МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

КОНТЕЙНЕРЫ КРУПНОТОННАЖНЫЕ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.44.04—80

gost.e-ecolog.ru

(1.)

МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО ФЛОТА
(МИНМОРФЛОТ)

103759 Москва, Жданова, 1/4

от 23.04.1982 № 55

на №

Руководителям предприятий, организаций и учреждений Министерства морского флота

О введении дополнений к РД 31.44.04-80 "Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах".

Утвердить и ввести в действие дополнения к РД 31.44.04-80 "Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах" (прилагаются).

Заместитель Министра С.А.Голдобенко

Приложение к письму
МЛФ от "22" апреля
1982 г. № 55

Д О П О Л Н Е Н И Я

к РД 31.44.04-80 "Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах"

Внести в раздел 6 "Основные положения по ремонту" следующие дополнения:

1. Пункт 6.2 дополнить словами "и планирование" и именовать: "Категории ремонта и планирование".

2. Пункт 6.2 дополнить подпунктами следующего содержания:

6.2.1. Проекты годовых планов ремонта контейнеров разрабатываются пароходствами и представляются в УКиПИ и УТЭФ в установленные сроки по форме согласно приложению № 6.

УКиПИ согласовывает с УТЭФ и утверждает годовые планы ремонта контейнеров на отечественных базах.

6.2.2. Исходными данными для разработки планов ремонта контейнеров являются наличие парка контейнеров на начало планируемого периода, его техническое состояние и производственные мощности ремонтных предприятий.

6.2.3. Плановый капитальный и текущий ремонт контейнеров производится в порту их нахождения за счет пароходств - контейнеровладельцев. Стоимость ремонта определяется по действующим на ремонтных предприятиях прейскурантам цен на ремонтные работы.

6.2.4. Финансирование работ по капитальному ремонту контейнеров производится пароходствами за счет амортизационных отчислений на капитальный ремонт. Текущий и аварийный ремонт контейнеров финансируется за счет эксплуатационных расходов (по статье эксплуатационные расходы).

6.2.5. Ремонтные предприятия пароходств составляют в установленные сроки заявки на сменно-запасные части и материалы и передают их пароходству по подчиненности. Пароходства представляют сводные заявки на СЗЧ для контейнеров отечественного производства в УКиПИ и УТЭФ и для иностранных контейнеров в УКиПИ - по формам согласно приложениям № 7,8, а на материалы - в Мортехснаб.

3. Пункт 6.4 дополнить подпунктом следующего содержания:

6.4.7. Учет ремонта контейнеров осуществляется в пароходствах по каждой категории ремонта (капитальный, текущий) и базам ремонта (советским, иностранным).

4. Дополнить РД 31.44.04-80 тремя приложениями с номерами 6, 7, 8 следующего содержания:

Приложение № 6

План ремонта
контейнеров _____ пароходства
на _____ год

№ п/п	Тип контейнера	Количество контейнеров подлежащих ремонту	Стоимость ремонта	в том числе по кварталам			
				I	II	III	IУ
I	2	3	4	5	6	7	8
А. Капитальный ремонт							
В. Текущий ремонт							

Начальник пароходства

Приложение № 7

Заявка
на изготовление сменно-запасных частей для
контейнеров отечественного производства
_____ пароходства
на _____ период

№ п/п	Наименование СЗЧ, инструментов, оборудования	Единица измерения	Кол-во	Стоимость одной ед. в руб.	Общая стоимость
I	2	3	4	5	6

Начальник пароходства

Приложение № 8

Заявка
на поставку СЗЧ для импортных контейнеров
_____ пароходства на
_____ период

№ п/п	Наименование СЗЧ	Страница и позиция каталога	Единица измерения	Количество	Стоимость одной ед.	Общая стоимость
1	2	3	4	5	6	7

Начальник пароходства

_____

Начальник Управления контейнерных и пакетных перевозок

Ю.Г.Дробинин

И.О.Начальника Планового и валютно-финансового управления

Г.Д.Герасимчук

Подписано в печать 22.04.82. Формат 60x84/16. Печать офсетная.
Усл.печ.л.0,23. Уч.-изд.л.0,13. Печ.л.0,25. Тираж 440. Заказ 391.

