деталей на стрелах кранов, у которых можно опустить стрелу на землю, допускается производить только при опущенной стреле. Для кранов, у которых стрела не может быть опущена на землю, ремонтировать детали, установленные на ней, следует при возможно меньших наклонах ее к горизонту.

Ремонт верхних блоков стрелы, металлоконструкций и других деталей кранов должен производиться в соответствии с правилами выполнения работ при монтаже и демонтаже технологического подъемно-транспортного оборудования (СНиП III-А. 11-70). Техническая документация на изготовление подвесных люлек и инструкции на выполнение работ по ремонту, покраске крана и других работ на высоте должна быть утверждена главным инженером порта и согласована с помощником начальника порта по технике безопасности.

10.4. Работа на стрелах допускается при наличии на них перил высотой не менее 1 м.

10.5. Работающие на высоте должны снабжаться предохранительными поясами с цепью, которую на месте работы нужно закрепить за неподвижные детали крана.

К ремонтным работам, связанным с подъемом на высоту, допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста, годные по состоянию здоровья к работе на высоте и прошедшие инструктаж по безопасным приемам работы.

Запрещается находиться и производить ремонтные работы на стреле крана или в люльке при силе ветра свыше 3 баллов, а также поднимать людей на высоту при ремонтных работах авто- и электропогрузчиками без специального приспособления, обеспечивающего безопасность работы.

10.6. Все работы на стрелах, сопровождающиеся перемещением деталей массой 25 кг и более, а также длительные работы должны производиться с лесов. У места работы следует устроить прочные горизонтальные площадки, обнесенные перилами высотой не менее 1 м со сплошной зашивкой снизу высотой 15 см. Устройство и эксплуатация лесов должны осуществляться в соответствии с требованиями СНиП III-А. 11-70 (раздел 8).

10.7. Работа с ручным электроинструментом и переносными ручными лампами выполняется в соответствии с Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей.

10.8. Переносные светильники должны иметь корпус из непроводящего электрический ток материала, патрон из такого же материала с воротником, закрывающим цоколь лампы, защитную сетку и приспособление, предупреждающее выдергивание шнура из корпуса.

Провод для питания переносных светильников должен быть шланговым и не иметь повреждений.

10.9. При ремонте ходовой части автомобильного и электрического транспорта необходимо принять меры против сдвигов его с места и падения поднятых частей машины. Для этой цели следует остановить транспорт ручным тормозом, включить первую передачу и применить специальные упоры.

Ремонтировать машину со снятыми колесами, вывешенную только на одних подъемных механизмах (домкраты, тали и т. д.) запрещается.

10.10. Техническое обслуживание и ремонт автомашин с работающим двигателем не разрешается (кроме случаев регулировки двигателя и тормозов).

10.11. При ремонте аккумуляторных батарей и работах с электролитом необходимо выполнить следующие условия:

10.11.1. Помещения, где производятся работы с электролитом, должны быть оборудованы принудительной приточно-вытяжной

вентиляцией. Кроме того, должны быть приняты меры против появления искрообразования.

10.11.2. Одновременный ремонт (и нахождение) в одном помещении кислотных и щелочных аккумуляторных батарей запрещается.

10.11.3. Искусственное освещение должно быть выполнено во взрывобезопасном исполнении.

10.11.4. Покрытия площадок, полов в местах ремонта аккумуляторных батарей и работы с электролитом должны быть из кислотостойкого материала.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии в портах (пристанях) Министерства морского флота

(утверждены приказом ММФ от 19 сентября 1974 г. № 154 и согласованы ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота 4 сентября 1974 г.)

I. Общие положения

1.1. Настоящее Типовое положение распространяется на порты (пристани) Министерства морского флота и устанавливает обязанности руководящих и инженерно-технических работников и подразделений по технике безопасности (именуемых в дальнейшем «Служба») по обеспечению безопасных и здоровых условий труда.

1.2. Основными задачами работы по технике безопасности и производственной санитарии являются:

1.2.1. Обеспечение безопасных и здоровых условий труда при производстве перегрузочных работ, эксплуатации портовых сооружений, грузоподъемного и подъемно-транспортного оборудования, грузозахватных приспособлений, автотранспорта, энергетического хозяйства и других портовых технических средств.

1.2.2. Внедрение современных достижений науки и техники в целях предупреждения производственного травматизма и профессиональных заболеваний.

1.2.3. Ликвидация тяжелых, опасных и вредных для здоровья людей работ и производств, повышение культуры производства.

1.2.4. Повышение руководящими, инженерно-техническими работниками, рабочими и служащими порта (пристани) знаний безопасных методов производства работ, правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности и действующего законодательства по охране труда.

1.2.5. Осуществление систематического контроля за соблюдением правил, норм, требований и инструкций по охране труда и технике безопасности на каждом рабочем месте.

1.3. Общее руководство работой по технике безопасности, производственной санитарии и соблюдению действующего законодательства по охране труда возлагается на начальника порта (пристани).

1.4. Работа по обеспечению безопасных и здоровых условий труда осуществляется всеми руководящими и инженерно-техническими работниками управления порта (пристани), грузового района (участка) и других подразделений, а на судах — их командным составом.

1.5. В настоящем Типовом положении определены обязанности руководителей порта (пристани) и его производственных подразделений, поэтому при разработке положения об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии в конкретном порту должны быть определены обязанности и ответственность других руководящих и инженерно-технических работников порта (пристани) и его подразделений (например, заместителей нач. грузового района, нач. склада, начальников других отделов, сменного диспетчера, технолога и т. д.), исходя из специфических условий их участка работы.

Примечания: 1. При определении задач, обязанностей и прав по технике безопасности и производственной санитарии руководящих и инженерно-технических работников портовых мастерских следует также руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии на судоремонтных и других предприятиях ММФ.

2. При определении задач, обязанностей и прав по технике безопасности и производственной санитарии командного состава судов портового флота следует также руководствоваться Типовым положением об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии в пароходствах ММФ.

1.6. Непосредственная организация работы по технике безопасности и производственной санитарии и осуществлении контроля за проведением мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда, ликвидации причин травматизма и соблюдению законодательства по охране труда возлагается на Службу техники безопасности, подчиненную непосредственно начальнику порта (пристани).

1.7. В соответствии с законодательством Союза ССР все должностные лица, обязанные обеспечивать на производстве соблюдение требований техники безопасности и производственной санитарии, несут ответственность за несоблюдение этих обязанностей в административном, дисциплинарном или уголовном порядке в зависимости от характера и тяжести допущенного нарушения.

2. Основные обязаности по технике безопасности и производственной санитарии

2.1. Начальник порта (пристани)

2.1.1. Осуществляет общее руководство работой по обеспечению безопасных и здоровых условий труда в порту (пристани).

2.1.2. Обеспечивает через своих заместителей, начальников отделов, грузовых районов (участков) и других подразделений порта (пристани), капитанов судов портового флота выполнение мероприятий по созданию здоровых и безопасных условий труда и соблюдение законодательства по охране труда, четкую работу системы постоянного контроля по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии, обучение, инструктаж и

проверку знаний руководящими, инженерно-техническими работниками, рабочими и работниками плавсостава правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии.

2.1.3. Обеспечивает разработку и утверждает по согласованию с комитетом профсоюза планы мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда, предусматривая в них внедрение новой техники и технологии, механизации и автоматизации тяжелых, опасных и вредных для здоровья людей работ, выделяет денежные и материальные средства для выполнения этих планов мероприятий, на оборудование кабинета по технике безопасности и пропаганду охраны труда.

2.1.4. Устанавливает по согласованию с комитетом профсоюза рациональный режим работы отдельных производств, продолжительность отпуска работникам с ненормированным рабочим днем, перечень работ и профессий, дающих право на бесплатное получение спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты, обеспечивает своевременную их выдачу, стирку, ремонт, дезинфекцию и хранение.

2.1.5. Заслушивает ежедневно на диспетчерских совещаниях доклад помощника (старшего инженера) по технике безопасности и принимает решения по текущим вопросам охраны труда и устранению недостатков и нарушений, выявленных службой техники безопасности.

2.1.6. Рассматривает совместно с комитетом профсоюза итоги постоянного контроля по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии и ход выполнения комплексного плана мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма, соглашения по охране труда (приложение к коллективному договору).

2.1.7. Принимает меры воздействия к нарушителям норм, правил и инструкций по технике безопасности, производственной санитарии и законодательства по охране труда.

2.1.8. Применяет совместно с комитетом профсоюза моральные и материальные стимулы поощрения рабочих, инженерно-технических работников, работников плавсостава портофлота, достигших положительных успехов.

2.1.9. Своевременно извещает вышестоящие и профсоюзные органы, техническую инспекцию профсоюза и прокуратуру о несчастных случаях со смертельным исходом, а также о тяжелых и групповых случаях, принимает участие в расследовании их причин и обстоятельств в установленные сроки, возглавляя до прибытия технического инспектора профсоюза комиссию по расследованию, принимает меры к ликвидации этих причин, обеспечивает своевременное расследование и правильный учет других несчастных случаев.

2.2. Заместитель начальника порта (пристани) по эксплуатации

2.2.1. Осуществляет руководство и контроль за обеспечением техники безопасности и санитарно-гигиенических норм при организации и проведении погрузочно-разгрузочных работ и надзор за содержанием в исправном состоянии и правильным применением грузозахватных приспособлений и вспомогательного инвентаря и в других подразделениях порта (пристани) по заведованию.

2.2.2. Предусматривает конкретные меры безопасности и соблюдение санитарно-гигиенических норм при разработке технологических карт (типовых, рабочих, опытных, оперативных планов) на все виды и варианты перегрузочных работ и контролирует их соблюдение.

2.2.3. Контролирует соблюдение Правил МОПОГ и Правил техники безопасности в морских портах при подготовке и проведении перегрузочных операций с опасными и вредными для здоровья людей грузами.

2.2.4. Организует контроль за правильностью укладки грузов на причалах и тыловых площадях, соблюдение свободных проходов и проездов между штабелями грузов и принимает меры, исключающие загроможденность подкрановых путей, мест производства перегрузочных работ и доступа к судам. Устанавливает пути и порядок движения средств безрельсового и автотранспорта в порту (пристани).

2.2.5. Принимает участие в разработке перспективных и текущих планов мероприятий по дальнейшему облегчению и оздоровлению условий труда портовых рабочих и ликвидации причин травматизма, обеспечивает осуществление этих планов.

2.2.6. Участвует в комиссии по расследованию несчастных случаев, происшедших при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, утверждает акты по форме Н-1, разрабатывает мероприятия по устранению причин несчастных случаев и обеспечивает своевременность осуществления этих мероприятий. Обеспечивает точный учет несчастных случаев в подчиненных производственных подразделениях.

2.2.7. Организует совместно со Службой техники безопасности разработку новых и пересмотр действующих инструкций по технике безопасности для портовых рабочих, складских и других работников подведомственных подразделений, утверждает их и организует обеспечение инструкциями этих работников.

2.2.8. Принимает участие в работе по обучению и проверке знаний руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований техники безопасности и производственной санитарии и законодательства по охране труда.

2.2.9. Систематически (1—2 раза в месяц) в установленные в порту (пристани) дни проводит совещания по текущим вопро-

сам техники безопасности и производственной санитарии, состоянию производственного травматизма, рассмотрению эффективности мер, принятых для устранения причин происшедших несчастных случаев в подчиненных производственных подразделениях.

2.2.10. Ежеквартально в установленные сроки совместно с представителями профорганизации, службы техники безопасности, санитарного надзора, отдела технологии и диспетчерской службы проводит проверку соблюдения действующих правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности, производственной санитарии, законодательства по охране труда, выполнения плановых мероприятий по улучшению условий труда, предписаний контролирующих и вышестоящих органов, регулярность и результаты проведения ежедневного и ежемесячного контроля состояния техники безопасности на рабочих местах грузовых районов (участков), складов и в других подчиненных производственных подразделениях.

2.3. Главный инженер порта (пристани)

2.3.1. Осуществляет руководство и контроль за обеспечением техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации грузоподъемных, трюмных, вагонных, складских машин, перегружателей, грузозахватных приспособлений, транспортных средств, другого оборудования и надзор за правильным применением, безопасностью обслуживания, своевременным ремонтом и содержанием в исправном состоянии всех портовых технических средств.

2.3.2. Контролирует организацию безопасных и здоровых условий труда в механических мастерских, ремстройконторе, энергетическом и паросиловом хозяйствах и других подразделениях порта по заведованию.

2.3.3. Руководит разработкой проектов перспективных и текущих планов мероприятий по дальнейшему улучшению условий труда и ликвидации причин травматизма в подчиненных производственных подразделениях и контролирует своевременное и качественное их выполнение.

2.3.4. Обеспечивает соблюдение требований техники безопасности и производственной санитарии, а также учет рекомендаций технической эстетики при модернизации перегрузочных машин и оборудования и контролирует выполнение указанных условий в проектах на строительство новых или реконструкцию действующих производственных объектов.

2.3.5. Контролирует обеспечение безопасности при выполнении монтажных и демонтажных работ на территории порта.

2.3.6. Организует совместно со Службой техники безопасности разработку новых и пересмотр действующих инструкций по технике безопасности для рабочих всех профессий, занятых на

работах в подчиненных производственных подразделениях, утверждает их и организует обеспечение инструкциями этих рабочих.

2.3.7. Участвует в комиссии по расследованию несчастных случаев, происшедших в подчиненных производственных подразделениях или при производстве погрузочно-разгрузочных работ из-за технических причин (неисправность оборудования, отсутствие или несовершенство оградительной техники, отсутствие сигнализации и т. п.).

Разрабатывает совместно с непосредственным руководителем производственного подразделения, на котором произошел несчастный случай, меры по ликвидации причин несчастных случаев и контролирует их выполнение. Утверждает акт о несчастном случае по форме Н-1.

2.3.8. Принимает участие в работе по обучению и проверке знаний руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований техники безопасности и производственной санитарии и законодательства по охране труда.

2.3.9. Систематически (1—2 раза в месяц) в установленные в порту (пристани) дни проводит совещания по текущим вопросам техники безопасности и производственной санитарии, состоянию производственного травматизма, рассмотрению эффективности мер, принятых для устранения причин происшедших несчастных случаев в подчиненных производственных подразделениях.

2.3.10. Ежеквартально в установленные сроки совместно с представителями профорганизации, Службы техники безопасности, санитарного надзора, отдела механизации и представителей других необходимых отделов порта (пристани) проводит проверку соблюдения действующих правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности, производственной санитарии и законодательства по охране труда, выполнения плановых мероприятий по улучшению условий труда, предписаний контролирующих и вышестоящих органов, регулярность и результаты проведения ежедневного и ежемесячного контроля состояния техники безопасности на рабочих местах в подчиненных подразделениях.

2.4. Главный диспетчер порта (пристани)

2.4.1. Предусматривает при составлении проекта сменно-суточного плана порта (пристани) условия, обеспечивающие безопасность производства погрузочно-разгрузочных работ, сообщает об этих мерах безопасности начальникам грузовых районов (участков), портовых пунктов, диспетчерскому персоналу, другим заинтересованным работникам.

2.4.2. Осуществляет оперативный контроль за соблюдением требований техники безопасности и производственной санитарии на погрузочно-разгрузочных работах в трюмах судов, железнодорожных вагонах и на складах и требует от руководящих и ин-

женерно-технических работников грузовых районов (участков) точного соблюдения правил, норм и инструкций по технике безопасности и производственой санитарии и устранения выявленных нарушений.

2.4.3. Заблаговременно ставит в известность грузовой район (участок), портовый пункт, Службу техники безопасности и другие заинтересованные подразделения о предстоящей перегрузке опасного или ядовитого груза, информирует на основании данных официальных документов о физико-химических свойствах этого груза и соответствующих мерах предосторожности.

2.4.4. Контролирует соблюдение дежурными диспетчерами требований ПТБП, своевременность и полноту ознакомления производителей работ (стивидоров, сменных помощников, начальников складов, мастеров и т. д.) с оперативным планом и рабочими технологическими картами на предстоящие виды работ и о мерах по технике безопасности, которые должны соблюдаться на рабочих местах.

2.4.5. Участвует в разработке предложений для перспективного и текущего планов порта по дальнейшему улучшению условий труда и ликвидации причин травматизма.

2.4.6. Принимает участие в расследовании несчастных случаев, происшедших на погрузочно-разгрузочных работах в результате недостатка или нарушений организации производства.

2.5. Начальник технологического отдела (группы) порта (пристани)

2.5.1. Предусматривает в разрабатываемых технологических процессах перерабатываемых портом (пристанью) грузов соблюдение правил, требований и норм охраны труда и техники безопасности.

2.5.2. Обеспечивает развитие и внедрение прогрессивных безопасных технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ в повседневную практическую деятельность порта (пристани).

2.5.3. Обеспечивает безопасность опытных технологических процессов, опытной эксплуатации средств новой техники и надзор за обеспечением всех технологических процессов необходимым оборудованием, отвечающим требованиям безопасного производства работ.

2.5.4. Осуществляет надзор за технической эксплуатацией грузозахватных устройств и приспособлений, а также за работой такелажного склада грузовых районов в части наличия потребного количества и содержания в исправном техническом состоянии всего такелажа и технологической оснастки.

2.5.5. Участвует в обучении портовых рабочих и других работников грузовых районов (участков) выполнению погрузочно-разгрузочных операций безопасными методами в соответствии с

технологическими картами и в работе квалификационной комиссии по проверке знаний руководящими и инженерно-техническими работниками правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии.

2.5.6. Участвует в проведении конкурсов-смотров и других мероприятий, направленных на улучшение условий труда и обеспечение техники безопасности погрузочно-разгрузочных работ в порту (пристани).

2.5.7. Прекращает грузовые работы, производимые с нарушением утвержденной технологии или выполняемые с нарушением правил охраны труда и техники безопасности, требований правил технической эксплуатации, а также других правил и инструкций, регламентирующих условия безопасного выполнения грузовых операций, информируя об этом начальника грузового района для принятия необходимых мер. При этом данное указание может быть отменено только начальником порта (пристани).

2.6. Начальник отдела механизации порта (пристани)

2.6.1. Предусматривает соблюдение требований техники безопасности и производственной санитарии при организации и внедрении комплексно-механизированных и автоматизированных перегрузочных линий, а также при согласовании оптимальных технологических процессов.

2.6.2. Обеспечивает надзор за соблюдением правил и норм техники безопасности, электробезопасности и гигиены труда при эксплуатации и ремонте подъемно-транспортных машин и оборудования, грузозахватных приспособлений, специальных перегрузочных установок, машин внутрипортового безрельсового транспорта, оборудования паросилового, энергетического и других хозяйств, а также оборудования портовых мастерских.

2.6.3. Разрабатывает меры по улучшению и облегчению условий труда и учитывает рекомендации технической эстетики при модернизации перегрузочного оборудования.

2.6.4. Устанавливает наблюдение за обеспечением безопасности при проведении монтажа и демонтажа перегрузочных машин и оборудования, как средствами порта, так и сторонними организациями.

2.6.5. Составляет рекламации на перегрузочные машины и оборудование, станки, механизмы и т. д., имеющие конструктивные недостатки, ухудшающие условия обслуживания и разрабатывает предложения по улучшению конструкции.

2.6.6. Разрабатывает инструкции по технике безопасности для работников, обслуживающих машины и оборудование, состоящие под техническим надзором отдела механизации.

2.6.7. Принимает участие в комиссии по проверке знаний руководящими и инженерно-техническими работниками правил,

норм, требований техники безопасности и производственной санитарии и законодательства по охране труда.

2.6.8. Участвует в обучении портовых рабочих и рабочих технического обслуживания безопасной эксплуатации перегрузочных машин и оборудования.

2.6.9. Разрабатывает предложения по повышению безопасности обслуживания перегрузочных машин и оборудования, улучшению санитарно-гигиенических условий для включения в сводные перспективные и текущие планы по порту (пристани).

2.6.10. Участвует в расследовании несчастных случаев, происшедших на производстве из-за конструктивных недостатков, неисправности или неправильной эксплуатации машин, механизмов, станков и энергетических коммуникаций.

2.6.11. Контролирует своевременность предъявления оборудования, подконтрольного Госгортехнадзору и Госэнергонадзору, и организует своевременное выполнение их предписаний, а также предписаний технической инспекции профсоюза и органов санитарного надзора.

Примечание. В портах, где технический надзор и ремонт энергетического оборудования возложен на самостоятельное структурное подразделение, в Положении об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии должен быть дополнительный раздел, в котором все обязанности настоящего раздела применительно к оборудованию, обеспечивающему всеми видами энергии (электроэнергия, пар, газ, сжатый воздух и т. п.), возлагаются на это подразделение.

2.7. Начальник грузового района (участка) порта (пристани), грузового портового пункта

2.7.1. Обеспечивает соблюдение правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии при организации и производстве погрузочно-разгрузочных работ, а также других работ, производимых силами и средствами грузового района (участка).

2.7.2. Контролирует соблюдение технологической дисциплины при производстве погрузочно-разгрузочных работ и обеспечивает назначение квалифицированного руководителя в случаях перегрузки нового вида груза по временной технологической инструкции или по разработанному плану организации работ и в других случаях, предусмотренных правилами техники безопасности.

2.7.3. Контролирует правильность технической эксплуатации подъемно-транспортных машин и механизмов и другого перегрузочного оборудования, грузоподъемных приспособлений, такелажа, инвентаря и т. п. Обеспечивает условия для их хранения, ремонта, периодических испытаний, правильность выдачи в соответствии с предстоящим вариантом работы.

2.7.4. Организует перегрузочные работы с учетом установленных правил складирования грузов на причалах и тыловых пло-

щадях района (участка) и соблюдения свободных проходов, проездов, подходов к судам и местам работы портовых и складских рабочих. Принимает немедленные меры к устранению загроможденности и нарушения свободных проходов и проездов между штабелями грузов.

2.7.5. Руководит подготовкой причала, складской площадки, оборудования и инструмента к перегрузке опасного или вредного для здоровья людей груза, проверяет подготовленность к предстоящей работе инженерно-технических работников и рабочих и контролирует соблюдение мер безопасности и гигиены труда в течение всего периода перегрузки и временного хранения.

2.7.6. Обеспечивает соблюдение требований техники безопасности и производственной санитарии при работах в трюмах судов, в железнодорожных вагонах и на складах с применением подъемно-транспортных машин. Устанавливает в каждой рабочей смене квалифицированный надзор инженерно-технических работников, аттестованных на знание правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных машин и правил техники безопасности в морских портах.

2.7.7. Организует безопасность проведения монтажных и демонтажных работ на территории грузового района (участка), выполняемых портом (пристанью), и требует выполнения мер безопасности, когда эти работы ведутся сторонними организациями.

2.7.8. Разрабатывает совместно с комитетом профсоюза конкретные предложения по улучшению и оздоровлению условий труда и ликвидации причин травматизма для включения в перспективные и текущие планы порта (пристани).

2.7.9. Расследует совместно со старшим общественным инспектором по охране труда и инженером по технике безопасности каждый несчастный случай, происшедший на грузовом районе (участке), устанавливает его обстоятельства и причины, определяет меры по предупреждению повторения подобного случая и составляет акт по форме Н-1. Контролирует своевременность и качество выполнения намеченных мероприятий. Обеспечивает точный учет несчастных случаев на производстве.