Типография ЦБНТИ ММФ
125080, Москва, А-80, Волоколамское шоссе, дом 14

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

СОГЛАСОВАН.
ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота (письмо № 5.08/495 от 10 апреля 1978 г.); Регистр СССР (письмо 0-17-1441Р от 06.12.78 г.)

УТВЕРЖДЕН
заместителем министра морского флота
А. В. Голдобенко
9 июля 1979 г.

КОНТЕЙНЕРЫ КРУПНОТОННАЖНЫЕ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В МОРСКИХ ПОРТАХ

РД 31.44.04—80

МОСКВА ЦРИА «МОРФЛОТ»
1980

Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах. РД 31.44.04—80. М., ЦРИА «Морфлот», 1980, 40 с.

РАЗРАБОТАН Балтийским центральным проектно-конструкторским бюро с экспериментальным (опытным) производством.

Главный инженер	*Е. А. Маланюк*
Начальник отдела	*К. П. Кондратьев*
Руководитель темы канд. техн. наук	*В. Б. Резников*
Ответственный исполнитель	*В. Д. Удовиченко*

СОИСПОЛНИТЕЛЬ — Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «Союзморниипроект», Ленинградский филиал «Ленморниипроект».

Заместитель директора	*В. В. Пузырев*
Начальник отдела	*А. Я. Черняк*
Руководитель темы канд. экон. наук	*А. М. Дуберштейн*
Ответственный исполнитель	*В. А. Александров*

СОГЛАСОВАН

Управлением эксплуатации флота и портов ММФ
Главный инженер — *Б. С. Борисов*

Управлением организации труда и заработной платы ММФ
Заместитель начальника — *Т. Н. Новиков*

Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом морского транспорта «Союзморниипроект»
Заместитель директора — *В. Д. Костюков*

Главным таможенным управлением
Начальник оперативно-инспекторского отдела — *С. А. Коновалов*

Ленинградским центральным проектно-конструкторским бюро
Главный инженер — *В. А. Галицкий*

УТВЕРЖДЕН заместителем министра 9 июля 1979 г.

Введен в действие директивным письмом ММФ от 11 июля 1979 г. № 67.

МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО ФЛОТА

11 июля 1979 года
№ 67

РУКОВОДИТЕЛЯМ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

В связи с утверждением РД 31.44.04—80 «Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах»

предлагаю:

1. Ввести в действие с 1 августа 1980 г. РД 31.44.04—80 «Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах».

Считать утратившим силу с 1 августа 1980 г. РТМ 31. 4003—75 «Контейнеры металлические крупнотоннажные сухогрузные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах».

2. Начальникам пароходств и портов до 1 июля 1980 г. обеспечить разработку плана организационно-технических мероприятий по внедрению РД 31.44.04—80 в пароходствах, портах и на ремонтных предприятиях.

3. Начальникам пароходств, портов и ремонтных предприятий ММФ при эксплуатации и ремонте крупнотоннажных металлических контейнеров руководствоваться РД 31.44.04—80.

4. Контроль за исполнением настоящего письма возложить на УЭФиП.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
МОРСКОГО ФЛОТА *А. В. ГОЛДОБЕНКО*

Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах

РД 31.44.04—80

Взамен РТМ 31.4003—75

Директивным письмом от 11 июля 1979 г. № 67 срок введения установлен с 1 августа 1980 г.

Настоящий РД 31.44.04—80 распространяется на крупнотоннажные универсальные контейнеры типоразмеров 1АА, 1А, 1ВВ, 1СС, 1С и 1D, соответствующие стандартам Международной организации по стандартизации (ИСО) и ГОСТ 18477—73.

РД содержит требования к производству погрузочно-разгрузочных работ и к организации технического обслуживания и надзора, а также ремонта контейнеров в морских портах.