2.7.10. Разрабатывает инструкции по технике безопасности и пересматривает действующие в связи с внедрением новой технологии и новых технических средств, контролирует их соблюдение при производстве работ. Обеспечивает этими инструкциями работающих.

2.7.11. Контролирует своевременность и качество инструктажа и обучения рабочих безопасным приемам и методам работы, а также качество инструктажа производителей работ (стивидоров, сменных помощников начальников складов, инженеров-организаторов, бригадиров комплексных бригад и др.) диспетчерами грузового района (участка) о характере и условиях предстоящих работ.

2.7.12. Обеспечивает работающих спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты, следит за использованием их по назначению, а также организует своевременный ремонт, стирку, дезинфекцию, обеспыливание и хранение.

Обеспечивает содержание санитарно-бытовых помещений грузового района (участка) в надлежащем санитарном состоянии.

2.7.13. Обеспечивает четкую работу системы постоянного контроля по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии и ежемесячно совместно с местным (цеховым) комитетом профсоюза, инженером по технике безопасности и с участием ответственных работников района (порта) производит тщательную проверку состояния техники безопасности и производственной санитарии на производственных объектах, на рабочих местах, проверяет эффективность ежедневных проверок и принимает меры к устранению выявленных нарушений и недостатков.

2.8. Производитель работ (инженер-организатор, стивидор, сменный помощник начальника склада, мастер и т. д.)

2.8.1. До начала работы информирует бригаду портовых рабочих об особенностях предстоящего варианта работы и инструктирует по безопасным приемам и методам ее выполнения (по технологической карте). Обязан убедиться в том, что инструктаж усвоен.

2.8.2. Обеспечивает подготовку рабочих мест, правильность подбора такелажа, грузоподъемных приспособлений, инструмента, контролирует состояние спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты.

2.8.3. Осуществляет постоянный оперативный контроль за соблюдением правил и инструкций по технике безопасности при работах в трюмах судов, в железнодорожных вагонах, на складах и т. п. участках производства работ и принимает немедленные меры к устранению выявленных недостатков, ухудшающих условия труда и создающих угрозу жизни и здоровью людей.

2.8.4. При обнаружении возможного возникновения опасной ситуации немедленно прекращает работы и принимает меры к ликвидации опасности на рабочем месте.

2.8.5. Руководит лично особо сложными перегрузочными работами (перегрузка тяжеловесов, длинномеров, сложных конструкций и т. д.).

2.8.6. Перед предстоящей перегрузкой опасного или вредного для здоровья людей груза должен лично проверить исправность тары, подготовленность рабочих мест (причал, судно, железнодорожный вагон, автомашина, склад и т. д.), спецодежды, спецобуви, средств индивидуальной защиты, уточнить физико-химические свойства груза и меры предосторожности, а также деталь-

но ознакомить с безопасными методами работы портовых рабочих и контролировать их соблюдение в течение всего времени работы с этим грузом.

2.8.7. При несчастном случае принимает немедленные меры по оказанию скорой медицинской помощи пострадавшему и незамедлительно ставит в известность о случившемся начальника грузового района (участка) и инженера по технике безопасности.

3. Задачи, обязанности и права Службы техники безопасности порта (пристани)

3.1. Общие положения

3.1.1. Служба техники безопасности (см. п. 1.1.) организуется в составе порта (пристани). Возглавляет Службу помощник начальника порта по технике безопасности (старший инженер по технике безопасности), который находится в непосредственном подчинении начальника порта.

3.1.2. В своей работе Служба руководствуется законами о труде, постановлениями Правительства СССР, ВЦСПС, приказами, распоряжениями и инструкциями Министерства морского флота, ГХО, пароходства, решениями Центрального, бассейнового, республиканского, портового комитета профсоюза рабочих морского и речного флота.

3.1.3. Штаты Службы устанавливаются начальником порта (пристани) по действующим нормативам.

3.1.4. Все вопросы техники безопасности, связанные с организацией и ведением погрузочно-разгрузочных работ, Служба согласовывает с заместителем начальника порта (пристани) по эксплуатации, с эксплуатацией технических средств — с главным инженером, с выполнением других работ — с соответствующими заместителями начальника порта (пристани) по заведованию.

3.1.5. Служба координирует свою работу с отделами, районами и другими подразделениями порта (пристани) и проводит ее в тесном контакте со Службой техники безопасности пароходства, профсоюзными организациями, технической инспекцией профсоюза и органами государственного надзора.

3.1.6. Служба комплектуется специалистами с высшим и средним техническим образованием, имеющими опыт работы в портах (пристанях) не менее двух лет. Для помощников начальника порта по технике безопасности высшее образование обязательно.

3.2. Задачи Службы техники безопасности порта (пристани)

3.2.1. Разработка и проведение в жизнь организационно-технических и санитарно-гигиенических мероприятий, обеспечиваю-

щих безопасные и безвредные условия труда в порту (пристани) и предупреждающих производственный травматизм и профессиональные заболевания.

3.2.2. Организация обучения и инструктажа работающих безопасным методам труда и контроль проверки их знаний правил, норм, требований, инструкций техники безопасности, производственной санитарии и законодательства по охране труда.

3.2.3. Контроль за организацией и состоянием работы по охране труда, соблюдением правил, норм, требований, инструкций и других руководящих материалов по технике безопасности, производственной санитарии и за соблюдением законодательства по охране труда. Принятие мер к прекращению эксплуатации отдельных объектов, участков предприятия, машин, оборудования, инструмента, такелажа, тары, контейнеров, если они не отвечают требованиям безопасности и дальнейшее производство работ угрожает жизни или здоровью работающих.

3.2.4. Консультация и методическая помощь инженерно-техническим работникам, рабочим, изобретателям, рационализаторам по вопросам охраны труда и техники безопасности. Пропаганда наиболее прогрессивных, безопасных приемов работы.

3.3. Обязанности помощника начальника порта (пристани) по технике безопасности (старшего инженера по технике безопасности)

3.3.1. Организация работы по технике безопасности и производственной санитарии в порту (пристани).

3.3.2. Контроль за соблюдением руководящими и инженерно-техническими работниками отделов, грузовых районов (участков), мехмастерских, энергетического хозяйства и других производственных подразделений порта (пристани) правил, норм и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии, оказание им практической помощи в этом и консультации по решению текущих вопросов техники безопасности и производственной санитарии.

3.3.3. Контроль за соблюдением требований Правил МОПОГ и Правил техники безопасности в морских портах и своевременностью информации и подготовки к предстоящим перегрузочным операциям с опасными и вредными для здоровья людей грузами.

3.3.4. Контроль за безопасным ведением работ, эксплуатацией оборудования, соблюдением требований электробезопасности, исправностью и применением предохранительных приспособлений, за состоянием санитарно-гигиенических условий на рабочих местах, наличием и эффективной эксплуатацией стационарных и переносных вентиляционных устройств и т. п. Контроль за правильностью хранения и своевременным испытанием такелажа, грузоподъемных приспособлений и других устройств, подлежащих периодическим и единовременным испытаниям.

3.3.5. Систематическое изучение состояния техники безопасности и производственной санитарии в подразделениях порта (пристани), разработка совместно с другими подразделениями и отделами порта (пристани) и согласование с портовым комитетом и портовой санэпидстанцией мероприятий по улучшению условий и обеспечению безопасности труда.

3.3.6. Контроль за своевременным обеспечением работающих спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты, а также своевременным испытанием средств индивидуальной защиты, стиркой, ремонтом, дезинфекцией и правильным хранением спецодежды и спецобуви.

Проверка соответствия ГОСТ и техусловиям поступающей от поставщиков спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты.

3.3.7. Составление текущих и перспективных планов мероприятий по дальнейшему улучшению и оздоровлению условий труда на основе предложений, разработанных отделами, грузовыми районами и другими производственными подразделениями порта. Осуществление контроля за правильным расходованием ассигнований и материальных фондов, выделенных на мероприятия по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии.

3.3.8. Организация и участие в разработке комплексных планов технических и санитарно-оздоровительных мероприятий по улучшению охраны труда, техники безопасности и производственной санитарии и контроль за выполнением комплексного плана.

3.3.9. Контроль за выполнением мероприятий по технике безопасности и производственной санитарии, предусмотренных в коллективном договоре.

3.3.10. Контроль за соблюдением руководителями производственных подразделений Положения о расследовании и учете несчастных случаев на производстве, участие в расследовании происшедших несчастных случаев и разработка мероприятий по предупреждению и устранению причин производственного травматизма. Учет пострадавших при авариях, несчастных случаях на производстве. Анализ причин производственного травматизма и разработка, совместно с руководителями производственных подразделений, мероприятий по предупреждению несчастных случаев на производстве.

3.3.11. Составление отчетов о пострадавших при несчастных случаях и об освоении средств, ассигнованных на мероприятия по охране труда и пояснительных записках к ним.

3.3.12. Участие в рассмотрении проектов строительства новых или реконструкции действующих производственных объектов, а также технологических процессов и планов внедрения новой техники для дачи заключения о полноте соблюдения в них требований техники безопасности и производственной санитарии. Кон-

троль за соблюдением требований техники безопасности и производственной санитарии в проектах строительства и реконструкции объектов производственного назначения.

3.3.13. Участие в приемной комиссии по вводу в эксплуатацию новых или реконструированных производственных объектов.

3.3.14. Участие в составлении рекламаций на оборудование, поступающее без необходимых мер безопасности и разработка предложений по повышению безопасности его эксплуатации и обслуживания.

3.3.15. Организация разработки и контроль за внедрением более совершенных конструкций устройств, приспособлений или ограждений по технике безопасности, а также внедрением прогрессивных предложений научно-исследовательских и проектных организаций в области безопасности и гигиены труда.

3.3.16. Проведение вводного инструктажа по технике безопасности для вновь принимаемых работников и контроль за своевременным и качественным инструктажем и обучением безопасным методам труда на рабочих местах.

3.3.17. Участие в работе квалификационной и аттестационной комиссий по проверке знаний руководящими и инженерно-техническими работниками и командным составом судов правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности, производственной санитарии и законодательства по охране труда.

3.3.18. Контроль за включением в программы занятий по повышению квалификации рабочих и инженерно-технических работников вопросов техники безопасности, производственной санитарии и трудового законодательства, а также за проведением практических занятий с показом безопасных методов труда.

3.3.19. Организация разработки новых и пересмотра действующих инструкций по технике безопасности, согласование их, контроль за наличием на судах и рабочих местах.

3.3.20. Организация пропаганды безопасных и здоровых условий труда путем проведения смотров, конкурсов, викторин, докладов, лекций, бесед по охране труда, демонстрации кинофильмов и диафильмов по технике безопасности. Оказание помощи производственным подразделениям порта (пристани) и судам в организации кабинетов или уголков по технике безопасности, а также обеспечение их необходимой литературой и наглядными пособиями.

3.3.21. Организация обмена опытом работы по охране труда и технике безопасности между производственными подразделениями порта (пристани) и судами портофлота, обобщения и распространения положительного опыта работы бригад и коллективов без травм и аварий.

3.3.22. Консультация рабочих и инженерно-технических работников по вопросам охраны труда, технике безопасности и производственной санитарии.

3.3.23. Разработка предложений по проведению научно-исследовательских работ по технике безопасности и производственной санитарии, изменению действующих нормативных документов по этим вопросам в связи с внедрением новой техники и технологических процессов, изменяющихся условий труда и внесение этих предложений в пароходство.

3.3.24. Контроль за деятельностью руководящих и инженерно-технических работников отделов и подразделений порта (пристани) в части соблюдения ими законодательства по охране труда, своевременного и правильного составления заявок на материалы, оборудование, средства защиты, спецодежду, спецобувь и т. п. для безопасного ведения работы и за правильным их использованием.

3.3.25. Организация периодических замеров уровня шума, освещения, состояния воздушной среды на рабочих местах и в производственных помещениях, разработки и внедрения мероприятий по ликвидации вредного их воздействия.

3.3.26. Подготовка проектов приказов, распоряжений и других документов по вопросам техники безопасности и производственной санитарии.

3.3.27. Разработка и утверждение должностных обязанностей работников Службы техники безопасности порта и согласование назначения на должности работников по технике безопасности порта (пристани).

3.4. **Права**

3.4.1. Помощник начальника порта (старший инженер) по технике безопасности и работники Службы техники безопасности имеют право:

а) запрещать производство работ на отдельных производственных участках, эксплуатацию установок, машин, сборудования, если дальнейшее производство работ или их эксплуатация угрожает жизни и здоровью работающих; при этом запрещение, данное работником Службы, может быть отменено только письменным распоряжением начальника порта (пристани);

б) проводить проверки и давать руководителям подразделений порта (пристани) обязательные предписания об устранении нарушений правил, норм, требований, инструкций и указаний по технике безопасности;

в) отстранять от работы лиц, нарушающих правила, нормы, требования и инструкции по технике безопасности, с уведомлением об этом начальника порта (пристани) и соответствующих руководителей подразделений порта (пристани);

г) изымать из употребления инструменты, приспособления и другой инвентарь, не отвечающий требованиям техники безопасности;

д) требовать от руководителей отделов и подразделений порта (пристани) своевременного и качественного проведения рас-

следования и учета несчастных случаев, происшедших на производстве, разработки и реализации мероприятий по ликвидации причин травматизма;

е) требовать письменные объяснения руководящих, инженерно-технических и других работников порта (пристани) по фактам нарушений законодательства, правил, норм, требований и инструкций по охране труда и технике безопасности и преъявления необходимых материалов и справок по вопросам, связанным с обеспечением безопасности труда работников порта (пристани);

ж) беспрепятственного прохода круглосуточно на все объекты порта (пристани) и суда, стоящие в порту (пристани) под грузовыми и иными операциями.

3.4.2. Помощник начальника порта (старший инженер) по технике безопасности имеет право:

а) представительствовать по вопросам техники безопасности и производственной санитарии во всех организациях и учреждениях, за исключением народного суда и арбитража, без особой на то доверенности начальника порта (пристани);

б) привлекать в установленном порядке отделы, руководящих и инженерно-технических работников к выполнению заданий по вопросам охраны труда и техники безопасности;

в) требовать, чтобы назначение на руководящие и инженерно-технические должности производственных участков производилось только после проверки их знаний по технике безопасности, производственной санитарии и законодательства по охране труда применительно к новой должности работника;

г) подписи писем по вопросам техники безопасности и производственной санитарии, за исключением отчетов по технике безопасности и об освоении средств на мероприятия по охране труда, а также официальных писем, направляемых в вышестоящие организации;

д) участвовать в рассмотрении вопросов премирования работников за выполнение и перевыполнение производственных планов;

е) участвовать в работе портового комитета профсоюза при рассмотрении итогов социалистического соревнования и вносить предложения о поощрении коллективов бригад, подразделений порта (пристани), экипажей судов портофлота и отдельных работников за достигнутые успехи в улучшении условий труда или наказании за неудовлетворительную работу в этой области и рост производственого травматизма;

ж) представлять начальнику порта (пристани) предложения о поощрении работников порта (пристани) за хорошую работу в области техники безопасности, а также о привлечении к ответственности лиц, допустивших нарушения правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности и виновных в несчастных случаях.

3.5. Всю работу по улучшению условий и обеспечению безопасности труда на производстве Служба техники безопасности порта (пристани) проводит в контакте с портовым комитетом профсоюза, общественными инспекторами по охране труда, технической инспекцией профсоюза, а также органами санитарного надзора.

4. Ответственость по охране труда и технике безопасности

4.1. Начальник порта (пристани), его заместители, главный инженер, помощник начальника (старший инженер) по технике безопасности, начальники отделов, руководители производственных и других подразделений порта, а также непосредственные производители работ (стивидоры, мастера) и другие несут ответственность за невыполнение возложенных на них обязанностей по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии.

Заместитель начальника Управления
организации труда и зарплаты —
начальник Отдела охраны труда
и техники безопасности

Т. Новиков

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ДОПУСКАЕМАЯ ВЫСОТА СКЛАДИРОВАНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ И СПОСОБЫ ИХ ШТАБЕЛИРОВАНИЯ

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
1 Грузы в мешках Сахар-сырец	До 21 рядов	В пределах технической возможности применяемых механизмов	При поштучном способе формирования штабеля крайние по периметру штабеля мешки укладывать клеткой (пятериком). Внутри штабеля мешки четного ряда складировать вдоль штабеля, мешки нечетного ряда — поперек штабеля. Через каждые 6 рядов по высоте по периметру штабеля делать уступ шириной не менее 1,3 м. При складировании на открытых площадках последние 3 ряда мешков в штабеле укладывать в виде усеченной пирамиды с уступом в 0,5 мешка. При складировании сахара-сырца в пакетах последние устанавливать в штабель устойчиво друг на друга (стопками). После каждого 3-го пакета по высоте в штабеле делать уступы в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет — с торцевых сторон штабеля. При складировании пакетов в гибкой обвязке через каждые 3 пакета по высоте укладывать жесткие прокладки.
Сахар-песок	До 18 рядов	То же	То же
Мука, крупа, зерно, какао-бобы, горох, фасоль, бобы и др.	Согласно Правилам перевозки хлебных грузов на	4 яруса пакетов. Высота укладки мешков в пакете не более 4 рядов	» »

	судах ММФ (тарифное руководство 4-М), но не более 18 рядов		
Соль	До 18 рядов	В пределах технической возможности применяемых механизмов	При поштучном способе формирования штабеля крайние по периметру штабеля мешки укладывать клеткой (пятериком). Внутри штабеля мешки четного ряда укладывать вдоль штабеля, мешки нечетного ряда— поперек штабеля. Через каждые 1,5 м по высоте штабеля по его периметру делать уступ шириной не менее 1,3 м. При хранении груза на открытых площадках последние 3 ряда мешков в штабеле укладывать в виде усеченной пирамиды с уступом в 0,5 мешка. При складировании мешков в пакетах последние устанавливать в штабель устойчиво друг на друга (стопками). Через 3 пакета по высоте штабеля делать уступы шириной 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в один пакет с торцевых сторон штабеля.
Цемент в бумажных мешках и льно-джутокенафных мешках	До 30 рядов	4 яруса пакетов, но не более 30 мешков по высоте	При поштучном способе формирования штабеля крайние по периметру штабеля мешки укладывать клеткой (пятериком). Внутри штабеля мешки четного ряда укладывать вдоль штабеля, мешки нечетного ряда — поперек штабеля. Через каждые 5 рядов по высоте по периметру штабеля делать уступ в 0,5 ширины мешка. Через каждые 10 рядов по высоте штабеля укладывать жесткую сепарацию из досок. При складировании цемента в пакетах последние устанавливать в штабель устойчиво друг на друга (стопками). Через 3 пакета по высоте в штабеле делать уступы в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет с торцевых сторон штабеля.

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
Прочие грузы в джутовых мешках	До 4,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов, физико-химических свойств груза и прочности тары	При поштучном способе формирования штабеля крайние по периметру штабеля мешки укладывать клеткой (пятериком). Внутри штабеля мешки четного ряда укладывать вдоль штабеля, мешки нечетного ряда — поперек штабеля. Через каждые 1,5 м по высоте штабеля по его периметру делать уступ шириной не менее 1,3 м. При хранении грузов на открытых площадках последние 2—3 ряда мешков в штабель укладывать в виде усеченной пирамиды с уступом в 0,5 мешка При складировании груза в пакетах последние устанавливать в штабель устойчиво друг на друга (стопками). Через 3 пакета по высоте штабеля делать уступы в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в один пакет с торцевых сторон штабеля.
Прочие грузы в бумажных мешках	До 3,0 м	То же	При поштучном способе формирования штабеля крайние по периметру штабеля мешки укладывать клеткой (пятериком). Внутри штабеля мешки четного ряда укладывать вдоль штабеля, мешки нечетного ряда — поперек штабеля. Через каждые 5 рядов по высоте по периметру штабеля делать уступ в 0.5 ширины мешка. Через каждые 10 рядов по высоте штабеля применять жесткую сепарацию. При хранении груза на открытых площадках последние 2—3 ряда мешков в штабеле уклады-

			вать в виде усеченной пирамиды с уступом в 0,5 мешка. При складировании грузов в пакетах последние в штабель устанавливать устойчиво друг на друга (стопками). Через каждые 2 пакета по высоте в штабеле делать уступы в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в один пакет с торцевых сторон штабеля.
Грузы в мешках из синтетических материалов	До 2,5 м	То же	То же
2. Грузы в яшиках			
Грузы в ящиках массой до 100 кг	До 4,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов, физико-химических свойств груза и прочности тары	При поштучном способе формирования штабеля ящики укладывать в штабель способом прямой кладки (стопками) или клеткой. Через каждые 1,5 м по высоте по периметру штабеля делать уступ не менее 1,3 м и укладывать жесткую сепарацию по всей поверхности штабеля. При складировании ящиков клеткой через каждые 1,5 м по высоте на уступ штабеля и под следующий ряд ящиков укладывать жесткую сепарацию. При хранении груза на открытых площадках последние 2—4 ряда ящиков в штабеле укладывать в виде усеченной пирамиды уступом в каждом ряду. При складировании груза пакетным способом пакеты в штабель устанавливать стопками. После 3-го пакета по высоте в штабеле делать уступ в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет — с торцевых сторон штабеля.
Грузы в ящиках массой свыше 100 кг	До 6,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов, физико-химических свойств груза и прочности тары	При поштучном способе формирования штабеля ящики в штабель укладывать способом прямой кладки (стопками) или клеткой. После каждого ряда под ящики укладывать прокладки для безопасной строповки груза. Через каждые 2,0 м по высоте по периметру штабеля делать уступ не менее 1,5 м.

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
Ящики с оконным стеклом	До 2 рядов	До 2 рядов	Грузы на поддонах устанавливать стопками. После 3-го пакета по высоте в штабеле делать уступ в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет — с торцевых сторон штабеля. Ящики устанавливать на ребро плотно друг к другу с надежными упорами с двух концов каждого ряда штабеля, с соответствующим креплением штабеля. Между рядами ящиков по высоте штабеля укладывать прокладки.
3. Грузы в кипах Твердопрессованные кипы (хлопок, штапельное волокно и др.)	До 8 рядов	До 9 рядов или 3 ярусов пакетов	Через каждые 3 ряда кип по высоте штабеля по его периметру делать уступ в 1,5 кипы. Высота каждого уступа не должна быть более 1,5 м. В случае складирования и разборки штабеля с помощью автопогрузчиков с боковыми гидравлическими захватами допускается складирование кип без прокладок с установкой 6 рядов стопками, а двух верхних — на связку. При этом с торцевых сторон штабеля после шестого ряда по высоте делать уступ в две кипы. Складирование хлопка следует производить с учетом требований МОПОГ и тарифного руководства 4-М.
Слабопрессованные кипы (костра, шерсть,	До 4 рядов	До 3 ярусов пакетов	При поштучном складировании кипы в штабель укладывать клеткой или прямой кладкой. Через каждые 2 ряда кип по высоте по пери-

хлопкоотходы, шелкоочесы и т. п.)			метру штабеля делать уступ в 0,5 кипы и укладывать прокладки. При складировании кип в пакетах последние устанавливать устойчиво друг на друга (стопками). Высота крайних торцевых рядов штабеля должна быть ниже на один пакет. На поддон укладывать кипы не более двух рядов по высоте.
Кудель, пенька, каракуль, пушнина	6 рядов	До 3 ярусов пакетов	То же
Пробка	До 8 кип, но не более 6,0 м	До 3 ярусов пакетов	При поштучном складировании кипы в штабель укладывать способом обратной кладки (клеткой). Через каждые 2 ряда кип по высоте по всей поверхности штабеля укладывать жесткую сепарацию и по периметру штабеля делать уступы шириной не менее 1,3 м. При складировании пробки в пакетах последние устанавливать устойчиво друг на друга. Крайние торцевые ряды штабеля должны быть ниже на один пакет. На поддон укладывать кипы высотой не более 2 рядов.
Каучук	До 4 рядов	До 4 рядов	При поштучном складировании 3 ряда кип укладывать друг на друга (стопками) Кипы верхнего ряда — на стык нижележащих кип. Ширина штабеля должна быть не менее 4 кип. При складировании каучука на поддонах пакеты устанавливать уступами в 0,5 пакета через каждый ряд по высоте по периметру штабеля. На поддоны укладывать кипы в один ряд по высоте. По ширине штабеля должно быть уложено не менее 2 пакетов.
Целлюлоза (непакетированная)	До 12 рядов, но не более 6,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов	При поштучном складировании кипы в штабель укладывать способом обратной кладки (клеткой).