В РД приведены требования безопасности труда, дополняющие и уточняющие общие положения действующих Правил безопасности труда в морских портах.

РД не распространяется на специализированные контейнеры.

Издание официальное

Перепечатка воспрещена

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящий РД содержит требования, выполнение которых обязательно для всех работников портов, пароходств, конструкторских и других организаций ММФ, эксплуатирующих, проектирующих, изготавливающих и ремонтирующих контейнеры.

1.2. При эксплуатации контейнеров и контейнерного оборудования следует, кроме настоящего РД, руководствоваться: Правилами по изготовлению контейнеров; Руководством по техническому надзору за контейнерами, находящимися в эксплуатации; Правилами по допущению контейнеров к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами (Регистра СССР); Международной конвенцией по безопасным контейнерам 1972 г. (КБК); Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 г.; Правилами безопасности труда в морских портах; Правилами техники безопасности на судах морского флота; Правилами технической эксплуатации перегрузочных машин морских портов; Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов (Госгортехнадзора СССР); Правилами техники безопасности и производственной санитарии на промышленных предприятиях ММФ, а также инструкциями заводов-изготовителей (фирм) по эксплуатации контейнеров.

1.3. Для выполнения плановых и неплановых ремонтов, а также для проведения испытаний и освидетельствования контейнеров в соответствии с требованиями Регистра СССР должны быть созданы специализированные ремонтные предприятия, которые должны быть признаны Регистром СССР. Для проведения освидетельствования контейнеров допускается создание специально предназначенных для этой цели участков.

1.4. В каждом порту, перерабатывающем контейнеры, должен быть создан участок технического обслуживания и ремонта контейнеров (УТОРК)*, оснащенный передвижными ремонтными мастерскими, станциями мойки и фумигации. По усмотрению пароходства УТОРК может быть создан как подразделение пароходства, порта или специализированного ремонтного предприятия.

При расположении специализированного ремонтного предприятия на территории порта либо вблизи него техническое обслуживание контейнеров может выполняться на этом предприятии.

1.5. Для обеспечения технического обслуживания и надзора за безопасной эксплуатацией контейнеров необходимо:

назначить лицо, ответственное за техническое состояние контейнеров в порту. В зависимости от принадлежности УТОРК (см. п. 1.4) такое лицо должно быть назначено из числа инженерно-технических работников пароходства, порта или специализированного ремонтного предприятия;

---

* Приказ министра морекого флота № 188-пр от 5 ноября 1971 г.

назначить из числа инженерно-технических работников пароходства лицо, ответственное за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров в портах пароходства.

1.6. Пароходством и (или) портом должны быть разработаны следующие инструкции:

для лица, ответственного за техническое состояние контейнеров в порту, — в соответствии с п. 4.4;

для лица, ответственного за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров в портах пароходства, — в соответствии с п. 5.3.2;

для работников Службы по обслуживанию транспортного флота (Трансфлот) и для судовой администрации — о порядке допущения контейнеров к выгрузке и погрузке на транспортные средства и к загрузке грузом в порту;

для производителей работ — о порядке допущения порожних контейнеров к загрузке их грузом в порту;

для работников порта — о порядке осмотра контейнеров при приеме и сдаче контейнеров при производстве погрузочно-разгрузочных работ.

2. ПРОИЗВОДСТВО РАБОТ И ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ, ТРАНСПОРТИРОВАНИИ И ХРАНЕНИИ КОНТЕЙНЕРОВ В ПОРТУ

2.1. Общие требования

2.1.1. Запрещается нахождение людей и каких-либо предметов на крыше контейнеров, а также людей в контейнере во время его перемещения. Подниматься на крышу и находиться внутри контейнера можно только в том случае, если контейнер стоит на всех четырех нижних угловых фитингах и находится в устойчивом положении.

При перемещении контейнеров все дверные запоры должны быть закрыты.

2.1.2. Конструкция приставных лестниц, используемых для подъема на контейнер, должна исключать возможность повреждения контейнера.