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
Целлюлоза (в пакетах)	До 8 рядов	До 8 рядов	Через каждые 4 ряда кип по высоте (но не более чем через 1,5 м) по периметру штабеля делать уступ шириной не менее 1,3 м. На всю ширину уступа и под вышележащий ряд укладывать жесткую сепарацию. При хранении груза на открытых площадках 2 верхних ряда кип в штабеле укладывать в виде усеченной пирамиды с уступом в полкипы. При пакетном способе складирования без поддонов (с помощью погрузчиков с боковыми гидравлическими захватами) пакеты устанавливать устойчиво друг на друга (стопками) ровными продольными рядами, ширина которых не должна быть менее 2 кип. Между каждыми двумя рядами пакетов по высоте штабеля укладывать деревянные прокладки для связи кип и создания небольшого уклона внутрь ряда. Пакет формировать высотой в 2—3 кипы. При пакетном способе складирования на поддонах или брусках пакеты устанавливать устойчиво друг на друга (стопками). По высоте укладывать на поддон 2—3 кипы, на бруски — 2 кипы. При пакетном способе складирования крайние ряды штабеля должны быть ниже других на 1 пакет.
4. Грузы в бочках и барабанах	До 3,5 м	В пределах технической возможности при-	При складировании бочек (барабанов) в положении «на торец» штабель формируется в виде

		меняемых механизмов и с учетом прочности тары	усеченной пирамиды с уступами в 1 бочку (барабан) в каждом ярусе по периметру штабеля. Разрешается складирование бочек без прокладок или с укладкой последних между рядами бочек (барабанов) по высоте штабеля. При складировании на образующую бочки (барабаны) каждого последующего яруса устанавливать либо на прокладки, либо в углубления между соседними бочками (барабанами) нижележащего яруса. В нижнем ярусе штабеля крайние бочки (барабаны) и каждая вторая бочка (барабан) надежно подклиниваются. Таким образом производится подклинивание во всех ярусах штабеля при складировании бочек (барабанов) на прокладки. При складировании бочек (барабанов) на поддонах пакеты в штабель устанавливать устойчиво друг на друга (стопками). После 3-го пакета по высоте в штабеле делать уступ шириной в 0,5 пакета с боковых сторон и в 1 пакет с двух других сторон штабеля.
5. Бумага, картон в рулонах	До 3,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов и с учетом свойств груза	Установку рулонов в штабель на торец производить устойчиво друг на друга (стопками) без прокладок между рулонами. Высота крайних рядов штабеля должна быть на 1 рулон ниже. При складировании на образующую рулоны каждого последующего яруса устанавливать либо на прокладки, либо в углубления между соседними рулонами нижележащего яруса. В нижнем ярусе штабеля крайние рулоны и каждый второй рулон внутри яруса надежно подклиниваются. Таким же образом производится подклинивание во всех ярусах штабеля при складировании рулонов с прокладками между ярусами.
6. Контейнеры Контейнеры МПС	До 2 рядов	В пределах технической возможности применяемых механизмов и до-	Контейнеры в штабель устанавливать устойчиво друг на друга. В случае нахождения людей на штабеле при складировании или отгрузке контейнеров необ-

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
		пускаемой нагрузки на контейнеры	ходимо по периметру штабеля в каждом его ярусе делать уступ шириной в один контейнер
	До 5 рядов	То же	При использовании для подъема людей на штабель специальных лестниц, вмонтированных в каркас, имеющий размеры контейнера, разрешается складирование контейнеров в 5 рядов по высоте с условием сохранения уступа в 1 контейнер в каждом ярусе (по опыту Архангельского порта).
Контейнеры для никелевого концентрата, контейнеры типа КШНК и другие специальные контейнеры	До 3 рядов, но не более 4,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов, прочности тары и допускаемой нагрузки на контейнер	Контейнеры устанавливать друг на друга без прокладок. Высота крайних рядов штабеля должна быть на 1 контейнер ниже.
Крупнотоннажные контейнеры	До 2 рядов	До 6 рядов	Контейнеры в штабель устанавливать друг на друга без прокладок с учетом совмещения угловых фитингов. При складировании контейнеров кранами с автоматическими захватами количество контейнеров второго и последующих ярусов в одном из поперечных или продольных рядов штабеля должно быть минимум на 1 контейнер меньше количества первого (либо предыдущего) яруса этого ряда для создания уступов.
7. Металл			
Толстолистовой металл поштучно	До 2,0 м	В пределах техничес-	Листы укладывать друг на друга с прокладками между листами или рядами, уложенными на одной

		кой возможности применяемых механизмов	вертикали. Количество прокладок определяется длиной и упругими свойствами листов. Количество листов металла в рядах штабеля по высоте определяется технологическими картами в зависимости от конструкции и грузоподъемности грузозахватных приспособлений, толщины и веса одного листа металла.
Листовой металл в пачках	До 2,0 м	То же	Пачки металла укладывать друг на друга (стопками) с прокладками между рядами. Количество прокладок определяется длиной и упругими свойствами пачек.
Жесть в пачках	До 4 рядов	До 4 рядов	Пачки жести устанавливать друг на друга (стопками).
Сортовой металл в связках и поштучно, трубы в связках	До 3,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов	Пачки, не имеющие салазок, складировать с прокладками между рядами. При укладке груза в штабель клеткой грузовые места четного яруса укладывать вдоль штабеля, нечетного яруса — поперек штабеля без прокладок между рядами. При складировании груза с прокладками последние укладываются поперек длины штабеля. Через каждые 3 м по высоте с двух противоположных сторон штабеля делать уступ шириной не менее 1,3 м.
Трубы диаметром 100—200 мм (непакетированные)	До 3,0 м	То же	При укладке груза в штабель клеткой штабель формируется ярусами в одну трубу, трубы четного ряда укладывать вдоль штабеля, трубы нечетного ряда — поперек штабеля без прокладок между рядами. Крайние трубы нижнего яруса надежно подклиниваются, а во втором и последующих ярусах не менее 3 крайних труб с обеих сторон штабеля увязываются в двух местах поясами из проволоки диаметром 6 мм в 2—3 нити или из тонкого стального троса. При складировании труб с прокладками трубы укладываются в одном направлении в каждом ярусе штабеля.

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
Трубы диаметром 201—1000 мм (непакетированные)	До 4,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов	Крайние трубы всех ярусов штабеля надежно подклиниваются. В каждом ярусе с двух противоположных сторон штабеля делать уступ шириной в 1 трубу. Трубы каждого последующего по высоте яруса штабеля укладываются в углубления между соседними трубами нижележащего яруса труб. В нижнем ярусе с обеих сторон штабеля крайние трубы укладываются плотно к надежным упорам. Кроме того, 3 крайние нижние трубы с обеих сторон штабеля должны быть надежно скреплены между собой.
Трубы диаметром 1001—1220 мм	До 4 рядов	То же	Трубы каждого последующего по высоте яруса штабеля укладываются в углубления между соседними трубами нижележащего ряда труб (в седловину). В нижнем ярусе с обеих сторон штабеля крайние трубы укладываются плотно к надежным упорам. Кроме того, не менее чем три крайние нижние трубы с той и другой стороны штабеля надежно скрепляются между собой и подклиниваются. Трубы диаметром 1001—1220 мм разрешается укладывать в штабель высотой 5 рядов, при этом способ формирования штабеля должен быть таким, как для труб диаметром 1221—1420 мм.
Трубы диаметром 1221—1420 мм	До 5 рядов	То же	Складирование труб с участием людей на штабеле производить в штабель П-образной формы,

			состоящей из 2 нижних штабелей и уложенного на них верхнего штабеля. Нижние штабели укладываются с разрывом шириной 3 м между торцами труб. Трубы каждого последующего по высоте яруса отдельного штабеля укладываются в углубления между соседними трубами нижележащего яруса труб. Высота нижних штабелей составляет 3 трубы, высота верхних штабелей — 2 трубы. Укладку крайних труб 2-го яруса производить в седловины между 1-й и 2-й трубами от края 1-го яруса. Укладку крайних труб 3-го яруса производить в седловины между 3-й и 4-й трубами от края штабеля 2-го яруса. Укладку крайних труб 4-го и 5-го ярусов производить в седловины между 2-й и 3-й трубами от края штабеля 3-го и 4-го ярусов, соответственно. В нижнем ярусе с обеих сторон штабеля крайние трубы укладываются плотно к надежным упорам. Кроме того, 5 крайних нижних труб и той и другой стороны штабеля обвязываются поясами из проволоки или тросами и надежно крепятся между собой.
	До 3 рядов	То же	При обычной порядной укладке высота штабеля не превышает 3 труб. Трубы каждого последующего по высоте яруса укладываются в углубления между соседними трубами нижележащего яруса. Трубы разного диаметра разрешается складировать в один штабель только с применением опорных стоек или стенок, но не выше их габаритной высоты.
Проволока в кругах	До 2,0 м	В пределах технической возможности применяемых механизмов и с учетом сохранности груза	Круги проволоки укладываются в штабель сплошными рядами на образующую с небольшим уклоном в сторону упора, установленного в начале штабеля.

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
Металлолом, чугун навалом	—	То же	В нижнем ярусе крайние круги проволоки вдоль образующей надежно подклиниваются. Круги каждого последующего яруса по высоте устанавливаются в углубления между соседними кругами проволоки нижележащего яруса. При пакетном способе складирования на поддонах пакеты устанавливаются устойчиво друг на друга (стопками). Высота крайних рядов штабеля должна быть на один пакет ниже. Груз укладывается в штабеля навалом с помощью автоматических грузозахватных приспособлений (грейфер, электромагнит и др.) Площадка для складирования должна быть ограждена специальной прочной подпорной стенкой.
Цветные металлы в слитках, сигарах, листах и др.	—	То же	Хранение цветных металлов на складе следует осуществлять только в пакетированном виде. Пакеты на поддонах (или без них) устанавливаются устойчиво друг на друга. При необходимости для создания устойчивости штабеля использовать прокладки и подкладки, которые не должны выступать за габариты штабеля. Нахождение людей на штабеле исключается.
8. Лесные грузы Лес круглый длиной 1—3 м (непакетированный)	До 1,5 м	До 2,0 м	При непакетном способе складирования бревна в штабель укладывать поперек длины штабеля способом порядной кладки. С торцов штабель выкладывается клеткой с небольшим уклоном внутрь штабеля или устанавливаются подпорные стойки,

Лес круглый длиной 1—3 м (в пакетах)	До 6,0 м	До 6,0 м	предупреждающие раскатывание (развал) штабеля. При складировании леса, сформированного в пакеты, штабель укладывается в виде усеченной пирамиды с уступами шириной не менее 1,3 м в каждом ярусе по периметру штабеля. Каждый пакет верхнего яруса устанавливается на прокладки или в углубления между соседними пакетами нижележащего яруса. Высота яруса — один пакет.
Лес круглый длиной более 3 м	До 6,0 м	До 10,0 м	При непакетном способе складирования бревна в штабель укладываются поперек его длины на продольные прокладки. С торцов штабеля предварительно устанавливаются прочные подпорные стойки. Высота подпорных стоек не должна быть меньше высоты штабеля. При укладке леса с помощью стропов через каждый 1 м по высоте между ярусами штабеля укладывать прокладки. Через 3 м по высоте по периметру штабеля или с двух противоположных его сторон делать уступ шириной не менее 1,5 м. Уступ необходимо делать также и у подпорных стоек. При складировании леса, сформированного в пакеты, штабель укладывать клеткой (последующий по высоте ряд пакетов укладывается поперек предыдущего) с уступами не менее 1,5 м по периметру штабеля через каждые 2 м по его высоте или в виде усеченной пирамиды с уступами шириной не менее 1,5 м в каждом ярусе по периметру штабеля. Высота яруса — 1 пакет.
Пиломатериалы	До 6,0 м	До 10,0 м	При укладке штабеля грейфером прокладки не укладываются. При нахождении людей на штабеле груз складировать в виде усеченной пирамиды с уступами шириной не менее 1,5 м в каждом ярусе по пери-

Продолжение

Род груза	Высота складирования		Способы штабелирования
	при подаче груза механизмами и нахождении людей на штабеле	при укладке груза в штабель и разборке его механизированным способом без нахождения людей на штабеле	
			метру штабеля. Высота яруса — не более 3 м. Между ярусами укладывать прокладки. При складировании (разборке) груза механизмами без нахождения на штабеле людей пакеты леса устанавливать устойчиво друг на друга (стопками). Крайние ряды штабеля должны быть ниже других на 1 пакет.
Круглый лес длиной до 1 м и дрова	—	Не ограничивается	При использовании многочелюстных грейферов складирование груза может производиться навалом.
9. Баллоны со сжатым и сжиженным газом	До 1,0 м	До 1,0 м	Баллоны в штабель укладываются на специальных стеллажах согласно правил МОПОГ.
10. Навалочно-насыпные грузы			
Песок, гравий, щебень, цемент, соль каменная, калийная и др.	—	Ограничивается технической возможностью применяемого перегрузочного оборудования и углом естественного откоса	
Уголь каменный	—	В соответствии с Правилами МОПОГ	

Примечания: 1. При появлении новых видов грузов и перегрузочных приспособлений способы складирования определяются технологическими картами или планами организации работ с учетом обеспечения безопасности работающих и сохранности грузов.

2. Складирование грузов следует производить в пределах допустимой нагрузки на 1 м^2 основания (покрытия) склада или причала с учетом прочности тары и сохранности груза.

3. Высоты штабелей грузов, не предусмотренных настоящими ПБТП, устанавливаются администрацией порта по согласованию с технической инспекцией профсоюза, исходя из конкретных условий, с указанием необходимых мер безопасности.

НОРМЫ ИСКУССТВЕННОГО ОСВЕЩЕНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ

Область применения норм

Настоящие нормы составлены в соответствии с нормами освещенности, предусмотренными Строительными нормами и правилами Госстроя СССР и утвержденными для обязательного применения с 2 октября 1971 г. (СНиП II-А. 9-71) и Указаниями по строительному проектированию предприятий, зданий и сооружений морского транспорта (СН 131-65).

Нормы применяются при проектировании искусственного освещения новых, а также реконструкции и развитии существующих морских портов в целях обеспечения безопасности производства перегрузочных и других портовых работ.

Освещенности открытых пространств и объектов портовой территории действующих портов приводятся в соответствии с требованиями настоящих норм в сроки, устанавливаемые Министерством морского флота по согласованию с ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота.

Величины освещенностей, предусмотренные настоящими нормами, должны быть обеспечены при производстве перегрузочных и других портовых работ.

При отсутствии производства работ на открытых площадках портовой территории и при слабой интенсивности движения на проездах и проходах допускается отключение части рабочего освещения территории при условии, что остающееся включенным освещение обеспечивает безопасность перемещения людей на указанных участках.

Общие указания

Нормирование освещенности открытых пространств, складских площадок и объектов портовой территории производится в соответствии со следующей классификацией:

а) причалы;

б) открытые складские площадки;

в) трюмы судов при производстве грузовых операций в портах:

г) рампы и балконы крытых складов;

д) закрытые грузовые железнодорожные вагоны при производстве грузовых операций в портах;

е) участки железнодорожных парков и путей на переездах в портах;

ж) проходы и проезды;

з) здания основного назначения — грузовые склады, морские вокзалы и павильоны;

и) здания подсобного производственного и обслуживающего назначения и служебные здания;

к) здания, в которых размещаются объекты энергетического хозяйства;

л) здания, в которых размещаются объекты транспортного хозяйства и связи;

м) здания, в которых размещаются объекты водоснабжения, канализации и теплофикации.

1. В качестве источников света для освещения портов следует применять экономичные газоразрядные лампы (люминесцентные, ртутные высокого давления и исправленной цветностью типов ДРЛ и ДРИ, ксеноновые) и лампы накаливания — галогенные или нормальные общего назначения.

Выбор источников света производится по экономическим показателям с учетом капитальных затрат и эксплуатационных расходов; при этом предпочтение следует отдавать газоразрядным лампам.

2. Ртутно-кварцевые лампы типа ДРЛ рекомендуется предусматривать по возможности (с учетом условий механизации перегрузочных работ) для наружного освещения грузовых и судоремонтных причалов, протяженных открытых складов и рабочих площадок, специализированных складов высотой более 10 м, а также для освещения дорог, проходов и проездов.

3. Люминесцентные лампы устанавливаются в зданиях морских вокзалов и павильонов, в подсобных помещениях производственного и обслуживающего назначения, в служебных зданиях, зданиях, где размещаются объекты энергетического, транспортного и других хозяйств, отапливаемых помещениях складов, а также на пассажирских, товаро-пассажирских причалах, проходах, проездах и т. д. Лампы должны быть белого света.

Люминесцентные лампы следует применять преимущественно:

а) в помещениях, где необходимо различие цветовых оттенков;

б) в помещениях, где необходимо создание особо благоприятных условий для глаз (помещения с напряженными и точными зрительными работами, учебные помещения и т. п.);

в) в производственных и других помещениях с постоянным пребыванием людей, где не имеется естественного освещения или оно недостаточно.

В морских портах люминесцентное освещение может применяться в зданиях, перечисленных в позициях з), и), л) классификации, а также на открытой территории.

4. Для светильников с газоразрядными лампами объектов,

расположенных вблизи радиостанций, должны быть предусмотрены защитные устройства для подавления радиопомех.

5. На причалах морских портов и судоремонтных предприятий, оборудованных для перегрузочных работ портальными кранами, следует применять прожекторное освещение.

Прожекторные мачты на территории, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, следует размещать вне зоны работы кранов. Оборудование прожекторных мачт следует предусматривать с местными выключающими аппаратами, устанавливаемыми у основания мачт.

6. Для складов следует предусматривать местное управление освещением с обеспечением возможности раздельного включения групп светильников, освещающих зоны работ.

7. Питание светильников, располагаемых на рампах складов, следует предусматривать от отдельных щитков, присоединяемых к сети наружного освещения порта.

8. В портовых закрытых складах надлежит использовать светильники с лампами накаливания.

Конструкция светильников, устанавливаемых в складских помещениях, должна исключать возможность выпадания ламп.

Конструкция светильников с люминесцентными лампами должна исключать также возможность выпадания стартеров.

Складские помещения с ценными сгораемыми материалами должны иметь аппараты для отключения светильников извне помещения. Аппараты должны устанавливаться на несгораемых стенах и иметь приспособления для пломбирования.

9. Для наружного освещения портов следует предусматривать:

а) общее освещение как с одинаковой нормируемой по всей территории освещенностью (например, освещение пассажирских причалов), так и локализованное освещение (стационарное и переносное), с различной нормируемой освещенностью по отдельным участкам территории (например, освещение грузовых причалов, открытых складов и т. д.);

б) комбинированное освещение, состоящее из общего и местного (стационарного или переносного) освещения (например, освещение рамп закрытых складов, эстакад и т. п. объектов). Следует предусматривать оборудование перегрузочных механизмов стационарными осветительными приборами, освещающими место производства работ;

в) дежурное освещение предусматривается за счет частичного включения прожекторов наружного освещения и светильников на рампах складов;

г) охранное освещение устраивается по периметру территории с расположением светильников на столбах.

10. Питание установок наружного рабочего и охранного освещения следует предусматривать от общих трансформаторов с силовыми электроприемниками.

11. Для наружного рабочего и охранного освещения морских портов и судоремонтных предприятий следует применять напряжение 380/220 В.

12. Сети наружного рабочего и охранного освещения должны быть независимы от сети электросилового оборудования.

13. Для работ в вагонах и для причалов следует предусмотреть сеть местного переносного освещения в портах единого напряжения 12 В. Это вызвано унификацией ламп, трансформаторов, штепсельных разъемов переносного оборудования, а также тем, что в вагонах, находящихся в порту, сыро (влажность воздуха в портах высокая) и поэтому вагон относится к помещениям особо опасным по электробезопасности и применять напряжение выше 12 В запрещается (§ Б-Ш-8-7 ПТБ).

14. Переносное освещение для наружных работ на территории судоремонтных причалов допускается только при напряжении 12 В.

15. Сеть наружного освещения причалов, открытых складов и рабочих площадок в портах и на судоремонтных заводах, за исключением охранного освещения территории, следует предусматривать подземной.

16. Защиту питающей сети наружного освещения рекомендуется предусматривать с использованием автоматических выключателей, устанавливаемых на распределительных пунктах.

17. Управление наружным рабочим и охранным освещением следует предусматривать централизованным, с диспетчерских пунктов, отдельно для грузовых и пассажирских районов.

Для объектов, не имеющих диспетчерских пунктов, рекомендуется предусматривать автоматическое управление наружным освещением в зависимости от величины естественной освещенности.

Наряду с этим следует предусматривать местное ручное управление для отдельных прожекторов грузовых причалов.

18. Годовое число часов использования наружного освещения следует определять, исходя из длительности работы порта в навигационный и зимний периоды.

19. Освещение бывает:

а) рабочее (в состав которого входит также охранное освещение);

б) аварийное (для продолжения работы и эвакуации людей).

При одновременном действии рабочего и аварийного освещения нормированные освещенности создаются совместным действием этих видов освещения.

Нормы освещенности

20. Освещенности на рабочих поверхностях и прилегающих к ним площадях портовой территории должны приниматься не ниже величин, указанных в табл. 1.

Таблица 1

Нормы минимальной освещенности для открытых участков портовой территории

№ п/п	Наименование	Горизонтальная освещенность, лк	
		от одного общего освещения	суммарная с учетом локализованного освещения
1	Причалы для штучных грузов	5	25
2	Тыловые складские площадки для штучных грузов	3	25
3	Причалы для лесных грузов	5	25
4	Тыловые складские площадки для лесных грузов	3	25
5	Причалы и тыловые складские площадки для навалочных и зерновых грузов	3	15
6	Товарно-пассажирские причалы	3	25
7	Пассажирские причалы	5	25
8	Нефтеналивные причалы	3	25
9	Рампы и балконы крытых складов для штучных грузов	5	30
10	Открытые склады:		
	для штучных и лесных грузов	3	25
	для навалочных грузов	3	15
	Места работы весовщиков		30
11	Участки железнодорожных парков и путей на переездах в морских портах	2	2
12	Главные проходы и проезды:		
	с интенсивным движением людских и грузовых потоков	5	5
	со средним движением людских и грузовых потоков, в том числе пожарные проезды	2	2
13	Прочие проходы и проезды, а также участки, на которых работы не производятся	0,5	0,5
14	Охранное освещение	0,5	0,5

Примечания: 1. На рабочих площадках палуб и судов должны создаваться освещенности не ниже нормированных для причалов, на которых производится обработка этих судов.

2. Дополнительные освещенности от локализованного освещения могут создаваться как стационарно установленными, так и переносными светильниками.

3. Нормированные освещенности по пунктам 5—8 и 10—13 настоящей таблицы принимаются на уровне земли, а по пунктам 1—4 — на высоте 0,9 м от поверхности портовой территории. Если имеется четко выраженная рабочая поверхность на другой высоте (рампа, балкон, эстакада и т. п.), нормированные освещенности принимаются на высоте этой рабочей поверхности.

4. Для охранного освещения допускается относить норму освещенности к вертикальной односторонней плоскости на уровне земли.

5. При выгрузке леса из воды суммарная освещенность, предусмотренная в п. 3 таблицы, должна быть увеличена на 5 лк.

6. На рабочей поверхности и прилегающей к ней площадке портовой территории отношение максимальной освещенности к минимальной не должно превышать 10.

7. Величины суммарной горизонтальной освещенности по пп. 1—10 таблицы приняты с учетом выполнения работ в зоне работы перегрузочных механизмов или под стрелой крана во время производства работ.

8. В связи со спецификой производства перегрузочных работ в зимнее время в портах, расположенных в районах Крайнего Севера и распространения вечномерзлых грунтов, связанной с затрудненностью различения объектов и повышенной опасностью травматизма, уровни освещенности в графе «от одного общего освещения» в пп. 1—11 следует повышать на одну ступень.

Освещенности на рабочих поверхностях в закрытых складах, а также трюмах и грузовых железнодорожных вагонах при производстве перегрузочных операций в портах должны приниматься не ниже величин, указанных в табл. 2.

Таблица 2

Нормы минимальной освещенности для закрытых портовых складов, трюмов судов и грузовых железнодорожных вагонов

№ п/п	Наименование	Горизонтальная освещенность, лк
1	Закрытые склады:	
	для штучных грузов (механизированные)	20
	для навалочных и зерновых грузов	5
	при стеллажном хранении	30
	с разливом на складе (склады кислот, щелочей, лаков, красок и т. п.)	30
	рампы, товарные платформы, эстакады (зона перегрузочных механизмов, во время производства работ)	25
2	Трюмы судов в местах производства грузовых операций:	
	при штучных и лесных грузах	30
	при навалочных и зерновых грузах	20
3	Закрытые грузовые железнодорожные вагоны при производстве грузовых операций в порту:	
	при штучных и лесных грузах	10
	при навалочных и зерновых грузах	5
4	Места работы тальманов, весовщиков	30

Примечания: 1. Нормированные освещенности по пп. 2—4 таблицы создаются локализованным переносным освещением.

2. Освещенность мест работы тальманов, весовщиков нормируется в плоскости, перпендикулярной направлению взгляда работающего.

3. При устройстве в закрытых складах люминесцентного освещения минимальная освещенность должна приниматься не менее 50 лк, а при стеллажном хранении и с разливом на складе — 75 лк.

Аварийное освещение

21. Аварийное освещение для продолжения работы (в помещениях или местах производства наружных работ) надлежит устраивать, если внезапное отключение рабочего освещения (при аварии) и связанное с этим нарушение нормального обслуживания оборудования и механизмов может вызвать:

а) взрыв, пожар, отравление людей;

б) длительное нарушение технологического процесса;

в) нарушение работы таких объектов, как электрические станции; узлы радиопередачи и связи; диспетчерские пункты; насосные установки водоснабжения; помещения дежурных пожарных постов и тепловые пункты; пункты управления системами водоснабжения, канализации, теплофикации, вентиляции и кондиционирования воздуха для производственных помещений, в которых недопустимо прекращение работ;

г) опасность травматизма в местах большого скопления людей;

д) нарушение нормального обслуживания больных в операционных блоках, кабинетах «неотложной помощи», в приемных покоях лечебных учреждений.

Наименьшая освещенность рабочих поверхностей, требующих обслуживания при аварийном режиме, должна составлять 5% освещенности, нормируемой для рабочего освещения при системе общего освещения, но не менее 2 лк внутри зданий и не менее 1 лк для площадок предприятий.

Наименьшую освещенность более 30 лк внутри зданий и более 5 лк для площадок предприятий разрешается создавать только при наличии соответствующих обоснований.

Аварийное освещение на открытых площадках портовой территории должно устраиваться с учетом специфики работы портов.

Аварийное освещение для продолжения работы на открытых местах производства грузовых операций не требуется.

22. Аварийное освещение для эвакуации людей (в помещениях или местах производства наружных работ) надлежит устраивать:

а) в местах, опасных для прохода людей, а также в основных проходах и на лестницах, служащих для эвакуации людей из производственных и общественных зданий с числом работающих или пребывающих более 50 человек, а также на лестничных клетках жилых домов высотой 6 этажей и более;

б) в производственных помещениях с постоянно работающими в них людьми, где выход людей из помещения при внезапном отключении рабочего освещения (при аварии) связан с опасностью травматизма из-за продолжения работы производственного оборудования, а также в производственных помещениях с числом работающих более 50 человек (независимо от степени

опасности травматизма) и в других помещениях, где могут одновременно находиться более 100 человек.

Аварийное освещение для эвакуации людей должно обеспечивать наименьшую освещенность на полу основных проходов (или на земле) и на ступенях лестниц:

в помещениях	— 0,5 лк;
на открытых территориях	— 0,2 лк.

23. Для аварийного освещения разрешается применять:

а) лампы накаливания;

б) люминесцентные лампы — в помещениях с минимальной температурой воздуха +10°С и при условии питания ламп во всех режимах переменным током с напряжением на лампах не ниже 90% номинального значения.

Применение ламп типов ДРЛ, ДРИ и ксеноновых для аварийного освещения запрещается.

Светильники аварийного освещения должны отличаться от светильников рабочего освещения типом, размером или специально нанесенными на них знаками.

24. Светильники аварийного освещения для продолжения работы и для эвакуации людей из зданий без естественного света, а также светильники для продолжения работы в зданиях с естественным светом должны присоединяться к независимому источнику питания или переключаться на него автоматически при внезапном отключении рабочего освещения (при аварии).

Светильники аварийного освещения для эвакуации людей из здания с естественным светом должны присоединяться к сети, независимо от сети рабочего освещения, начиная от щита подстанции или от ввода в здание (при наличии только одного ввода).

Допускается питание светильников аварийного освещения от сети рабочего освещения при наличии автоматического переключения на источники питания аварийного освещения при внезапном отключении рабочего освещения (при аварии).

Ограничение ослепленности

25. Высота светового центра (высота подвеса) над уровнем пола светильников общего освещения в целях ограничения создаваемой ими ослепленности должна быть не менее величин, указанных в табл. 3.

26. Указанные в табл. 3 высоты светового центра светильников или высоты подвеса светильников над уровнем пола, если они равны или превышают 2,5 м, могут быть снижены на 0,5 м:

а) в помещениях, где требуемая освещенность от общего освещения составляет менее 50 лк;

б) при длине помещения, не превышающей двойной высоты подвеса светильника над полом;

Таблица 3

Наименьшая высота подвеса над полом светильников общего освещения с лампами накаливания в помещениях

№ п/п	Характеристика светильников	Наименьшая высота подвеса (м) при лампах мощностью	
		до 200 Вт	более 200 Вт
1	Светильники с диффузными отражателями с защитным углом в пределах от 10 до 30°, без рассеивателей	3	4
2	То же, с защитным углом более 30°.	Не ограничивается	3
3	Светильники с диффузными отражателями, снабженные рассеивателями, а также светильники без отражателей с рассеивателями:		
	с коэффициентом пропускания до 80% в зоне 0—90°, с коэффициентом пропускания до 55% в зоне 60—90°	3	4
	с коэффициентом пропускания до 55% в зоне 0—90°	2,5	3
4	Светильники с зеркальными отражателями:		
	глубокого излучения	2,5	3
	широкого излучения	4	6
5	Открытые лампы с колбой из матированного стекла	4	6

Примечания: 1. При применении в светильниках ламп с колбой из матированного стекла высота подвеса может быть снижена на 0,5 м

2. Применение светильников с непрозрачными отражателями, имеющими защитный угол до 10°, без рассеивателей и с лампами в прозрачной колбе для общего освещения помещений не допускается.

3. При применении ламп накаливания мощностью до 60 Вт включительно, в матированной или прозрачной колбе с рассеивателем в зоне 0—90°, а также в случаях, когда светильники большей мощности не попадают в поле зрения в пределах угла до 40° к горизонту, высота подвеса не регламентируется.

в) в помещениях с временным пребыванием людей.

27. Светильники местного освещения (с любыми лампами) должны иметь отражатели, сделанные из непросвечивающего или из светорассеивающего материала, с защитным углом не менее 30°, а при расположении светильников не выше уровня глаз работающего — не менее 10°.

Яркость светорассеивающей поверхности светильника в зоне 60—90° не должна превышать 2000 нт.

28. При работах на открытых пространствах портов высота подвеса над уровнем земли или рабочей площадки светильников общего освещения с лампами накаливания должна быть не менее значений, приведенных в табл. 4.

Таблица 4

Наименьшая высота подвеса над уровнем земли или рабочей площадки светильников общего назначения с лампами накаливания при работах на открытых пространствах портов

№ п/п	Характеристика светильников	Наименьшая высота подвеса (м) при лампах мощностью	
		до 200 Вт	более 200 Вт
1	Светильники с диффузными отражателями с защитным углом в пределах от 10 до 30° без рассеивателей	3,5	4,5
2	То же, с защитным углом более 30°.	3,0	3,5
3	Светильники с диффузными отражателями, снабженные рассеивателями		
	с коэффициентом пропускания до 80% в зоне 0—90° с коэффициентом пропускания до 55% в зоне 60—90°	3,5	4,5
	с коэффициентом пропускания до 55% в зоне 0—90°	2,5	3,5
4	Зеркальные светильники широкого излучения и призматические светильники:		
	без рассеивателей	4,5	7
	с рассеивателями с коэффициентом пропускания до 80%	3,5	7
5	Зеркальные светильники глубокого излучения		
	без рассеивателей	3,5	5,0
	с рассеивателями с коэффициентом пропускания до 80%	3,0	5,0
6	Зеркально-призматические светильники	9	10

Примечание. При применении в светильниках ламп с колбой из матированного стекла высота подвеса светильников может быть снижена на 0,5 м.

29. Общее освещение открытых пространств портов должно выполняться с соблюдением следующих условий:

а) отношение осевой силы света прожектора (в свечах) к квадрату высоты установки прожектора над уровнем земли (в метрах) не должно превышать 300;

б) отношение расстояния между светильниками с защитным углом не менее 10° и с колпаками из прозрачного или светорассеивающего материала с коэффициентом пропускания до 80% к высоте светильника над уровнем земли не должно превышать 6.

30. Высота подвеса светильников общего освещения с люминесцентными лампами в установках внутреннего освещения должна быть не менее величин, приведенных в табл. 5.

Таблица 5

Наименьшая высота подвеса над полом или рабочей площадкой светильников общего освещения с люминесцентными лампами в помещениях

Характеристика светильника	Защитный угол светильника, град.	Наименьшая высота подвеса (м) при количестве ламп	
		до 4	более 4
Светильники прямого света с диффузными отражателями	15—25	4	4,5
	25—40	3	3,5
	Более 40	Не ограничивается	
Светильники рассеянного света с коэффициентом пропускания рассеивателей:			
менее 55%	—	2,6	3,2
от 55 до 80%	—	3,5	4,0

Высота подвеса светильников с ртутными лампами высокого давления (люминесцентными) должна быть не менее:

6 м — при лампах мощностью 400 Вт и более;

4 м — при лампах мощностью менее 400 Вт.

31. Для ограничения слепящего действия светильников общего освещения в производственных и вспомогательных помещениях (независимо от принятой системы освещения) показатель ослепленности не должен быть более приведенного в табл. 6, за исключением помещений, указанных в п. 32, для которых показатель ослепленности не ограничивается.

Таблица 6

Показатель ослепленности в производственных и вспомогательных помещениях

Разряд и подразряд зрительной работы	Показатель ослепленности	
	При постоянном пребывании людей в помещении	При периодическом пребывании людей в помещении
I, II	20	—
III, IV, V, VII	40	60
VI, VIIIa, IXa, X, XI, XIIa	60	80

Примечание. Показатель ослепленности должен определяться в точках помещения, указанных в СНиП II-А. 9-71, приложение 6.

32. Показатель ослепленности для установок общего освещения (независимо от принятой системы освещения) не ограничивается:

а) для помещений, длина которых не превышает двойной высоты установки светильников над полом;

б) для помещений, высота которых не превышает 2,5 м, при выполнении в них работ VI и VIIIа разрядов (или при временном пребывании в них людей независимо от характера выполняемых работ), а также для всех площадок, предназначенных для прохода людей или для обслуживания технологического и инженерного оборудования, при использовании светильников с защитным углом не менее 15° для ламп накаливания мощностью не более 150 Вт, ламп ДРЛ мощностью не более 250 Вт и для люминесцентных ламп суммарной мощностью не более 80 Вт, светильников с матированными и молочными рассеивателями без отражателей для ламп накаливания мощностью не более 100 Вт, а также открытых ламп накаливания в молочной колбе мощностью не более 60 Вт и люминесцентных ламп мощностью не более 40 Вт;

в) для производственных помещений, где выполняются работы VIIIб, VIIIв и IXб разрядов;

г) для вспомогательных помещений со зрительной работой, отнесенной к X, XI, XIIа, XIIб, XIIв разрядам, при использовании светильников с защитным углом не менее 15° или светильников с рассеивателями, габаритная яркость которых в зоне от 60 до 90° не превышает 4 кнт;

д) для помещений со зрительной работой, отнесенной к XIIIа, XIIIб разрядам.

33. Светильники на лестницах следует располагать так, чтобы светящиеся части ламп не были видны под углом до 10° вверх и вниз к горизонту.

Для освещения лестниц допускается использовать открытые люминесцентные лампы суммарной мощностью не более 40 Вт в одном светильнике.

34. Для местного освещения должны использоваться светильники с непросвечивающими отражателями, имеющими защитный угол не менее 30°.

Допускается использование светильников местного освещения с отражателями, имеющими защитный угол от 10 до 30°, при расположении их ниже уровня глаз работающего.

35. Для ограничения отраженной блескости поверхностей, обладающих диффузным, направленным, направленно-рассеянным и смешанным отражением, при выполнении работ I—IV разрядов средневзвешенная по площади яркость рабочей поверхности не должна превышать значений, приведенных в табл. 7 (формулы для определения средневзвешенной по площади яркости рабочей поверхности указаны в СНиП II-А. 9-71, приложение 1).

36. При освещении производственных помещений газоразрядными лампами, питаемыми переменным током промышленной частоты 50 Гц, следует ограничивать глубину пульсации освещенности. Коэффициент пульсации освещенности не должен превышать значений, приведенных в табл. 8.

Таблица 7

Допустимая средневзвешенная по площади яркость рабочей поверхности

Площадь рабочей поверхности, м²	Допустимая средневзвешенная по площади яркость рабочей поверхности, нт
до 0,01	2500
от 0,01 до 0,02	1800
от 0,02 до 0,05	1300
от 0,05 до 0,15	1000
от 0,15 до 0,4	700
от 0,4 и более	500

Примечания: 1. Необходимые меры по ограничению отраженной блескости поверхностей при выполнении осветительных установок для работ I—IV разрядов указаны в СНиП II-А. 9-71, приложение 7.

2. Проверка средневзвешенной по площади яркости рабочих поверхностей не требуется: а) на поверхностях, обладающих диффузным отражением (за исключением работ Iв разряда в случаях, когда площадь рабочей поверхности превышает 0,4 м² и коэффициент ее отражения превышает 0,5; б) на поверхностях, обладающих направленным, направленно-рассеянным и смешанным отражением, при условии соблюдения мер, приведенных в СНиП II-А. 9-71, приложение 7.

Таблица 8

Допустимый коэффициент пульсации освещенности для производственных помещений

Система освещения	Допустимый коэффициент пульсации освещенности, %, для разрядов зрительных работ		
	I, II	III	IV, V, VI, VII, VIIIa, IXa, X
Общее освещение	10	15	20
Комбинированное освещение:			
общее	20	20	20
местное	10	15	20

Примечания: 1. Коэффициент пульсации освещенности не ограничивается для разрядов зрительной работы: а) не указанных в таблице; б) VIIIa и IXa при кратковременном пребывании людей в помещении и отсутствии в нем возможности возникновения стробоскопического эффекта.

2. Допускается повышение значения коэффициента пульсации освещенности до 30% в помещениях, где выполняются работы VI и VII разрядов, при отсутствии в них условий для возникновения стробоскопического эффекта.

Коэффициент запаса

37. При проектировании осветительных установок следует вводить коэффициент запаса, учитывающий снижение освещен-

ности в процессе эксплуатации установки (загрязнение светильников, старение ламп и т. д.); коэффициенты запаса и соответствующие им сроки чистки светильников приведены в табл. 9.

Таблица 9

Коэффициент запаса

Характеристика объекта	Коэффициент запаса		Сроки чистки светильников, не реже
	при люминесцентных лампах	при лампах накаливания	
Открытые пространства:			
места перегрузки непылящих грузов, дороги, проезды и т. п.	1,5	1,3	1 раз в 6 месяцев
места перегрузки пылящих грузов	1,5	1,3	1 раз в 3 месяца
Помещения с малыми выделениями пыли, дыма или копоти	1,5	1,3	1 раз в 3 месяца
Помещения со средними выделениями пыли, дыма или копоти	1,8	1,5	2 раза в месяц
Помещения с большими выделениями пыли, дыма или копоти	2,0	1,7	2 раза в месяц

Для определения освещенности объектов, не вошедших в данные нормы, а также при необходимости уточнения отдельных вопросов нормирования освещенности, не отраженных в нормах, следует пользоваться строительными нормами и правилами Госстроя СССР, ч. II, Правилами устройства электроустановок, раздел VI, «Электрическое освещение».

СИСТЕМА СИГНАЛИЗАЦИИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ ПО ПЕРЕМЕЩЕНИЮ ГРУЗОВ ПЕРЕГРУЗОЧНЫМИ МАШИНАМИ

Общие правила

1. Перед началом работы сигнальщик должен убедиться, что его рабочее место свободно от грузов и посторонних предметов.

2. Перед тем, как дать сигнал к перемещению груза, сигнальщик должен убедиться в том, что груз надежно застроплен и в зоне его перемещения нет людей.

3. Сигнальщик подает крановщику (лебедчику) установленные сигналы о направлении и скорости движения груза (грейфера, крюка). При спаренной работе кранов или лебедок применяются эти же сигналы; они выполняются крановщиками (лебедчиками) в соответствии с командой сигнальщика по перемещению груза.

Для предупреждения портовых рабочих о выполняемой операции одновременно подаются соответствующие сигналы голосом.

4. Сигнальщик должен находиться на хорошо освещенном месте и в зоне видимости крановщика (лебедчика).

Сигнальщик должен носить отличительный жилет оранжевого цвета.

5. Сигнальщик не должен находиться в зоне движения груза и стрелы.

6. Сигнал подается до окончания необходимого движения груза.

Переход крановщика к самостоятельному последующему передвижению груза производится после сигнала «Прекращаю команду».

7. Скорость перемещения груза показывается скоростью движения руки.

ЗНАКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ГРУЗОВ ПЕРЕГРУЗОЧНЫМИ МАШИНАМИ

«ОСТАНОВИТЬ»
(Быстрая остановка всех движений груза)



Рис. 1. Руку быстро поднять вверх с наклоном вперед, ладонью в сторону крановщика, лебедчика.

«ПОДНЯТЬ»



Рис. 2. Правая рука поднята вверх, полусогнута, плечо горизонтально, предплечье в вертикальном положении: «Поднять медленно» — кисть руки вращать по часовой стрелке; «Поднять быстро» — рукой до локтя вращать по часовой стрелке.

«ОПУСТИТЬ МЕДЛЕННО»

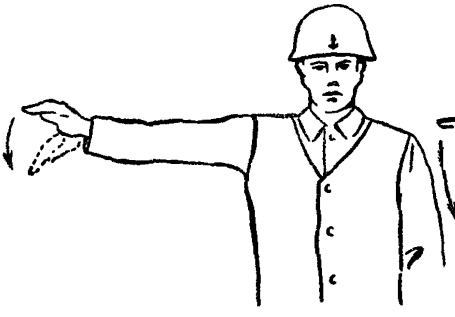


Рис. 3. Правая рука находится в горизонтальном положении ладонью вниз. Кистью руки производить движение сверху вниз.

«ОПУСТИТЬ БЫСТРО»

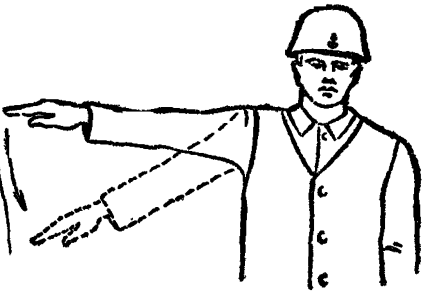


Рис. 4. Правая рука находится в горизонтальном положении ладонью вниз. Всей рукой производить движение сверху вниз.

«ГРУЗ ВЛЕВО» «ГРУЗ ВПРАВО»

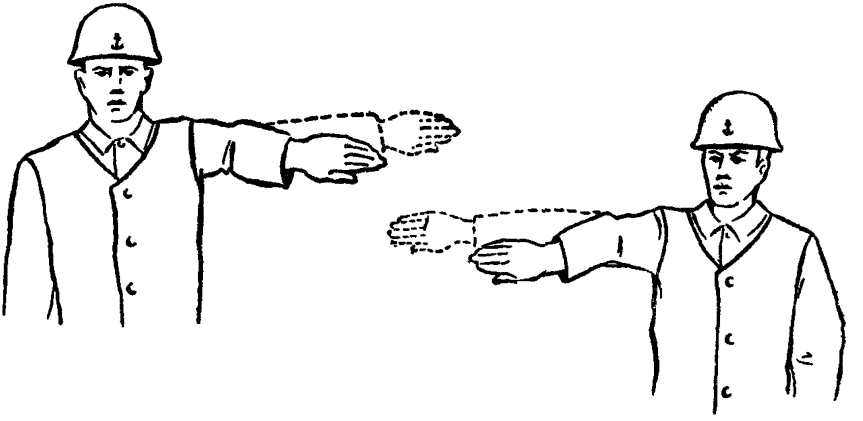


Рис. 5, 6. Рука правая или левая в горизонтальном положении, полусогнута в локте, ладонью наружу. Рукой до локтя производить движения в сторону груза.

Примечание. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к крану) крановщик обязан перемещать груз в сторону, указываемую движением руки.