2.1.3. Во всех случаях перегрузки контейнеров портальным краном обязательно выделяется сигнальщик.

При загрузке (разгрузке) судов, не имеющих ячеек, контейнерными причальными перегружателями, при перегрузке контейнеров, перевозимых на верхней палубе судов, а также во всех случаях, когда крановщик не видит места установки (захвата) контейнера, обязательно выделяется сигнальщик.

2.1.4. Захват (освобождение) контейнеров грузозахватными приспособлениями с ручной фиксацией штыковых замков при работе без использования специальной люльки должны выполнять двое рабочих, один из которых является страхующим.

2.1.5. Рабочие, управляющие перегрузочными машинами, и другие лица, участвующие в технологическом процессе по переработке крупнотоннажных контейнеров на контейнерном пункте (терминале), должны быть обеспечены радиотелефонной аппаратурой для поддержания двусторонней связи.

2.1.6. Магистральные автомобильные дороги и проезды общего назначения не должны проходить по территории контейнерных площадок и пересекать пути передвижения перегрузочных машин. В случае, если на существующем причале имеется такое пересечение, перед ним должны быть установлены светофоры или шлагбаумы (автоматические или охраняемые).

2.1.7. Движение всех видов транспорта на территории причала, складских и сортировочных площадок должно осуществляться в соответствии с утвержденной начальником порта схемой движения и выполненной с учетом этой схемы разметкой территории.

Разметкой должны быть обозначены:

полосы и направления движения портальных контейнеровозов;

полосы и направления движения автотранспорта и других подъемно-транспортных машин, участвующих в технологическом процессе, а также места их стоянки;

места установки контейнеров;

пешеходные дорожки.

Разметка территории должна выполняться красками, термопластическими массами и другими материалами, обеспечивающими ее хорошую видимость, а при необходимости — светоотражающими. Разметку рекомендуется выполнять трехцветной.

В любое время года должны быть обеспечены четкая видимость разметки территории и движение транспорта в соответствии с выполненной разметкой.

Маршруты движения всех видов транспортных средств должны обозначаться дорожными знаками, освещаемыми в темное время суток.

В зимнее время следует дополнительно к разметке устанавливать указатели маршрутов движения транспортных средств.

2.2. Грузозахватные устройства

2.2.1. Для подъема и перемещения крупнотоннажных контейнеров следует применять спредеры, контейнерные подвески, четырехветвевые стропы, штатные вилы погрузчиков, клещевые захваты портальных контейнеровозов и другие захваты, предназначенные для перегрузки контейнеров определенных типоразмеров, поставляемые в комплекте с перегрузочными машинами либо изготовленные по документации, утвержденной в установленном порядке.

2.2.2. Штабелирование контейнеров при использовании контейнерной подвески с ручной строповкой допускается не более чем