«ГРУЗ ВПЕРЕД» «ГРУЗ НАЗАД»

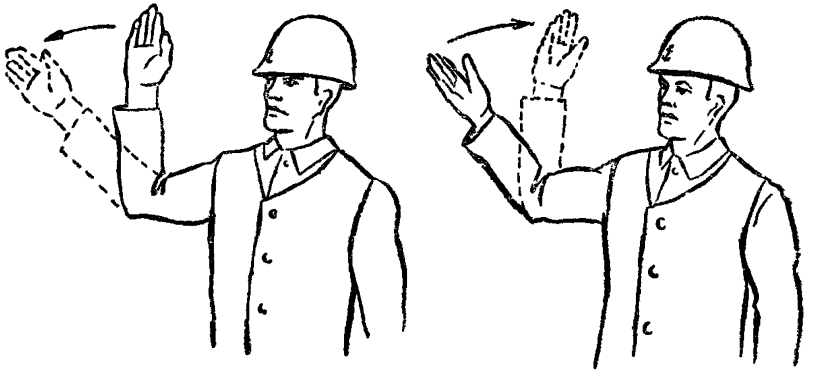


Рис. 7, 8. Правая рука полусогнута в локте перед собой, ладонью в сторону движения груза. Рукой до локтя производить движения в сторону необходимого перемещения груза.

Примечание. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к крану) крановщик обязан перемещать груз в сторону, указываемую движением руки.

«ОТКРЫТЬ ГРЕЙФЕР»

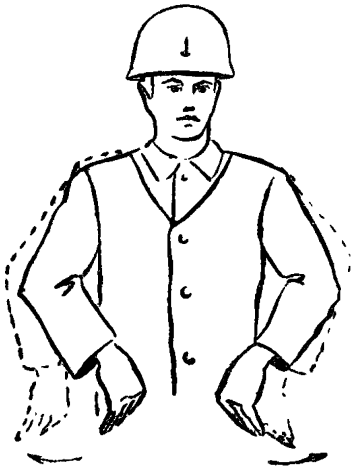


Рис. 9. Обе руки полусогнуты в локтях, опущены вниз, ладонями наружу. Обеими руками производить движения наружу.

«ЗАКРЫТЬ ГРЕЙФЕР»



Рис. 10. Обе руки полусогнуты в локтях, опущены вниз, ладонями внутрь. Обеими руками производить движения внутрь.

«ПРЕКРАЩАЮ КОМАНДУ»

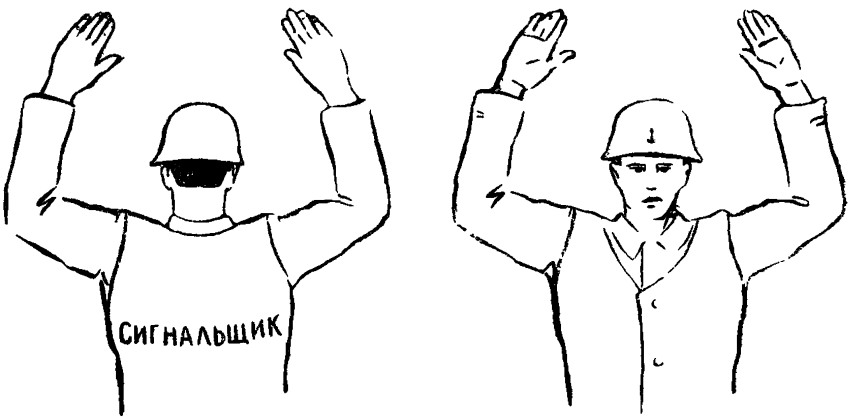


Рис. 11. Обе руки подняты вверх. Ладонями рук произвести движение в сторону дальнейшего перемещения груза и резко опустить руки вниз.

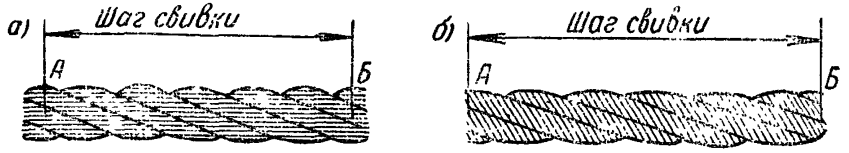
«ОСТОРОЖНО»

Кисти рук обращены ладонями одна к другой на небольшом расстоянии, руки при этом подняты вверх.

НОРМЫ БРАКОВКИ СТАЛЬНЫХ КАНАТОВ

(из Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов) [1]

1. Браковка находившихся в работе стальных канатов (тросов) производится по числу обрывов проволок на длине одного шага свивки. Браковка канатов, изготовленных из проволок одинакового диаметра, производится согласно данным табл. 1 и рисунка.



Канаты для грузоподъемных машин:
а — крестовой свивки; *б* — односторонней свивки

2. Шаг свивки каната определяют следующим образом. На поверхности какой-либо прядки (см. рисунок) наносят метку (точка *а*), от которой отсчитывают вдоль центральной оси каната столько прядей, сколько их имеется в сечении каната (например, 6 в шестирядном канате) и на следующей после отсчета пряди (в данном случае на седьмой) наносят вторую метку (точка *б*). Расстояние между метками (точками *а* и *б*) принимается за шаг свивки каната. У многопрядных тросов (например, у каната 18×19=342 проволоки с одним органическим сердечником) имеется 6 прядей во внутреннем слое и 12 — в наружном. Шаг свивки в этом случае определяется по числу прядей в наружном слое.

3. Браковка каната, изготовленного из проволок различного диаметра, конструкции 6×19=114 проволок с одним органическим сердечником производится согласно данным, приведенным в первой графе табл. 1, причем число обрывов как норма браковки принимается за условное. При подсчете обрыв тонкой проволоки принимается за 1, а обрыв толстой проволоки — за 1,7.

Например, если на длине одного шага свивки каната при первоначальном коэффициенте запаса прочности до 6 имеется шесть тонких проволок и пять обрывов толстых проволок, то

[1] В редакции Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, согласованных с ВЦСПС 25 декабря 1969 г. и с Государственным комитетом Совета Министров СССР по делам строительства 22 декабря 1969 г., утвержденных Государственным комитетом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности и горному надзору при Совете Министров СССР 30 декабря 1969 г.

Таблица 1

Число обрывов проволок на длине одного шага свивки каната, при котором канат должен быть забракован

Первоначальный коэффициент запаса прочности при установленном Правилами отношении	Конструкция канатов							
	6×19=114 и один органический сердечник		6×37=222 и один органический сердечник		6×16=366 и один органический сердечник		18×19=342 и один органический сердечник	
	Число обрывов проволок на длине одного шага свивки каната, при котором канат должен быть забракован							
	крестовой	односторонней	крестовой	односторонней	крестовой	односторонней	крестовой	односторонней
До 6	12	6	22	11	36	18	36	18
От 6 до 7	14	7	26	13	38	19	38	19
Свыше 7	16	8	30	15	40	20	40	20

условное число обрывов составляет $6\times1+5\times1,7=14,5$, т. е. более 12 см. (табл. 1) и, следовательно, канат бракуется.

Таблица 2

Нормы браковки каната в зависимости от поверхности износа или коррозии

Уменьшение диаметра проволок в результате поверхностного износа или коррозии, %	Число обрывов проволок на шаге свивки, % от норм, указанных в табл. 1
10	85
15	75
20	70
25	60
30 и более	50

4. Число проволок на одном шаге свивки как признак браковки каната, конструкция которого не указана в табл. 1, определяют исходя из данных, помещенных в этой таблице для каната, ближайшего по числу прядей и числу проволок. Например, для каната конструкции $8\times19=152$ проволоки с одним органическим сердечником, ближайшим по табл. 1, является канат $6\times19=114$ проволок с одним органическим сердечником. Для определения признака браковки следует число обрывов на одном шаге свивки для каната $6\times19=114$ проволок с одним органическим сердечником умножить на коэффициент $96:72=1,33$, где 96 и 72— число проволок в наружных слоях прядей одного и другого канатов. Число проволок в наружных слоях прядей определяется по стандарту на соответствующий канат или путем подсчета.

5. Канаты грузоподъемных машин, предназначенных для подъема людей, а также транспортирующих расплавленный или раскаленный металл, взрывчатые, огнеопасные и ядовитые вещества, бракуют при вдвое меньшем числе обрывов проволок на одном шаге свивки, чем указано в табл. 1.

6. При наличии у каната поверхностного износа или коррозии проволок число обрывов на шаге свивки как признак браковки должно быть уменьшено в соответствии с данными табл. 2. При износе (или коррозии), достигшем 40% и более первоначального диаметра проволок, канат должен быть забракован.

Определение износа или коррозии проволок по диаметру производится с помощью микрометра или иного инструмента, обеспечивающего достаточную точность. Для этого отгибается конец проволоки в месте обрыва на участке наибольшего износа. Замер оставшейся толщины проволоки производится у отогнутого конца после предварительного удаления с него грязи и ржавчины.

7. При меньшем числе обрывов проволок на длине одного шага свивки, чем указано в табл. 1, или чем определено указаниями в пп. 3, 4, 5 и 6 настоящего приложения, а также при на-

личии поверхностного износа проволок без обрыва канат может быть допущен к работе при условии:

а) тщательного наблюдения за его состоянием при периодических осмотрах с записью результатов в журнал осмотров;

б) смены каната по достижении степени износа, указанной в настоящих нормах.

8. Если груз подвешен на двух канатах, то каждый канат бракуется в отдельности, причем допускается замена одного более изношенного каната.

9. При обнаружении в канате оборванной пряди канат к дальнейшей работе не допускается.

САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ И РАБОТЕ С ПЕКАМИ

(Утверждены Министерством здравоохранения 23 ноября 1973 г.)

1. Настоящие санитарные правила распространяются:

а) на все перегрузочные работы с пеками и изделиями, покрытыми пекосодержащей массой, хранение их на заводах и предприятиях и транспортировку водным, железнодорожным и автомобильным транспортом;

б) на все работы, связанные с применением пека в различных производствах.

2. Краткая токсикологическая характеристика пека.

Пек — побочный продукт сухой перегонки каменноугольной смолы, дерева, торфа, пиролиза нефти. Пек широко применяется в народном хозяйстве для изготовления брикетов, асфальта, толи, черного и кузбасского лаков, краски «пекаоль», сажи, в производстве электродов, пластических масс и т. д.

По физическим свойствам пек представляет собой аморфное черное вещество с блестящим раковистым изломом, плотностью 1,20—1,32.

В зависимости от температуры плавления и размягчения пек может быть жидким, мягким и твердым. При 37—80°С (в зависимости от сорта) пек, размягчаясь, сплавляется и при охлаждении образует массу, которая трудно поддается раскалыванию. Мягкий пек обладает исключительной адгезией к различным материалам.

Химический состав пека сложен. Кроме свободного углерода и золы, пек содержит антрацен, хризен, пирен, акридин, фенантрен, карбазол и многие другие соединения, в частности полициклические углеводороды (с двумя — четырьмя кольцами в молекуле углеводорода).

3. Отравления и кожные поражения могут вызываться как пылью, так и парами расплавленного пека. Пек вызывает фотоофтальмии и фотодерматиты при перегрузочных работах во время солнечного облучения. Характерна локализация фотодерматитов на лице, ушах, боковой поверхности шеи и разгибательной стороне предплечья. В более тяжелых случаях возможны явления общего отравления (рвота, тошнота, головокружение, потеря сознания), а также поражение подчелюстных желез, воспаление слизистых дыхательных путей. При длительном контакте с пеком могут возникать фолликулиты, бородавчатые разрастания, гиперкератозы. Пек обладает канцерогенными свойствами, так как содержит 1—1,5% 3, 4-бензпирена.

4. Концентрация пековой пыли в воздухе рабочей зоны не должна превышать установленной нормы.

5. Тара для перевозки пека должна быть прочной и герметичной. Наиболее приемлемыми являются спецконтейнеры, двойные мешки из синтетических полимерных материалов и металлические бочки со съемными днищами. При перегрузке затаренного (в мешках) пека контакт рабочих с ним возможен при ручных операциях — укладке и переноске груза, а также в случае повреждения тары — при сборе рассыпанного груза.

6. При транспортировке пека навалом рабочие соприкасаются с грузом во время перевалки его на всех видах транспорта. Твердый пек нередко приходится разбивать, вследствие чего образуется большое количество пыли. Поэтому перевозка пека навалом должна быть только в гранулированном состоянии.

7. Во время транспортировки пека на судах трюмы должны быть плотно закрыты, при перегрузке пека необходимо применять меры для предупреждения рассеивания пека на палубе и в каюты.

8. Трюмы судов должны иметь эффективную систему вентиляции для удаления паров пека.

9. Транспортировка пека в автомашинах допускается только в затаренном виде.

10. Жидкий пек (пековые дистилляты) перевозится в железнодорожных цистернах с нижним сливом.

11. Транспортные средства для перевозки пека должны быть облицованы материалом, который хорошо отмывается и очищается. Использование этого транспорта для перевозки других грузов (за исключением угля, руды), особенно пищевых продуктов, запрещается.

12. При отгрузке пека завод-поставщик обязан принять эффективные меры против спекания его в теплое время года и замерзания в холодные периоды года (увлажнение, просушивание и т. п.).

13. Железная дорога должна принять необходимые меры, обеспечивающие равномерную подачу на предприятие и в порт железнодорожных составов с пеком.

14. Грузовые документы на пек, ярлыки на мешках должны иметь специальные отметки, предусмотренные правилами перевозки опасных грузов.

15. Вагон, кузов автомашины, трюм судна, в которых производилась перегрузка пека и изделий, покрытых пекосодержащими веществами, а также площадки, где находились эти грузы, должны подвергаться тщательной очистке и промывке горячей водой.

16. Перегрузочные работы с пеком, транспортируемым навалом, при скорости ветра более 3 м/с, не допускаются.

Фотодинамическому воздействию пека могут быть подвергнуты люди, находящиеся даже на расстоянии до 25 м от места работы с пеком, в зависимости от направления ветра.

17. На предприятиях, в портах, на пристанях и грузовых дворах, где систематически или периодически производится работа с пеком, должны быть оборудованы специальные участки для перегрузки пека, отдаленные от других грузов (пищевых, штучных, животных и птиц) не менее чем на 100 м.

18. Санитарно-защитная зона от мест работы с пеком должна соответствовать Санитарным нормам проектирования промышленных предприятий.

19. Грузовой участок работы с пеком должен иметь цементное покрытие с уклоном для стока промывных вод в производственную канализацию и дощатое ограждение высотой до 2 м из инвентарных щитов.

20. В летнее время в целях уменьшения пылеобразования перед началом работы пек следует смачивать водой.

21. На грузовом участке следует предусмотреть водопроводные поливочные краны и канализационные трапы для смачивания пека перед погрузкой.

22. На грузовом участке по обе стороны железнодорожных путей должны быть оборудованы цементные канавы с водой для сброса остатков пека из вагонов.

23. В целях предупреждения загрязнения пеком окружающей территории предприятий, железнодорожных станций и акватории порта при проектировании спецучастков необходимо предусмотреть сбор сточных вод из канав в производственную канализацию с предварительным улавливанием пека в отстойниках.

24. Сбрасывание пека, различных его остатков, а также промывных и сточных вод, содержащих пек и его продукты, в моря, поверхностные водостоки и другие водоемы запрещается.

25. Вопросы хранения и утилизации остатков пека, задержанных в канализационных отстойниках, а также после зачистки транспортных средств, механизмов, рабочего инвентаря, равно как и вопросы отвода и очистки сточных вод должны решаться, исходя из местных условий, по согласованию с органами санэпидслужбы.

26. Погрузочно-разгрузочные работы с пеком должны быть механизированы.

27. После окончания работы с пеком погрузочно-разгрузочные механизмы и приспособления, лопаты, скребки и т. п. необходимо тщательно очищать от остатков пека при помощи горячей воды, ветоши, щеток. Все механизмы, используемые при работе с пеком, должны храниться в специально отведенных местах.

28. Участок для хранения пека должен размещаться под навесом. Хранение пека в затаренном виде должно производиться

штабелями на специальных настилах, поднятых на 10—15 см от уровня пола.

29. Хранение пека и пекосодержащих материалов в общих складах, пакгаузах, в общедоступных местах железнодорожных станций запрещается.

30. Вентиляция спецскладов для хранения пеков должна проектироваться в соответствии с санитарными требованиями.

31. Все работы на открытом воздухе с пеками и изделиями, покрытыми массой, содержащей пек, должны производиться в период от захода до восхода солнца, но с таким расчетом, чтобы рабочие до восхода солнца могли вымыться и уйти домой.

Примечание. По согласованию с органами Госсаннадзора перегрузочные работы могут допускаться также и в дневные часы, но при условии механизации этих работ и проведения профилактических мероприятий, гарантирующих рабочих от соприкосновения с грузом.

32. На предприятиях все отделения, где производится дробление, размол и разварка пеков, варка массы, содержащей пек, и ее применение в горячем виде, должны быть изолированы от остальных рабочих помещений.

33. Загрузка пеков в варочные котлы, в дробильные и смесительные аппараты должна производиться с помощью механических приспособлений.

34. Дробление пеков, размол и смешивание их в сухом виде с другими веществами должно производиться механизированным путем с применением герметично закрывающихся машин и аппаратов под вытяжной механической вентиляцией.

35. Варочные котлы должны быть оборудованы местной механической вытяжной вентиляцией для полного улавливания выделяющихся паров и газов.

36. Процессы розлива горячей массы, содержащей пек, а также покрытие и пропитка изделий этой массой должны быть механизированы и герметизированы.

37. Искусственная освещенность при перегрузочных работах в трюмах судов, вагонах, на причалах, складах должна быть не менее 50 лк. Искусственная освещенность на рабочих поверхностях в производственных помещениях устанавливается в соответствии с существующими нормами.

38. Бытовые помещения и устройства (гардеробные, умывальники, уборные и др.) должны быть выполнены в соответствии с нормами проектирования вспомогательных зданий и помещений промышленных предприятий.

39. В соответствии с существующими нормативами все работающие с пеком должны быть обеспечены за счет предприятия спецодеждой (комбинезонами, наголовниками, рукавицами, нательным бельем, в холодный период года — утепленными костюмами, спецобувью), средствами индивидуальной защиты — респираторами, предохранительными очками и средствами против их запотевания, средствами для профилактики заболеваний ко-

жи — пастой, мазью, туалетным мылом и мягким индивидуальным полотенцем. Применение средств индивидуальной защиты при работе с пеком обязательно. В местах, где производится работа с пеком, должна быть аптечка.

40. Для работы с пеком необходимо пользоваться:

а) комбинезоном или противопылевым костюмом со шлемом (ГОСТ 15149-69, ГОСТ 1683-70); в холодный период года — костюмом утепленным (куртка мужская рабочая ГОСТ 9869-61, тип «Б», брюки мужские рабочие ГОСТ 11145-65, тип «Б»);

б) рукавицами рабочими «краги» или рукавицами с двойными наладонниками (МРТУ 17-732-69);

в) ботинками марки «пыль» (ГОСТ 5782-51), полусапогами юфтевыми кожаными для пыльных цехов (ГОСТ 6782-64).

Примечание. Лучшим пылезащитным свойством обладают хлопчатобумажные ткани — молескин, артикул 30-54 и артикул 30-57)

41. Костюмы, комбинезоны, нательное белье, обувь, рукавицы должны быть закреплены за каждым грузчиком и храниться в индивидуальных шкафах. Уходить в спецодежде или уносить спецодежду домой категорически воспрещается.

42. Обеспыливание наголовников, комбинезона, нательного белья и рукавиц должно производиться ежедневно после работы пылесосом. Стирка их производится механизированно не реже 2 раз в неделю за счет администрации предприятия. Стирка на дому не допускается. Перед стиркой спецодежду замачивают в мыльном содовом растворе на 6—8 ч. После этого спецодежду 2—3 раза стирают в горячем мыльно-содовом растворе, содержащем 2,5% мыла и 0,5% соды. Если одежда сильно загрязнена, то ее следует кипятить в таком растворе дважды, на протяжении 30 мин каждый раз. После стирки спецодежду отжимают и прополаскивают последовательно в горячей, теплой и холодной воде, а затем просушивают.

43. Для защиты глаз от воздействия пека должны применяться защитные очки с оргстеклом типа «Моноблок» С5-СТЗ (ГОСТ 9802-61) или герметичные очки ПО-2 (ГОСТ 9496-60) или летно-шоферские очки со стеклами марки ТС-1. Крановщики, весовщики, бригадиры, работники грузового двора и другие лица, занятые на работах с пеком, также должны обеспечиваться противопылевыми защитными очками, не ограничивающими поле зрения. Перед работой внутренняя поверхность стекол очков должна обрабатываться средствами против запотевания.

Работающим с пеком снимать очки на открытом воздухе после окончания работы до принятия душа не разрешается. Смена очков при запотевании во время работы должна производиться по возможности быстро, в затемненных и незапыленных местах. После работы использованные очки должны быть тщательно очищены и храниться на полках в индивидуальных шкафчиках.

44. Для защиты органов дыхания, при выделении пековой пыли в воздух рабочей зоны, необходимо пользоваться респираторами следующих типов: У-2К ТУ-16-812-65, РУ-60М ТУ-6-16-1462-70; РПК ТУ-1-288-71; «Астра-2» ТУ-205-28-71. Респираторы ежедневно после работы должны быть тщательно промыты в теплой воде с мылом и продезинфицированы ватным тампоном, смоченным в спирте или 0,5%-ном растворе марганцевокислого калия. После дезинфекции лицевые части вновь необходимо промыть в чистой воде и высушить при температуре 30—35°С.

45. Для защиты открытых участков кожи от пека и поглощения ультрафиолетовых лучей рекомендуются следующие средства:

а) раствор «ЦНИЛГИС-3», состоящий из канифоли (15%), салола (10%) и спирта (75%). Перед использованием раствор разливают в баночки в нужном количестве для каждого рабочего. Рабочий наносит его на кожу лица (за исключением глазных впадин) ватным тампоном или широкой кисточкой перед зеркалом. После нанесения раствора, примерно через минуту, лицо припудривают тальком. Раствор «ЦНИЛГИС-3» может применяться в любое время года в самых неблагоприятных метеорологических условиях. Образующаяся на коже лица тонкая бесцветная пленка не стягивает кожу, не нарушает потоотделения в теплое время года, не усиливает охлаждения лица в зимнее время, не смывается потом, холодной водой и атмосферными осадками и не стирается при прикосновении. Смыть пленку раствора можно теплой водой с мылом. Раствор хранится в закрытой стеклянной посуде;

б) для защиты кожи лица можно применять пудру «ЦНИЛГИС-6», состоящую из мелкорастертой канифоли и бария или окиси цинка в соотношении 1 : 3, или пасту «ХИОТ-11», состоящую из 2 г желатина, 6 г пшеничного крахмала, 15 г жидкости Бурова, 54 г глицерина, 3 г окиси цинка, 24 г белой глины, 0,4 г охры или других красящих веществ (фуксин, аурамин, сафранин);

в) рекомендуются также пасты ИЭР-1, ИЭР-1 с добавкой.

Примечание. Пудру или пасту наносят на кожу лица рукой и растирают до образованию тонкого слоя.

46. После работы рабочие должны обязательно принимать теплый душ. Лицо обмывается струей теплой воды под душем в течение 1—2 мин без помощи рук, затем моется с мылом. Пользоваться холодной водой для мытья лица воспрещается.

47. При отсутствии специально оборудованного пекового участка, санитарно-бытовых помещений, средств личной защиты, регулярной смены спецодежды выполнение всех видов работ с пеком запрещается.

48. Обо всех работах с пеками, о каждом предстоящем прибытии судов, железнодорожных составов и автомашин с пеком

администрация и санэпидстанция должны быть извещены не менее чем за 24 часа.

Все работающие с пеком и пекосодержащим материалом подвергаются предварительным медосмотрам при приеме на работу и периодическим медосмотрам в соответствии с действующим приказом министра здравоохранения СССР.

50. Ответственность за выполнение требований настоящих правил возлагается на руководителей предприятий, транспортирующих и производящих работу с пеками.

51. С вводом в действие настоящих Правил отменяются ранее изданные Санитарные правила по погрузке и разгрузке пека в морских и речных портах, утвержденные ГСИ СССР за № 250-57 от 29 июня 1957 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

1. Общие положения 3
2. Требования к территории, рабочим местам и их содержанию, к организации безопасного движения людей и транспорта 9
3. Требования безопасности при перевозке работников порта по воде и на автотранспорте 15
   А. Перевозка работников порта по воде 15
   Б. Перевозка работников порта на автотранспорте 17
4. Производство механизированных перегрузочных работ 19
   А. Общие требования к устройству и эксплуатации портовых перегрузочных машин 19
   Б. Требования безопасности к эксплуатации портовых грузоподъемных кранов 23
   Плавучие краны 26
   Работа кранов и управление ими 26
   В. Требования безопасности к устройству и эксплуатации съемных грузозахватных приспособлений и технологической оснастке 31
   Стальные канаты 34
   Растительные канаты 35
   Синтетические и полусинтетические канаты, ленты 36
   Цепи 38
   Блоки 38
   Г. Требования безопасности к устройству и эксплуатации машин непрерывного транспорта 39
   Транспортеры, конвейеры 41
   Элеваторы 43
   Рольганги 43
   Наклонные плоскости 44
   Д. Требования безопасности к устройству и эксплуатации внутрипортового безрельсового транспорта, работающего на территории порта 45
   Автотранспорт 46
   Авто- и электропогрузчики 48
   Аккумуляторные тележки, тягачи и прицепы (трейлеры) . . 52
   Е. Требования безопасности к устройству и эксплуатации вспомогательных приспособлений 53
   Тележки 53
   Приставные лестницы для грузовых работ 53
   Слеги, инвентарные столы, подмости и трапы 54
   Ж. Требования к устройству и эксплуатации трюмной механизации . . 55
5. Производство судовых погрузочно-разгрузочных работ 56
   Трапы 56
   Палубные грузы 58
   Люковые закрытия и ограждения 59
   Производство работ 60
6. Производство вагонных погрузочно-разгрузочных работ 64
7. Складирование грузов 67

Стр.
8. Особенности переработки отдельных видов грузов 70
Тяжеловесы и длинномеры 70
Контейнеры 71
Штучные грузы 77
Грузы в мешках 77
Кипы 78
Грузы в ящиках 78
Грузы в бочках 79
Бумага в рулонах 80
Трос, кабель в барабанах (катушках) 80
Лесные грузы 80
Фанера в пачках 84
Металлы 85
Металл в чушках 85
Металл в связках, пачках, прокат, трубы 85
Навалочные грузы и зерно 86
Строительные материалы 88
Химические, вредные, ядовитые, взрывоопасные, легковоспламеняющиеся, пылящие и спекающиеся грузы 89
Баллоны со сжатыми и сжиженными газами 92
Взрывоопасные грузы (ВВ) 93
Легковоспламеняющиеся грузы 94
Пылящие грузы 95
Спекающиеся грузы 95
Пек 95
Ферромарганцевая руда 96
Животные, птицы и сырые животные продукты 96
Мороженое мясо в тушах 97
9. Производство перегрузочных работ в зимних условиях 98
Подготовка к работе в зимних условиях 98
Погрузочно-разгрузочные работы в зимних условиях 99
10. Правила безопасности при производстве ремонтных работ перегрузочного оборудования 100
Приложение 1. Типовое положение об организации работы по технике безопасности и производственной санитарии в портах (пристанях) ММФ 104
Приложение 2. Допускаемая высота складирования различных грузов и способы их штабелирования 122
Приложение 3. Нормы искусственного освещения морских портов . . . 138
Приложение 4. Система сигнализации при производстве работ по перемещению грузов перегрузочными машинами 152
Приложение 5. Нормы браковки стальных канатов 156
Приложение 6. Санитарные правила при транспортировке и работе с пеками 160

Правила безопасности труда в морских портах
Редактор *Ю. А. Ермолаев*
Технический редактор *А. П. Мишин*
Корректор *Л. В. Ицкович*

Сдано в производство 26.5-75 г. Подписано к печати 13.8-75 г. Формат 60×90/16. Печ. л. 10,5. Изд. № 1024-В. Заказ тип № 1485. Тираж 21.400
Рекламинформбюро ММФ

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

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ
ТРУДА И ЗАРПЛАТЫ

ИЗВЕЩЕНИЕ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА

г. Москва **№ 11** 26 декабря 1977 г.

Об изменениях в «Правилах безопасности труда в морских портах»

Примите к руководству и обеспечьте внесение во все экземпляры находящихся в подчиненных вам подразделениях «Правил безопасности труда в морских портах», утвержденных и введенных в действие приказом ММФ от 7 марта 1975 г. № 47 и согласованных постановлением Президиума ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота 18 декабря 1974 г. (протокол № 37, п. 9), вующие изменения и дополнения, утвержденные Министерством морского флота 22 декабря 1977 г. по согласованию с ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота:

1. п. 1.11. вместо СНиП П-М. 3-68 читать СНиП П-92-76.

2. п. 1.13. изложить в следующей редакции:

«Погрузочно-разгрузочные работы должны производиться по рабочим технологическим картам (РТК) или по временным технологическим инструкциям перегрузки (ВТИП), разрабатываемым и утверждаемым в соответствии с РТМ 31.0007-76 «Правила составления рабочих технологических карт в портах ММФ».

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

Отступление от этого порядка, как исключение, может допускаться при перегрузке новых видов груза в воскресные и праздничные дни, ночное и вечернее время, если их поступление заранее не было предусмотрено. В этом случае до начала производства погрузочно-разгрузочных работ должны составляться планы организации работ с указанием необходимых мер безопасности. Такой план составляется сменным диспетчером района (порта) и утверждается начальником района (порта) или его заместителем, а в их отсутствие — старшим диспетчером района (порта).

Опасные грузы во всех случаях надлежит перегружать только по разработанным, согласованным и утвержденным в общем порядке рабочим технологическим картам с учетом требований «Правил морской перевозки опасных грузов (МОПОГ)».

3. п.1.14. В примечании в конце п. 3 после слова «...комиссии... вместо слова «...порта...» читать: «..., назначаемой начальником порта».

п. 4 примечания после слова «...потребителей...» дополнить словами: «... и «Правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей» Госэнергонадзора.

4. п. 1.15.3. Вместо слов «... до 500 кг...» читать: «... и свыше»

п. 1.15.4. исключить.

✔ 5. п. 1.19. 2-й абзац изложить в следующей редакции: «Сменный инженер (механик) или лицо, дающее разрешение на пуск машины, перед началом работы должен выдать машину в исправном состоянии и провести инструктаж с рабочим, управляющим данной машиной».

6. п. 1.20.12. изложить в следующей редакции: «Контролировать наличие сигнальщиков и стропальщиков при производстве погрузочно-разгрузочных работ».

7. п. 2.1. вместо СНиП П-М. 3-68 читать СНиП П-92-76.

8. п. 2 2.4. Во 2-м предложении после слова «...ограждены...» читать: «Высота ограждения должна быть не менее 0,75 м». В конце пункта текст дополнить словами: «На причалах должны быть предусмотрены простейшие средства для спасения утопающих (спасательные круги с линями длиной 27,5 м и спасательные багры).

9. п. 2.2.5. 2-й абзац читать в следующей редакции: «При работах, осуществляемых в условиях повышенной опасности (работа с вредными и опасными грузами, при стесненном рабочем месте, повышенной концентрации технических средств и людей на небольших производственных участках и в других условиях повышенной опасности), освещенность рабочих мест должна быть увеличена, о чем указывается в РТК или плане организации работ. В каждом конкретном случае наличие условий повышенной опасности определяется технологом района (порта) совместно с работниками по технике безопасности, а в их отсутствии — диспетчером района (порта)».

10. п. 2.4. После 1-го абзаца дать примечание: «Данное требование не распространяется на существующие причалы до их реконструкции». В конце 2-го абзаца исключить предложение: «Расстояние по вертикали от любой выступающей части конструкции кранов до площадок, на которых могут находиться люди, должно быть не менее 2 м.»

11. п. 2.17. Вместо «ГОСТ 15518-70» читать «ГОСТ 12.4.026-76». В конце пункта дополнить текстом: «В портах, открытых для посещения иностранных судов, надписи запрещающих знаков и указателей проходов и проездов должны быть выполнены на русском и английском языках».

12. п. 2.23. Последнее предложение изложить в следующей редакции: «Высота колесоотбойного устройства должна составлять не менее 20 см».

13. п. 3.1. дополнить: «и Правилами техники безопасности при производстве работ на судах портового и служебно-вспомогательного флота.

14. п. 3.2. в 1-м предложении вместо слов «...пассажирское свидетельство...» читать: «...документ...» и далее по тексту.

15. п. 3.5. Во 2-м абзаце вместо слов «... 3 баллов...» читать «... 2-х баллов, силы ветра свыше 3-х баллов...» далее по тексту.

16 и 17. В сноске 2. вместо слова «... сменного...» читать: «... съемного...», слово «... погрузчивентарь...» исключить. В конце п. 4.1. вместо слов «Правилам технической эксплуатации перегрузочных машин в морских

портах...» читать: «Правилам технической эксплуатации перегрузочных машин морских портов».

17. п. 4. 3. 2-й абзац изложить в следующей редакции: «На кранах переменной грузоподъемности должны быть, кроме того, указаны наибольшая и наименьшая грузоподъемности и соответствующие им вылеты стрелы.

Шкала указателя грузоподъемности должна быть отчетливо видна с рабочего места портового рабочего, управляющего данной машиной.

Транспортные средства (тягачи, прицепы, трейлеры, тележки и др.) должны иметь обозначения инвентарного номера и допускаемой грузоподъемности».

18. п. 4.8. В конце последнего абзаца вместо «IV» читать «III».

19. п. 4.12. Вместо слов: «... под руководством сигнальщиков...» читать: «... по команде сигнальщиков. .» и далее по тексту.

20. п. 4.34. После слова «... кранмейстера.. », читать. «а на берегу и судне — на производителя работ»... и далее по тексту.

21. п. 4.36.6. Пункт изложить в следующей редакции: «Конструкция грузоподъемного электромагнита, предназначенного для перемещения монолитных грузов (плит, слябов, пачек, связок и тому подобных грузов) с судна на берег (другое судно) и обратно должна обеспечивать удержание груза при потере электромагнитом удерживающей силы».

22. п. 4. 38.12. Во 2-м абзаце после слов «... ремонтных работ...» дополнить «... а также работ по креплению (раскреплению) крупнотоннажных контейнеров».

23. п. 4.42.3. В конце пункта дополнить словами «В отдельных случаях допускается использование стропов разной длины для перегрузки длинномерных грузов в наклонном положении с учетом требований п. 8. 1. и п. 8.2. настоящих ПБТП».

24. п. 4.43. Во 2-м абзаце слова «. . в каждом отдельном случае...» исключить.

25. п. 4.49. Во 2-м абзаце слово «.. цепи » исключить. Читать: «...стропы — через каждые 10 дней».

26. п. 4.50. Во 2-м абзаце вместо слова «...строп-контейнеров...» читать: «...стропов для пакетирования...»

В конце пункта после слова «...стандартизации» дополнить: «Допускается изготовление портами по собственной документации опытных образцов грузозахватных приспособлений и устройств индивидуального применения, а также различного инвентаря для грузовых и хозяйственных работ. Порты-изготовители грузозахватных приспособлений и устройств несут ответственнось за качество изготовляемой продукции».

27. п. 4.57. Последнее предложение исключить.

28. п. 4. 58. Вместо «ГОСТ 483-55» читать: «ГОСТ 483-75».

29. п. 4.60. Исключить слова: «... и должна быть оклетевана».

30. п. 4.61. 3-й и 4-й абзацы изложить в следующей редакции: «При перегрузке влажных грузов (мокросоленых шкур, бочек с рассолом, соленой рыбой и других) с помощью грузозахватных приспособлений, изготовленных из растительных канатов, а также при многократном использовании таких грузозахватных приспособлений в условиях повышенной влажности (дождь, изморозь, мокрый снег, туман) их грузоподъемность должна быть снижена. Размер снижения грузоподъемности устанавливается путем испытания грузозахватных приспособлений и определения разрывной нагрузки в соответствии с ГОСТ 1088-71 «Канаты сизальские» и ГОСТ 483-75 «Канаты пеньковые».

31. п. 4.64. вместо слова «...сертификат...» читать: «...свидетельство (сертификат) завода-изготовителя...»

32. п. 4.65. Вместо слов: «... не ниже —20° С и не выше +40° С...» читать: «... не ниже —40°С и не выше +45°С...»

п. 4. 69.1. После слова «...сертификат...» дополнить: «.. или другой документ...»

п.п. 4.69.2., 4.69.3., 4.69.4. вместо слов «... строп-контейнер...» читать: «...стропы для пакетирования...»

33. п. 4.70. Вместо слов «...—20°С — +40°С...» читать «...—40°С — +45°С...»... Слова «... на 15—20%...» исключить.

34. п. 4.81. В 1-м абзаце 3-я — 4-я строка после слов «...выключить привод...» дополнить «...отключить питающий кабель от источника питания...».

п. 4.124. В скобках вместо слов «... (состояние покрова...) читать: «... (состояние покрытия...)»

35. п. 4. 127. В конце пункта дополнить словами: «(кроме судов типа Ро-Ро)».

36. п. 4.133.3. исключить слова: «...(увязывать грузы проволокой запрещается)».

37. п. 4.145. во 2-м абзаце исключить слова: «...одного типа...», вместо которых читать: «...с одинаковыми техническими характеристиками».

38. п. 4.146.9. дополнить пункт предложением: «В отдельных случаях допускается включение в РТК вариантов, предусматривающих укладку груза краном в ковш-самосвал (или на лист погрузчика). При этом ковш (лист) следует опустить на опору (землю, покрытие территории и др.), а водитель в момент опускания груза должен покинуть кабину и находиться в безопасной зоне».

39. п. 4.150 2. после слов. «...разборки.. » дополнить: «вручную.. ». Слова в скобках: «(за исключением случая, когда электропогрузчик укладывая груз при помощи сталкивателя, должен отъезжать)» исключить.

40. п. 4.157. в 1--м абзаце после слов: «...на железнодорожных путях» дополнить: «... и в их габаритах».

41. п. 4.162. после слова «возможность» читать «самопроизвольной отцепки...»

42. п. 4.167. во 2-м абзаце исключить «... —0,4...».

43. п. 4.179. последнее предложение читать в следующей редакции: «Работа трюмных машин на промежуточных палубах при открытых люках без дистанционного управления может быть допущена при условии принятия мер, исключающих их падение в трюм».

44. п. 5.1. вместо «Требованиям техники безопасности к общему расположению, устройствам и оборудованию морских транспортных судов, ледоколов и буксиров (РС-596-63)» читать «Требованиям техники безопасности к общему расположению, устройствам и оборудованию морских судов».

45. п. 5.2. после 1-го предложения включить следующий текст: «Все трапы, сходни, лестницы, по которым перемещаются люди, должны быть изготовлены из доброкачественных материалов и в местах установки на-

дежно закреплены во избежании их смещения. После 2-го предложения пункт дополнить текстом: «В отдельных случаях разрешается применение для спуска рабочих с палубы судна на груз навесных металлических лестниц высотой не свыше 6 м. В этих случаях лестницы должны быть надежно прикреплены к комингсу люка или другим жестким конструкциям судна. Металлические лестницы высотой более 3 м должны быть оборудованы оградительными дугами с вертикальными связями».

46. п. 5.20. 1-е предложение после слова «...проход...» дополнить словами: «шириной не менее 60 см.».

47. п. 5.22. В 1-м предложении вместо слов «... под руководством..» читать «... по указанию...»

48. п. 5.30. Из 1-го абзаца исключить слова «...представителем портнадзора и ...».

После 2-го абзаца дополнить: «Не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ в шахтах трюмов, не имеющих специальных укрытий для рабочих или не обеспечивающих отход рабочих на безопасное расстояние от перемещаемого краном груза».

49. п. 5.36. После слов: «... на один трюм...» дополнить словами: «...(кроме перегрузки навалочно-насыпных грузов с помощью грейферов)...».

50. п. 5.37. В последнем предложении вместо «7.14.» читать «7.15.».

51. п. 5.39. Вместо слова «...запрещается» читать. «...допускается при условии ограждения зоны производства погрузочно-разгрузочных работ и обеспечения безопасности пассажиров».

52. п. 6.11. Последнее предложение изложить в следующей редакции: «...Загрузка (разгрузка) крытых вагонов при открытых с двух сторон дверях допускается при условии принятия мер против падения из вагона погрузчиков и людей».

53. п. 7.3. дополнить: «проходы между штабелями, сформированными готовыми пакетами на поддонах — 0,7 м.».

54. п. 7.14. Дополнить: в 1-й строчке пункта после слова «...штабеля...» указать: «... на складе...».

На стр. 69 во 2-й строке читать: «Киповые грузы (кроме каучука) — до 1 м. (или 1 кипа) ...», а в 4-й строке читать: «...мелкие ящичные грузы — до 1,8 м.».

55. п. 8.4. В последнем предложении после слов «... начальника района по механизации» дополнить в скобках «...(ст. инженера крановой группы)...».

56. п. 8.5. Пункт изложить в следующей редакции. «Спаренная работа кранов может выполняться только опытными крановщиками, имеющими стаж работы на кранах не менее 1 года и сигнальщиками, имеющими квалификацию рабочего не ниже III класса, под руководством сменного механика или старшего (группового) инженера (механика) крановой группы и производителя работ. Сменный механик несет ответственность за техническое состояние кранов, инструктаж крановщиков и сигнальщиков и безопасность при перемещении грузов кранами.

Производитель работ несет ответственность за правильную строповку груза и выполнение требований, указанных в п.п. 1.20.—1.20.13. настоящих ПБТП».

57. п. 8.8. В скобках вместо слова «...носа...» читать «... нока».

58. п. 8.9.1. Исключить последнее предложение со слов «Портовые рабочие...»

59. п. 8.9.14. В конце 2-го абзаца после слов: «Запрещается смещение фитингов относительно друг друга». Дополнить «...свыше допускаемых норм».

Стр. 73 3-я строка снизу вместо слова «...один...» читать «..два..».

Исключить предложение: «... при складировании в два и три яруса по высоте контейнеры соединяются между собой с помощью соединительных штыковых замков, препятствующих боковому сдвигу одного контейнера относительно другого;...» В последнем абзаце пункта вместо слова «...два...» читать «...три...», а слова «... и крепятся к покрытию площадки...» исключить.

60. п. 8.10. Перед словом «... контейнеров...» читать «... крупнотоннажных...».

61. п. 8.10.5. Во 2-й строке перед словом «...количество...» читать «...при ручной строповке (отстроповке)...»

62. п. 8.11. Перед словом контейнеров...» читать: «...крупнотоннажных...»

63. п. 8.11.2. Исключить фразу: «Встречный въезд портальных погрузчиков к одному и тому же штабелю складской и сортировочной площадок не допускается».

64. п. 8.21. После слов «... не более 1 м ...» дополнить в скобках: «... (или 1 кипу)...»

65. п. 8.27. Вместо «... 1,2 м ...» читать «... 1,8 м ...».

66. п. 8.42. Изложить в следующей редакции: «К работам по перегрузке круглого леса длиной свыше 3 м в портах с постоянными грузопотоками лесных грузов допускаются портовые рабочие, имеющие квалификацию докера-механизатора и прошедшие специальную подготовку по расширенной программе обучения безопасным методам и приемам работы с лесными грузами.

Комплектование специализированных бригад по перегрузке круглого леса в портах с постоянными грузопотоками лесных грузов следует производить с тем учетом, чтобы на одной технологической линии число рабочих, проработавших на грузовых работах менее 6 месяцев, составляло не более 30% от общего числа рабочих в технологической линии. Комплектование бригад для перегрузки круглого леса в портах с эпизодическим поступлением лесных грузов, а также для перегрузки круглого леса с помощью стропов и с воды должно производиться из числа докеров-механизаторов, прошедших предварительное обучение безопасным методам и приемам работы с лесными грузами на рабочих местах и проработавших на грузовых работах не менее 6 месяцев. Старшими технологических звеньев во всех случаях должны назначаться докеры-механизаторы, имеющие опыт работы с лесными грузами и квалификацию не ниже 3-го класса».

67. п. 8.52. Последнее предложение исключить.

68. п. 8.56.4. Слова «..и уборки...» исключить.

69. п. 8.83. После слов «... труб большого диаметра...» указать: «... (720 мм и свыше)...». В последнем предложении после слова «Перегрузка...» дополнить словами «...таких...».

70. п. 8.90. Исключить слово «... модернизированный...».

71. п.п. 8.130.2., 8.130.3. вместо слова «разряд» читать «категория».

72. п. 8 137. В 1-й строке вместо слов «... опасных грузов 1, III и IV классов...» читать: «...взрывоопасных...»

73. п. 8.145. Вместо «8.83.» читать «8.85».

74. п. 8.166. Исключить 1-е предложение: «Выгрузку из трюма следует производить послойно по всей площади с углублением не более 2 туш».

75. п. 9.2. В последнем предложении вместо слов «... ниже —20°С...» читать «... ниже —40°С...». В конце пункта дополнить словами: «... если другая температура не указана в технической документации».

76. Приложение 2, стр. 122. Исключить последнее предложение в 3 графе: «Высота укладки мешков в пакете не более 4 рядов».

4-я графа, 6-й абзац сверху. Вместо текста: «После каждого 3-го пакета по высоте в штабеле делать уступы шириной в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет — с торцевых сторон штабеля» читать: «После каждого 3-го пакета по высоте в штабеле делать уступы шириной в 1 пакет со стороны по направлению штабелирования и 0,5 пакета с двух других его сторон».

77. Приложение 2, стр. 123. В разделе «Соль» в последнем абзаце 4-й графы вместо слов «... 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в один пакет с торцевых сторон штабеля» читать: «... в 1 пакет со сторон по направлению штабелирования и 0,5 пакета с двух других его сторон». В разделе «Цемент в бумажных мешках и льноджутовых мешках» вместо текста: «Через каждые 5 рядов по высоте по периметру штабеля делать уступ в 0,5 ширины мешка» читать: «Через каждые 1,5 метра по высоте штабеля по его периметру делать уступ шириной не менее 1,3 м». В последнем абзаце вместо слов «... в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет с торцевых сторон штабеля» читать: «... шириной в 1 пакет со сторон по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон»

78. Приложение 2, стр. 124. В разделе «Прочие грузы в джутовых мешках» в последнем абзаце 4-й графы вместо слов «.. в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в один

пакет с торцевых сторон штабеля» читать: «... шириной в 1 пакет со сторон по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон».