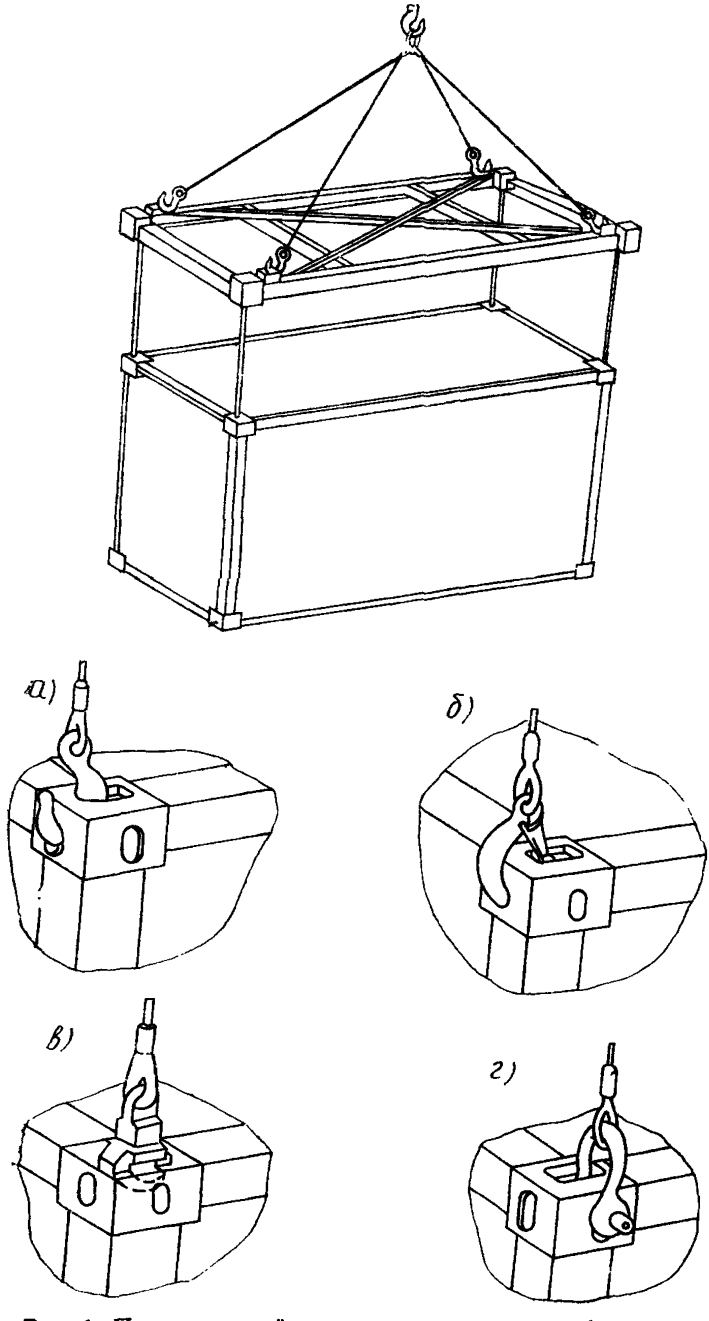


Рис. 1. Подъем контейнера за верхние угловые фитинги контейнерной подвеской, выполненной в виде рамы:

а — с крюками без предохранительных замков; *б* — с крюками с предохранительными замками; *в* — с поворотными замками; *г* — с такелажными скобами

в два яруса по высоте При этом в рабочих технологических картах должны быть указаны безопасные приемы выполнения операций по захвату (освобождению) контейнеров.

2.2.3. При подъеме контейнера за верхние угловые фитинги контейнерная подвеска должна быть выполнена в виде рамы с крюками, такелажными скобами или поворотными замками, закрепленными на стропах (рис. 1). Крюк без предохранительного замка следует закладывать в полость фитинга в направлении изнутри наружу, а крюк с предохранительным замком можно закладывать также снаружи внутрь полости фитинга. Поворотные замки не должны открываться при поднятом контейнере.

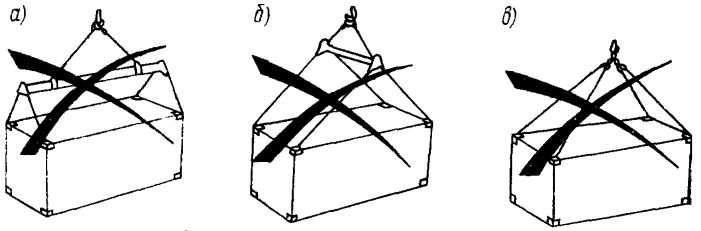


Рис. 2. Запрещенные методы подъема контейнеров:
а, б — контейнерной подвеской; *в* — четырехветвевым стропом

2.2.4. При подъеме контейнеров типоразмеров 1АА, 1А, 1ВВ, 1В, 1СС, 1С контейнерной подвеской за верхние угловые фитинги направления внешних сил, приложенных к верхним отверстиям фитингов, должны быть перпендикулярны верхним плоскостям фитингов. Примеры запрещенных методов подъема приведены на рис. 2.