79. Приложение 2, стр. 124. В разделе «Прочие грузы в бумажных мешках» во 2-м абзаце 4-й графы вместо текста: «через каждые 5 рядов по высоте по периметру штабеля делать уступ в 0,5 ширины мешка» читать: «Через каждые 1,5 м по высоте штабеля по его периметру делать уступ шириной не менее 1,3 м».

80. Приложение 2, стр. 125, 4-я графа, 3-й абзац сверху. Вместо слов «... в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в один пакет с торцевых сторон штабеля» читать: «... ширина в 1 пакет со сторон по направлению штабелирования и 0,5 пакета с двух других его сторон».

В разделе «Грузы в ящиках массой до 100 кг». в последнем абзаце 4-й графы вместо слов «... в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет с торцевых сторон штабеля...» читать «... шириной в 1 пакет со сторон по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон».

81. Приложение 2, стр. 126, 4-я графа. Во втором предложении сверху вместо слов «... в 0,5 пакета вдоль длины штабеля и в 1 пакет с торцевых сторон штабеля...» читать: «... шириной в один пакет со сторон по направлению штабелирования и в 0,5 пакета с двух других его сторон».

82. Приложение 2, стр. 128. Раздел 4. 2-ю графу дополнить: «Грузы в металлических бочках разрешается складировать в штабель высотой до 6 м. в виде усеченной пирамиды с уступами в 1 бочку».

83. Приложение 2, стр. 129, 4-я графа. В 5-м абзаце сверху вместо слов «... в 0,5 пакета с боковых сторон и в один пакет с двух других сторон штабеля ..» читать: «.. в 1 пакет со сторон по направлению штабелирования и 0,5 пакета с двух других его сторон».

84. Приложение 2, стр. 130, 4-я графа. В разделе «Крупнотоннажные контейнеры» во 2-м абзаце вместо слов «... с автоматическими захватами...» читать: «с неавтоматическими захватами...».

85. Приложение 2, стр. 131. После 1-го абзаца дополнить текстом: «При складировании металла с после-

дующей его отгрузкой с помощью грузоподъемных электромагнитов разрешается укладка без прокладок (кроме грузовых помещений судов)».

86. Приложение 2, стр. 135, 4-я графа. В разделе «Лес круглый длиной более 3-х м. в 1-м абзаце исключить слова «... на продольные прокладки...», а после слов «...подпорные стойки...» дополнить в скобках: «... (устройства)».

87. Приложение 2, стр. 136, 4-я графа. В 1-м абзаце вместо слов «Крайние ряды штабеля должны быть на других на 1 пакет» читать: «В каждом ярусе штабеля периметру делать уступ в один пакет».

Заместитель начальника Управления организации труда и зарплаты ММФ — начальник Отдела охраны труда и техники безопасности

Т. Н. НОВИКОВ

Заказ 2462 Тираж 1100

Типография Хозуправления ММФ

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА
ОТДЕЛ ОХРАНЫ ТРУДА И ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ

ИЗВЕЩЕНИЕ

по безопасности труда

г. Москва № 2-86 . «17» июня 1986 г.

СОДЕРЖАНИЕ: "О дополнении "Правил безопасности труда в морских портах" (РД 31.82.03-75) приложением 7 "Рекомендации по применению средств индивидуальной защиты в портах"

Примите к руководству, что Министерство морского флота 16 июня 1986 г. по согласованию с ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота ввело в действие новое приложение 7 "Рекомендации по применению средств индивидуальной защиты в портах" к "Правилам безопасности труда в морских портах" (РД 31.82.03-75), утвержденным приказом Министра от 7 марта 1975 г. № 47 и согласованным Президиумом ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота 18 декабря 1974 г. (протокол № 37, п.9), согласно приложению.

Начальник Отдела охраны труда
и техники безопасности Т.Н.Новиков

Приложение к Извещению
по безопасности труда
от 17 июня 1986 г.
№ 2-86

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
(рекомендуемое)
к РД 31.82.03-75

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ В ПОРТАХ

Настоящие рекомендации устанавливают порядок выбора и применения средств индивидуальной защиты с учетом профессии и вида перегружаемого груза.

Рекомендации не распространяются на подбор средств индивидуальной защиты при выполнении погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами.

I. ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

I.I. Рекомендации по применению средств индивидуальной защиты органов дыхания.

I.I.I. Выбор типа средств индивидуальной защиты органов дыхания должен определяться условиями окружающей среды: видом вредностей (аэрозоли, порошкообразные вещества, газы), их концентрациями, дисперсностью, температурой, влажностью воздуха, наличием источников теплового излучения, характером выполняемой работы.

I.I.2. Инструктаж по применению средств индивидуальной защиты органов дыхания необходимо проводить в объеме технических описаний и инструкций по эксплуатации данного средства.

I.I.3. Необходимо произвести правильный подбор и подгонку средств индивидуальной защиты органов дыхания. Неправильный выбор размера лицевой части может быть причиной отсутствия герметичности или сдавливания мягких покровов головы.

I.I.4. Средства индивидуальной защиты органов дыхания должны применяться в течение всего рабочего времени пребывания в условиях, где его использование предписано (при концентрации вредных аэрозолей или газо-, парообразных веществ выше предельно допустимых).

I.I.5. Запрещается снимать средства индивидуальной защиты органов дыхания в процессе работы для ведения телефонных и других разговоров, для питья, курения и по другим причинам в местах, где концентрация токсичных аэрозолей или паров выше предельно допустимых норм.

I.I.6. Не допускается применение бесклапанных респираторов в тех случаях, когда необходимо использование клапанных (ограничение обусловлено образованием водяного конденсата на фильтре или намоканием респиратора).

I.I.7. Эксплуатация средств индивидуальной защиты органов дыхания многоразового использования возможна только при организации их централизованного хранения, очистки, перезарядки, текущего ремонта и ежедневной выдачи работающим.

I.I.8. Вышедшие из строя (израсходованные) средства индивидуальной защиты органов дыхания и их сменные фильтрующие элемент" и клапаны необходимо своевременно заменять доброкачественными.

I.I.9. Запрещена замена установленных типов фильтрующих патронов (коробок) средств индивидуальной защиты органов дыхания другими, не защищающими от паров, газов или аэрозолей, рассчитанными на меньшие концентрации вредностей или на меньшее время действия.

I.I.IO. Перед использованием шланговых противогазов следует путем осмотра проверить маски и шланги, убедиться в отсутствии прорывов, проколов, а также в исправности очковых обойм, стекол и пряжек. Маска должна плотно прилегать к лицу.

I.I.II. Не допускается проведение работ без средств индивидуальной защиты органов дыхания при концентрациях вредных аэрозолей или парообразных веществ выше предельно допустимых концентраций, а также применение самодельных "респираторов" из марли и ваты.

I.I.I2. Запрещено хранение респираторов (противогазов) многоразового пользования на рабочих местах, в гардеробах или в домашних условиях, а также повторное применение их без проверки.

I.2. Рекомендации по применению специальной одежды

I.2.I. Конструкция и модель специальной одежды должна учитывать специфические условия работы и надежно защищать кожные покровы работающих от производственных вредностей.

I.2.2. Специальная одежда с водозащитными, кислотозащитными, огнезащитными и прочими специальными свойствами должна подвергаться своевременной стирке, химчистке, повторной обработке соответствующими препаратами для восстановления заданных свойств.

I.2.3. Хранение специальной одежды должно быть организовано в вентилируемых шкафчиках.

I.2.4. Выдачу специальной одежды рекомендуется проводить после примерки и подгонки по фигуре, что наряду с ремонтом, стиркой, дезинфекцией и химической чисткой, целесообразнее всего организовать на самом предприятии.

I.3. Рекомендации по применению специальной обуви

I.3.I. В целях защиты ног в особо вредных условиях производства при высоких уровнях загрязнения рекомендуется использовать на основную специальную обувь дополнительную (бахилы, галоши, чехлы и т.п.).

I.3.2. Для обеспечения удовлетворительного влагностно-

-теплового режима ног при длительной работе в специальной обуви рекомендуется применение шерстяных или хлопчатобумажных тканей увеличенной поверхности.

I.3.3. Для предотвращения возможности распространения загрязнений рекомендуется либо использовать дополнительную специальную обувь на производственных участках, загрязненных токсичными веществами, либо организовать эффективную очистку обуви на выходе с загрязненных участков.

I.3.4. Специальная обувь должна регулярно подвергаться чистке и смазке, для чего рабочим и служащим должны быть обеспечены соответствующие условия (места для чистки обуви, щетки, мази и т.п.).

I.3.5. Кожаная специальная обувь ежедневно после эксплуатации должна быть тщательно очищена от загрязняющих веществ, вынуты вкладные стельки и просушены. Сушить обувь следует в раскрытом, расправленном виде в специальных сушилках при температуре от плюс 35 до плюс 45°С и относительной влажности воздуха от 60 до 65%. Очищенную и просушенную обувь регулярно, но не реже 2-3 раз в неделю, смазывать жирующей смесью. Смазку рекомендуется наносить тонким слоем.

I.3.6. Резиновую специальную обувь по окончании работы необходимо промыть водой для удаления агрессивных веществ. Обувь должна быть высушена при температуре не выше плюс 30°С в затемненном помещении. На период сушки из обуви следует удалить носки, вкладные стельки, портянки и т.п.

I.3.7. При обнаружении в специальной обуви во время эксплуатации какого-либо вида разрушения (разрыв верха, износ каблука или подошвы, отрыв подошвы и т.д.) необходимо сдать обувь в ремонт. Ремонт подошвы кожаной специальной обуви следует производить при ее износе не более половины толщины, ремонт каблука - - при износе на 6-8 мм, ремонт верха - при разрыве материала

или ниточных швов, скрепляющих детали в пределах 10-15 мм.

I.4. Рекомендации по применению средств защиты рук

I.4.1. Выбор средств защиты рук должен производиться с учетом назначения и свойств этих средств, вида выполняемой работы и требуемой степени защиты.

I.4.2. Во избежание развития профессиональных дерматитов при использовании защитных резиновых перчаток рекомендуется надевать внутрь перчатки из хлопчатобумажной ткани или трикотажа.

I.4.3. Во избежание снижения защитных и эксплуатационных свойств перчаток, вследствие нарушения их целостности, рекомендуется периодически производить их осмотр на предмет обнаружения трещин, проколов, порезов, надрывов и последующей выбраковки по указанным причинам.

I.4.4. При работе с токсичными веществами рекомендуется точное соблюдение правил надевания и снятия перчаток, поскольку их повторное надевание на недостаточно чистые руки усложняет очистку рук от токсических веществ.

I.4.5. Резиновые перчатки необходимо хранить в сухом помещении при температуре от плюс 5 до плюс 25°С, на расстоянии не ближе I,0 м от печей и других отопительных приборов, оберегать от действия прямых солнечных лучей и разрушающих резину веществ.

I.4.6. По окончании каждой рабочей смены следует промывать резиновые перчатки проточной водой снаружи и изнутри и высушивать; по мере необходимости промывать их водой с мылом.

I.5. Рекомендации по применению средств защиты головы

I.5.I. Средства защиты головы, вне зависимости от их целевого назначения (защиты головы работающего от механических повреждений, от воздействия электрического тока, воды, химических

веществ, высоких температур и пр.), должны обладать комплексом защитных и эксплуатационных качеств.

I.5.2. При использовании средств защиты головы размер их должен быть отрегулирован по размеру головы работающего, при этом они должны быть удобны в носке, не стеснять движений работающего, обеспечивать надежную целевую защиту.

I.5.3. Не допускается применение средств защиты головы, имеющих явные дефекты: трещины, отколы, вмятины, а также другие нарушения целостности.

I.5.4. Ввиду обильного выделения влаги в подкасочное пространство за счет потоотделения, для условий теплого периода года рекомендуется применение подшлемников из легкой хлопчатобумажной ткани или касок с проветриванием. Для холодного периода года рекомендовано применение утепляющих подшлемников.

I.5.5. Условие постоянного применения средств защиты головы (каски, шлемы, подшлемники, шапки) для случаев, где их использование предписано, является обязательным.

I.6. Рекомендации по применению средств защиты лица

I.6.I. Выбор средств защиты лица должен производиться как с точки зрения обеспечения необходимой защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов, так и с точки зрения удобства их ношения.

I.6.2. Пользование защитными щитками и масками при наличии на экране трещин и отколов недопустимо вследствие возможного травмирования глаз и лица. Очковые стекла не должны иметь царапин, неровностей поверхности, разноцветности.

I.6.3. Во избежание деформации экрана маску (щиток) рекомендуется хранить вдали от нагревательных приборов, а протирку экрана производить чистой мягкой тканью.

I.6.4. Перед пользованием средствами защиты лица они должны быть проверены на исправность, а наголовник отрегулирован по размеру головы работающего.

I.6.5. Защитные щитки из оргстекла необходимо оберегать от воздействия растворителей (типа ацетона, дихлорэтана и т.п.), оказывающих влияние на защитные свойства щитков.

I.6.6. Для хранения средств защиты лица из оргстекла необходимо предусматривать чехлы из пленки, кожзаменителя или другого мягкого материала.

I.6.7. Защитные щитки из фибры необходимо оберегать от влаги и чрезмерно высокой температуры, поскольку высыхание фибры влечет за собой коробление и деформацию изделий, что связано с потерей защитных свойств и первоначальной формы.

I.7. Рекомендации по применению средств защиты органов слуха

I.7.I. При воздействии шума с общим уровнем, не превышающем I00 дБ, можно ограничиться применением тампонов из хлопковой ваты и вкладышей из тонковолокнистых материалов, резины, пенолатекса или поливинилхлорида.

I.7.2. При уровне шума от I00 до I25 дБ рекомендуется пользоваться специальными противошумными наушниками, свыше I25 дБ - специальными шумозащитными шлемами.

I.7.3. При неприятных и болезненных ощущениях, вызванных применением рекомендованных средств защиты органов слуха, необходима консультация с врачом и инженером по технике безопасности.

I.7.4. В качестве защитных средств разового применения рекомендуются вкладыши из волокнистых материалов и незатвердевающих пластических масс (в отличие от вкладышей с фиксированной формой, которые могут быть использованы многократно).

I.7.5. В условиях интенсивных шумов (с уровнем более 115-120 дБ) рекомендуется применение противошумных шлемов или касок, в особых случаях - в сочетании с противошумными вкладышами.

I.8. Рекомендации по применению средств защиты глаз

I.8.1. Перед применением средств защиты глаз необходимо произвести: визуальный осмотр на предмет обнаружения трещин и сколов стекол, выбор и подготовку защитных очков в соответствии с индивидуальными особенностями работающих. Непригодные к использованию защитные очки выбраковываются.

I.8.2. Очистку стекол обзора рекомендуется проводить по мере необходимости чистой мягкой тканью или специальными салфетками во избежание появления на них царапин и загрязнений.

I.8.3. Рекомендуется предпочтительное пользование защитными очками, позволяющими комбинированное использование защитных стекол как от механических повреждений, так и от вредных излучений.

I.8.4. Средства индивидуальной защиты глаз для электросварщиков должны проверяться периодически на предмет обнаружения щелей и неплотностей, через которые к глазам могут проникать поражающие излучения.

I.8.5. При хранении герметичные очки не должны соприкасаться с нефтяными продуктами, кислотами, щелочами и другими веществами, оказывающими действие на резину.

I.8.6. Очки с сетчатым корпусом необходимо хранить в сухом месте и оберегать от веществ, вызывающих коррозию металла (вода, кислоты, соли и др.), а также загрязнений маслами, пылью и т.п.

I.8.7. При заказе очков необходимо указывать, помимо их условного обозначения, межцентровое расстояние защитных очков,

тип стекол, а в изделиях со стеклами - светофильтрами - степень их оптической плотности.

I.9. Рекомендации по применению предохранительных приспособлений

I.9.I. Использование предохранительных приспособлений (поясов, диэлектрических перчаток, диэлектрических ковриков и т.п.) разрешается только после предварительных испытаний в соответствии со специальными инструкциями.

I.9.2. Предохранительные пояса, используемые в основном, как дежурные средства защиты следует хранить в сухом вентилируемом помещении в подвешенном состоянии или разложенными на полках

I.9.3. Перед сдачей на хранение предохранительный пояс должен быть хорошо просушен, металлические детали протерты, а кожаные - смазаны жиром.

I.9.4. Не допускается хранение предохранительного пояса на полу или совместно с химикатами, которые могут вызвать коррозию металлических деталей, разрушение кожи и ткани.

I.9.5. Наружный осмотр предохранительного пояса должен производиться перед работой и после каждого применения.

I.9.6. Предохранительный пояс не может быть применен, если имеются повреждения поясной ленты, неисправна пряжка, отсутствуют на заклепках шайбы, неисправен карабин.

I.9.7. Выбракованные или не прошедшие проверочных испытаний предохранительные средства использовать запрещается.

I.9.8. Защитные средства из резины должны храниться в закрытых помещениях, в специальных шкафах, на стеллажах, в ящиках и т.п. отдельно от инструмента. Они должны быть защищены от воздействия нефтепродуктов и т.п. веществ, разрушающих резину, а также от прямого воздействия солнечных лучей и в отдалении от нагревательных приборов.

I.9.9. Использование диэлектрических защитных средств на открытом воздухе и в сырую погоду (во время дождя), снега, тумана, изморози) запрещается.

I.9.10. Перед каждым употреблением диэлектрического защитного средства необходимо проверить его исправность и отсутствие внешних повреждений, очистить и обтереть от пыли; резиновые перчатки проверить на отсутствие проколов. Проверить по штампу, для какого напряжения допустимо применение данного средства и не истек ли срок периодического его испытания.

I.9.11. Размер диэлектрических перчаток должен позволить надевать под них хлопчатобумажные или шерстяные перчатки для предохранения рук от холода при обслуживании электроустановок.

I.10. Рекомендации по применению дерматологических средств

I.10.1. Выбор защитных дерматологических средств должен производиться с учетом назначения и свойств этих средств, вида выполняемой работы и требуемой степени защиты.

I.10.2. Использование различных видов защитных дерматологических средств для защиты кожного покрова должно осуществляться в строгом соответствии с рекомендациями по их использованию и применению.

I.10.3. Хранение защитных дерматологических средств должно проводиться согласно требованиям стандартов, технических условий и инструкций по их применению и хранению.

I.10.4. Применение защитных дерматологических средств рекомендуется при небольших загрязнениях, в остальных случаях необходимо использование специальных перчаток.

2. КОНТРОЛЬ ЗА ПРИМЕНЕНИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

2.I. Постоянный контроль за правильным применением рабочими и служащими средств индивидуальной защиты осуществляется администрацией порта, профсоюзным комитетом, промышленно-санитарными врачами, техническими инспекторами труда ЦК профсоюза и общественным активом по охране труда.

2.2. Контроль за правильным применением рабочими и служащими средств индивидуальной защиты включает: оц.ку правильности выбора и проверку их комплектности, определение исправности и готовности к применению, проверку знаний правил пользования и ухода за средствами индивидуальной защиты, проверку соблюдения порядка профилактической обработки и их хранения, своевременного и правильного обезвреживания и уничтожения вышедших из строя средств индивидуальной защиты.

2.3. Правильность выбора средств индивидуальной защиты оценивается как с точки зрения защитной эффективности от вредных факторов внешней среды, так и с точки зрения физиологического воздействия на организм работающего.

2.4. Средства индивидуальной защиты должны обеспечивать защиту персонала от вредных производственных факторов внешней среды при минимальных дополнительных нагрузках на организм работающего с учетом микроклимата на рабочем месте и степени тяжести выполняемой работы.

2.5. Выбор средств индивидуальной защиты должен быть основан на тщательном обследовании условий труда персонала, определении уровней запыленности и загазованности воздуха и загрязнения рабочих поверхностей, изучении микроклимата на рабочем месте и характера выполняемой работы.

2.6. При каждом существенном изменении характера и условий работы или микроклимата службой техники безопасности порта совместно с промышленно-санитарными врачами должно проводиться дополнительное обследование условий труда и даваться соответствующие рекомендации по применению средств индивидуальной защиты.

2.7. Контроль за правильностью применения рабочими и служащими средств индивидуальной защиты должен производиться также с учетом требований "Инструкции о порядке обеспечения рабочих и служащих специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты", "Норм бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты рабочим и служащим морского транспорта", а также соблюдения ГОСТ на средства индивидуальной защиты, указанных в графе 4 таблицы.

Таблица

Средства индивидуальной защиты для основных профессий рабочих и служащих в портах ММФ

Наименование профессии и должности, пункт и номер приказа ММФ	Наименование специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защит с обозначением группы защитных свойств по ГОСТ I2.4.I03-83	Срок носки в месяцах	ГОСТ, ОСТ, ТУ на средства индивидуальной защиты
I	2	3	4
I. Аккумуляторщик п.68 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	Костюм для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кх и Щ50	I2	ГОСТ I2.4.036-78
	Полусапоги для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кх и Щ50	I2	ГОСТ 5375-79
	Фартук для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кх и Щ50 тип В	дежурный	ГОСТ I2.4.029-76
	Очки защитные тип Г (бесцветные стекла)	до износа	ГОСТ I2.4.0I3-85
	Перчатки для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кх и Щ50	дежурные	ГОСТ 20010-74

Продолжение таблицы

I	2	3	4
2. Водитель автомобиля, водитель электро- и автотележки, водитель погрузчика п.69 приказ № 266 от I9.I2.80	Костюм для защиты от общих производственных загрязнений гр.3	I2	ГОСТ I2.4.I09-82
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (истирание) гр.Ми	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Куртка для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	При постоянной перегрузке пылящих грузов и угля:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичных пыли, механических воздействий (истирание) и общих производственных загрязнений гр.ПсМи3 (вместо костюма для защиты от общих производственных загрязнений гр.3)	I2	ГОСТ I2.4.I00-80
	Противошлаковой респиратор Ф-62и	до износа	ТУ 6-I6-2485-8I
	Очки защитные ЗН (бесцветное стекло)	-"-	ГОСТ I2.4.0I3-85

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	При постоянной перегрузке пека у сажи:		
	Комбинезон для защиты от твердых токсичных веществ гр.Ят (вместо костюма для защиты от общих производственных загрязнений гр.3)	I2	ТУ 84-484-74 или ГОСТ I2.4.I03-83
	Ботинки для защиты от твердых токсичных веществ гр.Ят	I2	ГОСТ I2.4.I03-83
	Рукавицы для защиты от твердых токсичных веществ гр.Ят (тип Е)	4	+) см.сноску
	Наголовник	I2	
	Противогазовый респиратор РПГ-67	до износа	ГОСТ I2.4.004-74
	Очки защитные типа Г (бесцветное стекло)	-"-	ГОСТ I2.4.0I3-85
	При работе в машинах, не имеющих закрытых кабин дополнительно:		
	Плащ рабочих с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	36	ГОСТ I2.4.I34-83

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Брюки для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
3. Водораздатчик п.70 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	Костюм для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	I2	ГОСТ I2.4.043-78
	Сапоги резиновые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.В	I2	ГОСТ 5375-79
	Рукавицы для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ Ву	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв (верх с водоотталкивающей пропиткой)	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80

Продолжение таблицы

1	2	3	4
4. Береговой матрос, боцман береговой п.71 приказ № 266 от 19.12.80г.	Костюм для защиты от механических воздействий (истирание) гр.Ми	24	ГОСТ 12.4.109-82
	Плащ рабочий с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	дежурный	ГОСТ 12.4.134-83
	Сапоги кирзовые гр.Ми	30	ГОСТ 5394-74
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) гр.Ми	3	ГОСТ 12.4.010-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ 12.4.084-80
	Сапоги валяные в У морском районе и портах Архангельска и Мурманска	-"-	ГОСТ 18724-80
5. Девиатор (старший) п.72 приказ № 266 от 19.12.80г.	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	дежурный	ГОСТ 12.4.134-83
	Сапоги резиновые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.В	24	ГОСТ 5375-79

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Портянки хлопчатобумажные	6	ТУ 78-223-72
	Портянки суконные	I2	ТУ 78-223-72
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Ткв	36	ГОСТ I2.4.084-80
	Шапка-ушанка	36	
	Сапоги валяные	36	ГОСТ I8724-80
	Галоши резиновые лакированные клеевые к валенкам	36	ГОСТ I26-79
6. Инспектор портового надзора п.73 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	Плащ рабочий с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	36	ГОСТ I2.4.I34-83
7. Кладовщик (старший), заведующий складом п.74 приказ № 266 от I9.I2.80г.	На открытых складах на наружных работах зимой:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Ткв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	На нефтебазах:		
	Костюм для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нл Нм	I2	ГОСТ I2.4.III-82
	Ботинки специальные кожаные на кожаной подошве на латунных гвоздях гр.Нм	I2	ГОСТ I2.4.137-84
	Рукавицы для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нм	2	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	На складах горюче-смазочных материалов, лаков и красок:		
	Фартук для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нм Нк (тип А)	6	ГОСТ I2.4.029-76
	Рукавицы для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нм Нк	3	ГОСТ I2.4.0I0-75

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	На складах кислот, щелочей и других химикатов:		
	Костюм для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кк Щ50	I2	ГОСТ I2.4.036-78
	Сапоги резиновые для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кк Щ50	I2	ГОСТ 5375-79
	Перчатки резиновые для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кк Щ50	дежурные	ГОСТ 20010-74
	Очки защитные тип Г (бесцветные стекла)	до износа	ГОСТ I2.4.013-85
8. Контролер перронный п.75 приказ №266 от I9.I2.80г.	Плащ рабочий с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	дежурный	ГОСТ I2.4.I34-83
9. Лоцман п.76 приказ № 266 от I9.I2. I980 г.	Плащ рабочий с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	-"-	ГОСТ I2.4.I34-83
	Полушальто кирзовое на меху	по морским районам	ГОСТ 9526-74

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	Сапоги резиновые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.В	24	ГОСТ 5375-79
	Сапоги валяные	по морским районам	ГОСТ I8724-80
I0. Лифтер, обслуживающий грузовые лифты п.77 приказ №266 от I9.I2.80 г.	Костюм для защиты от общих производственных загрязнений гр.3 (тип.А)	I2	ГОСТ I2.4.I09-82
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (истирание) гр.Мп Мк	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
II. Машинист (кочегар) котельной, обслуживающей паровые краны, при загрузке вручную твердым топливом п.78 приказ №266	Костюм для защиты от повышенных температур (открытое пламя) То	I2	ГОСТ I2.4.045-78
	Ботинки кожаные для защиты от повышенных температур (открытое пламя) То	I2	ГОСТ I2.4.032-77

Продолжение таблицы

I	2	3	4
I9.I2.80 г.	Рукавицы для защиты от механических воздействий (истирание) и повышенных температур (открытое пламя) То Мк	I	ГОСТ I2.4.0I0-75
	Очки защитные тип 00 (со светофильтром)	до износа	ГОСТ I2.4.0I3-85
	На наружные работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
I2. Машинист крана (крановщик) п.79 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	Комбинезон для защиты от нетоксичных веществ, механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.Пн Мк 3	I2	ГОСТ I2.4.I00-80
	Галоши резиновые диэлектрические	дежурные	ГОСТ I3385-78
	Перчатки резиновые диэлектрические	-"-	ТУ 38-I06359-79
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) и от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров (нефтяные масла) гр.Мп Нм	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	Пояс предохранительный	дежурный	ГОСТ 5718-77

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	При эксплуатации и наружном ремонте 3 мой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
	При работе на кранах с дистанционным управлением дополнительно:		
	Плащ рабочий с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Бу	36	ГОСТ I2.4.I34-83
	При перегрузке пека дополнительно:		
	Белье нательное (I пара)		ОСТ I7-I77-84
I3. Механизатор п.80 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	При работе на тримных, вагонных и складских машинах, работающих на перегрузке навалочных и сыпучих грузов:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичной пыли гр.Пн	I2	ГОСТ I2.4.I00-80
	Ботинки кожаные для защиты от нетоксичной пыли гр.Пн.	24	ГОСТ I2.4.I64-85

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	Перчатки резиновые диэлектрические	дежурные	ТУ 106359-79
	Галоши резиновые диэлектрические	-"-	ГОСТ 13385-78
	Противопылевый респиратор Ф-62Ш	до износа	ТУ 6-16-2485-81
	Очки защитные тип 3Н (бесцветное стекло)	-"-	ГОСТ 12.4.013-85
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ 12.4.084-80
14. Механик грузового района (участка) п.81 приказ№266 от 19.12.80 г.	Комбинезон для защиты от нетоксичных веществ, механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.Пн Мм3 (тип Б)	12	ГОСТ 12.4.100-80
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) и от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров (нефтяные масла) гр.Мп и Нм	2	ГОСТ 12.4.010-75
	При работе в угольных и зерновых траншеях:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичной пыли (мелкодисперсная пыль) гр.Пм (тип А) вместо комбинезона для защиты от нетоксичных веществ, механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.Пн Мм 3 (тип Б)	12	ГОСТ 12.4.100-80

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	Противопылевый респиратор Ф-62Ш	до износа	ГОСТ I2.4.034-85
	Очки защитные тип ЗН (бесцветное стекло)	-"-	ГОСТ I2.4.013-85
I5. Моторист (старший) п.82 приказа № 266 от I9.I2.80г.	При выполнении работы на дизельных кранах:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичных веществ, механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.Пм Мн3	I2	ГОСТ I2.4.I00-80
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) и от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров (нефтяные масла) гр.Мн Нм	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
	При выполнении работ на зернососных устройствах:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичной пыли (мелкодисперсная пыль) гр.Пм (тип А)	24	ГОСТ I2.4.I00-80

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) гр.№	4	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
I6. Носильщик п.83 приказа № 266 от I9.I2.80 г.	Фартук для защиты от общих производственных загрязнений гр. 3	6	ГОСТ I2.4.029-76
	В портах, открытых для захода иностранных пассажирских судов и судов СССР с иностранными пассажирами дополнительно:		
	Бушлат двубортный суконный	36	
	Китель и брюки шерстяные	24	
	Китель и брюки хлопчатобумажные	I2	
	Фуражка суконная	24	ГОСТ I6980-82
	Фуражка летняя с двумя белыми чехлами	I2	ГОСТ I6980-82

Продолжение таблицы

1	2	3	4
17. Плотник судовой п.84 приказ № 266 от 19.12.80 г.	При выполнении работы по ремонту гидротехнических сооружений:		
	Костюм для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	24	ГОСТ 12.4.043-78
	Сапоги резиновые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.В	12	ГОСТ 5375-79
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) Мп	2	ГОСТ 12.4.010-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Куртка для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ 12.4.084-80
18. Подсобный (транспортный рабочий) п.85 приказ № 266 от 19.12.80 г.	Фартук для защиты от общих производственных загрязнений гр.3 (тип.А)	12	ГОСТ 12.4.029-76
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) Мп	2	ГОСТ 12.4.010-75

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	При отбраковке, смазке такелажа и грузозахватных приспособлений:		
	Халат для защиты от механических воздействий (проколы, порезы), от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров (нефтяные масла и продукты тяжелых фракций) гр.Мп Нм (*тип Б) вместо фартука для защиты от обших производ*ственных загрязнений гр.3 (тип А)	I2	ГОСТ I2.4.I32-83
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров (нефтяные масла и продукты тяжелых фракций) гр. Мп Нм	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные в IУ и У морских районах	-"-	ГОСТ I8724-80

Продолжение таблицы

I	2	3	4
I9. Приемосдатчик груза и багажа (тальман) п.86 приказа № 366 от I9.I2.80г.	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	36	ГОСТ I2.4.I34-83
	Костюм для защиты от общих производственных загрязнений гр.3	I2	ГОСТ I2.4.I09-82
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) Мп	4	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
20. Приемосдатчик нефтеналивных грузов, весовщик, замерщик, учетчик нефти, осмотрщик железнодорожных цистерн, емкостей и нефтесудов п.87 приказ №266 от I9.I2. 80 г.	Костюм для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нл Нм (тип Б)	I2	ГОСТ I2.4.III-82
	Ботинки кожаные для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нм	I2	ГОСТ I2.4.032-77
	Рукавицы для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нм	2	ГОСТ I2.4.0I0-75
	Очки защитные тип Г (бесцветное стекло)	дежурные	ГОСТ I2.4.0I3-85
	Противогазовый респиратор РПГ-67	-"-	ГОСТ I2.4.004-74

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Рабочим по наливу нефтепродуктов в тару дополнительно:		
	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	дежурный	ГОСТ I2.4.I34-83
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
2I. Рабочий комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах п.88 приказа № 266 от I9.I2.80 г.	Куртка брезентовая для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву Щ50	I2	ГОСТ I2.4.038-78
	Брюки хлопчатобумажные для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву Щ50	I2	ГОСТ I2.4.038-78
	Полушлащ рабочий с капюшоном для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву Щ50	дежурный	ГОСТ I2.4.I34-83
	Ботинки кожаные для защиты от механических воздействий (ударов в носочной части энергией 200 Дж) гр.Мун 200	I2	ГОСТ I2.4.I64-85

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	Наплечники	дежурные	ТУ 17-11177-74
	Нарукавники	-"-	
	Рукавицы брезентовые для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) гр.Мп	I	ГОСТ 12.4.010-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ 12.4.084-80
	Сапоги валяные в IУ и У морских районах	-"-	ГОСТ 18724-80
	При перегрузке кислот и других едких веществ:		
	Костюм суконный тип АКа (вместо куртки брезентовой и брюк хлопчатобумажных для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Вн Щ 50)	I2	ГОСТ 12.4.036-78
	Сапоги резиновые для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кк Щ50	I2	ГОСТ 5375-79

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Рукавицы суконные для защиты от растворов кислот и щелочей гр.Кх Щ50 (вместо рукавиц для защиты от механических воздействий гр Ми)	I	ГОСТ I2.4.0I0-75
	Очки защитные тип Г (бесцветные стекло)	до износа	ГОСТ I2.4.0I3-85
	При выгрузке древесины из воды:		
	Брюки брезентовые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Мх Ву Щ50 (вместо брюк хлопчатобумажных для защиты от механических воздействий, воды и щелочей Мх Ву Щ50)	24	ГОСТ I2.4.030-77
	Сапоги кирзовые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ и механических воздействий гр.Ву Мун 200 (вместо ботинок кожаных для защиты от механических воздействий гр.Мун 200)	25	ГОСТ 5394-74
	При перегрузке леса:		
	Комбинезон для защиты от токсичных веществ гр.Ят (вместо куртки брезентовой и брюк хлопчатобумажных для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву Щ50)	I2	ГОСТ I2.4.I03-83

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	Ботинки пыленепроницаемые для защиты от токсичных веществ гр.Ят (вместо ботинок кожаных для защиты от механических воздействий гр.Мун 200)	I2	ГОСТ I2.4.I03-83
	Белье нательное (I пара)	6	ОСТ I7-I77-72
	Наголовник	24	
	Рукавицы для защиты от токсичных веществ гр.Ят (вместо рукавиц для защиты от механических воздействий гр.Мп)	4	+) см.сноску
	Противогазовый респиратор РПГ-67	до износа	ГОСТ I2.4.004-74
	Очки защитные типа Г (бесцветное стекло)	-"-	ГОСТ I2.4.0I3-85
	При перегрузке пылящих грузов, зерна, угля, сажи и апатитового концентрата:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичных веществ, механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.Пн Мн 3 (вместо куртки брезентовой и брюк хлопчатобумажных для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву Щ50)	I2	ГОСТ I2.4.I00-80

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Сапоги брезентовые (вместо ботинок кожаных для защиты от механических воздействий гр.Мун 200)	I2	
	Очки защитные тип ЗН (бесцветное стекло)	до износа	ГОСТ I2.4.013-85
	Противопылевой респиратор Ф-62м	-"-	ТУ 6-I6-2485-8I
	При сопровождении грузов на автомашинах вне кабин:		
	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	дежурный	ГОСТ I2.4.I34-83
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Полушубок овчинный нагольный в IУ и У морских районах	-"-	ГОСТ 4432-7I
	При перегрузке минеральных кон:		
	Костюм для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву (вместо куртки брезентовой и брюк хлопчатобумажных для защиты от механических воздействий воды и щелочей гр.Мн Ву Щ50)	I2	ГОСТ I2.4.038-78
	Белье нательное (I пара)	6	ОСТ I7-II7-72

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Сапоги резиновые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.В (вместо ботинок кожаных для защиты от механических воздействий гр.Мун 200)	I2	ГОСТ 5375-79
	Жилет брезентовый	I2	
	При перегрузке соли:		
	Сапоги кирзовые (вместо ботинок кожаных для защиты от механических воздействий гр.Мун 200)	24	ГОСТ 5394-74
	При выполнении обязанностей сигнальщика:		
	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	дежурный	ГОСТ I2.4.I34-83
	Полушубок овчинный нагольный (вместо куртки для защиты от пониженных температур воздуха и ветра Тип)	48	ГОСТ 4432-7I
	Жилет оранжевый сигнальный гр.Со	I2	Ту 32-246-72

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	При перегрузке этилированного бензина в таре:		
	Куртка хлопчатобумажная для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву (вместо куртки брезентовой для защиты от механических воздействий, воды и щелочей гр.Мн Ву Ш50)	дежурная	ГОСТ I2.4.038-78
	Фартук для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Яя (тип В)	-"-	ГОСТ I2.4.029-76
	Сапоги кожаные для защиты от механических воздействий (удары в носочной части энергией 200 Дж) гр.Муи 200 (вместо ботинок кожаных для защиты от механических воздействий гр.Муи 200)	-"-	ГОСТ I2.4.I64-85
	Перчатки резиновые технические	-"-	ГОСТ 20010-74
	При выгрузке леса из трюмов дополнительно:		
	Предохранительная планка с шипами на обувь	-"-	

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	При перегрузке металла в чушках и камня: Ботинки кожаные для защиты от механических воздействий (ударов в носочной части энергией 200 Дж) гр.Мун 200 (вместо ботинок кожаных)	I2	ГОСТ I2.4.I64-85
22. Рабочий на лесосплаве, рабочие по обору и выкону ава - рийной древесины п.89 приказ №266 от I9.I2.80 г.	Костюм для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	24	ГОСТ I2.4.030-77
	Сапоги кирзовые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.В	24	ГОСТ 5394-74
	Рукавицы для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ	2	ГОСТ I2.4.0I0-75
23. Ремонтировщик респираторов и противогазов п.90 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	Халат для защиты от общих производственных загрязнений гр.3	24	ГОСТ I2.4.I3I-83

Продолжение таблицы

I	2	3	4
24. Слесарь (дежурный) по ремонту нефтепроводов, бензопроводов, нефтеемкостей и нефтеперегрузочных средств п.91 приказ № 266 от 19.12.80г.	Костюм для защиты от нефти, нефтепродуктов масел и жиров гр.Нс Нл Нм Нк тип Б	12	ГОСТ 12.4.111-82
	Ботинки специальные кожаные на кожаной подошве на латунных гвоздях для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нм Нк	12	ГОСТ 12.4.137-84
	При ремонте емкостей дополнительно:		
	Перчатки резиновые технические для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нл Нм Нк	дежурный	ГОСТ 20010-74
	Рукавицы для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нм Нк	2	ГОСТ 12.4.010-75
	Противогазовый респиратор РПГ-67	дежурный	ГОСТ 12.4.004-74
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ 12.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ 18724-80

Продолжение таблицы

1	2	3	4
25. Слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин (механизмов) п.92 приказ № 266 от 19.12.80 г.	Комбинезон для защиты от нетоксичной пыли, механических воздействий (истирание) и общих производственных загрязнений гр.Нс Мн 3	12	ГОСТ 12.4.100-80
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (истирание)	2	ГОСТ 12.4.010-75
	Пояс предохранительный	дежурный	ГОСТ 5718-77
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ 12.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ 18724-80
26. Сливщик-разливщик (нефти и нефтепродуктов из цистерн и нефтесосудов) п.93 приказ № 266 от 19.12.80 г.	Костюм для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нл Нм Нж тип Б	12	ГОСТ 12.4.111-82
	Сапоги специальные кирзовые на латунных гвоздях для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нм Нж	12	ГОСТ 12.4.137-84

I	2	3	4
	Рукавицы для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нс Нм Нк	I	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
27. Стивидор п.94 приказ № 266 от I9.I2.80 г.	Костюм мужской общего назначения	I2	ГОСТ I2.4.I09-82
	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	36	ГОСТ I2.4.I34-83
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) гр.Мп	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80

Продолжение таблицы

1	2	3	4
28. Супервайзер; инженер-технолог, техник-технолог, старший инженер по охране труда и технике безопасности, инженер по охране труда и технике безопасности, занятые на погрузочно-разгрузочных работах п.95 приказ №266 от I9.I2.80 г.	Костюм мужской общего назначения	I2	ГОСТ I2.4.084-80
	Плащ рабочий для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	36	ГОСТ I2.4.I34-83
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) гр.Мп	3	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные в IУ и У морских районах	-"-	ГОСТ I8724-80
29. Такелажник судовой п.96 приказ № 266 от I9.I2.80г.	При выполнении работы по оснастке кранов и изготовлению грузозахватных приспособлений:		
	Костюм для защиты от механических воздействий (проколы, порезы), нефти, нефтепродукты, жиров гр.Мп Нм (тип А)	I2	ГОСТ I2.4.III-82

I	2	3	4
	Фартук для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нм (тип Б)	9	ГОСТ I2.4.029-76
	Рукавицы для защиты от нефти, нефтепродуктов, масел и жиров гр.Нм	2	ГОСТ I2.4.0I0-75
	Очки защитные тип 00 (бесцветное стекло)	до износа	ГОСТ I2.4.0I3-85
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
30. Транспортерщик п.97 приказ № 266 от I9.I2.80г.	Костюм для защиты от общих производственных загрязнений гр.3	I2	ГОСТ I2.4.I09-82
	Ботинки для защиты от механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.3 Мн	I2	ГОСТ I2.4.I64-85

Продолжение таблицы

1	2	3	4
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы, порезы) гр.Мп	2	ГОСТ I2.4.0I0-75
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
3I. Уборщик производственных помещения (уборщик служебных помещений) п.88 приказ № 249 от I5.I2.8Iг.	Халат для защиты от общий производственных загрязнений гр.3 (тип Б)	I2	ГОСТ I2.4.I3I-83
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (проколы,порезы) Мп	2	ГОСТ I2.4.0I0-75
	При мытье полов и мест общего пользования дополнительно:		
	Сапоги резиновые для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ву	I2	ГОСТ 5375-79
	Перчатки резиновые технические	6	ГОСТ 20010-74

Продолжение таблицы

I	2	3	4
32. Экспедитор (складской) п.99 приказ № 266 от 19.12 1980 г.	Плащ рабочий с капюшоном для защиты от воды и растворов нетоксичных веществ гр.Ру	дежурный	ГОСТ 12.4.134-83
33. Электрик, электромонтажник судовой п.98 приказ № 266 от 19.12.80 г.	При работе на обслуживании, ремонте и монтаже подъемно-транспортных машин и осветительных установок на грузовых участках:		
	Комбинезон для защиты от нетоксичных веществ механических воздействий и общих производственных загрязнений гр.Пс Мк 3	24	ГОСТ 12.4.100-80
	Галоши резиновые диэлектрические	дежурные	ГОСТ 13385-78
	Перчатки резиновые диэлектрические	-"-	ТУ 38-106359-79
	Рукавицы для защиты от механических воздействий (порезы, проколы) Мк	2	ГОСТ 12.4.010-75
	Очки защитные тип ОО	до износа	ГОСТ 12.4.013-85
	При работе на высоте дополнительно:		
	Пояс предохранительный	дежурный	ГОСТ 5718-77

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра гр.Тнв	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80
34. Электрогазосварщик на сварке и резке п.I29 приказ № 266 от I9.I2. I980 г.	Костюм для защиты от повышенных температур (искр, брызг расплавленного металла, окалины) гр.Тр	I2	ГОСТ I2.4.045-78
	Ботинки специальные кожаные для защиты от повышенных температур (искр, брызг расплавленного металла, окалины) гр.Тр	I2	ГОСТ I2.4.032-77
	Галоши диэлектрические резиновые	дежурные	ГОСТ I3385-78
	Перчатки резиновые технические	6	ГОСТ 20010-74
	Рукавицы для защиты от повышенных температур (искр, брызг расплавленного металла, окалины) Тр	I	ГОСТ I2.4.010-75
	Коврик войлочный	дежурный	

Продолжение таблицы

I	2	3	4
	Подшлемник	I2	ТУ I7-08-I49-8I
	Щиток защитный для электросварщика	до износа	ГОСТ I2.4.035-78
	На наружных работах зимой дополнительно:		
	Костюм для защиты от пониженных температур воздуха и ветра Тив	по морским районам	ГОСТ I2.4.084-80
	Сапоги валяные	-"-	ГОСТ I8724-80

Примечание: Кроме указанных средств индивидуальной защиты лица, участвующие в производстве погрузочно-разгрузочных, швартовных, монтажных и демонтажных работ с использованием грузоподъемных устройств, а также при нахождении в зоне производства перечисленных работ и производства работ на высоте должны быть обеспечены защитными касками (ТУ 5.978-4253-77), для строительно-монтажных - ГОСТ 12.4.087-84.

Рекомендуется применение трех цветов защитных касок:

белого - для руководящего состава управления порта, районов, комплексов, хозяйств, членов делегаций, комиссий, инспекций, представителей вышестоящих организаций, общественных инспекторов по охране труда, работников службы охраны труда;

красного - для старших диспетчеров, диспетчеров, старших стивидоров, стивидоров, старших прорабов, прорабов, старших мастеров, мастеров, начальников и сменных начальников складов, тальманов, групповых механиков, механиков, старших инженеров и инженеров групп механизации, РССУ, автобазы, РММ;

желтого или зеленого - для рабочих, практикантов, экскурсантов.

+) - Рукавицы хлопчатобумажные из противопыльной ткани, закрывающие руки до середины предплечья, с завязками или резинкой.

Подписано в печать 20.06.86. Формат 60х84 16. Печать офсетная.
Условн. л. 2,79 Усл.кр.-отт. 2,79. Уч.-изд. л. 1,44. Тираж 1030. Заказ 1204. Изд. № 77.
Типография В.О. "Мортехинформрекламы". 113114, Москва, Кожевническая ул., дом 19

gost.e-ecolog.ru