2.2.5. При подъеме контейнера 1D четырехветвевым стропом за верхние угловые фитинги необходимо, чтобы углы α наклона ветвей стропов к горизонтали составляли не менее 60° (рис. 3).

2.2.6. При подъеме контейнера контейнерной подвеской за нижние угловые фитинги детали подвески должны соединяться с фитингами таким образом, чтобы линия действия сил отстояла от боковых граней фитингов не более чем на 38 мм (рис. 4). Соприкосновение деталей подвески с элементами контейнера (кроме фитингов) не допускается. Угол α между линией действия сил и горизонталью должен быть не менее: для контейнеров типоразмеров 1АА, 1А — 30°; 1ВВ, 1В — 37°; 1СС, 1С — 45° и 1D — 60° (рис. 5).

2.2.7. Подъем и перемещение груженых и порожних контейнеров при захвате сверху как за верхние, так и за нижние угловые фитинги необходимо производить за четыре угловых фитинга.

2.2.8. Подъем и перемещение контейнера погрузчиками с вилочными захватами разрешается производить только при наличии у контейнера вилочных проемов и с захватом за них.

Запрещаются подъем и перемещение груженых контейнеров за вилочные проемы, предназначенные для перемещения только порожних контейнеров.

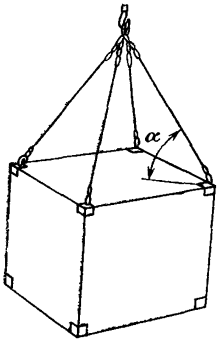
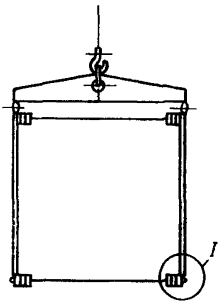


Рис. 3. Подъем контейнера 1D четырехветвевым стропом за верхние угловые фитинги



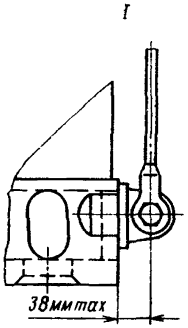


Рис. 4. Приспособление для подъема контейнера за нижние угловые фитинги

При наличии на контейнерах типоразмеров 1CC, 1C двух или четырех проемов для вилочных захватов:

при расстоянии между центрами проемов 2050±50 мм разрешаются подъем и перемещение погрузчиком как порожних, так и груженых контейнеров;

при расстоянии между центрами проемов 900±±50 мм разрешаются подъем и перемещение погрузчиком только порожних контейнеров.

Вилы погрузчика должны иметь ширину не менее 200 мм и входить в вилочные проемы при подъеме и транспортировании контейнера на длину не менее 1825 мм.

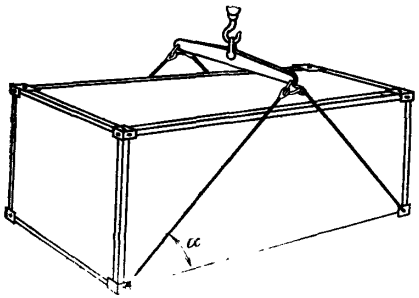


Рис. 5. Подъем контейнера контейнерной подвеской за нижние угловые фитинги

2.2.9. Клещевые захваты могут применяться только для подъема контейнеров, продольные балки днищевой рамы которых имеют специальную конструкцию, предусмотренную для таких захватов Правилами Регистра СССР.

2.2.10. Подъем и перемещение контейнеров грузозахватными устройствами и способами, не приведенными в настоящем РТМ, например с захватом за угловые фитинги одной боковой или торцевой стенки, допускается производить только с разрешения завода-изготовителя (фирмы) или после тщательной оценки конструкции контейнера.

2.3. Складирование контейнеров в порту

2.3.1. Складирование контейнеров должно осуществляться в соответствии с утвержденными в порту схемой движения транспорта и разметкой складской площади, которые определяются организацией погрузочно-разгрузочных работ, техническими характеристиками используемых перегрузочных машин, размерами штабелей и расстояниями между ними. Для складирования порожних контейнеров должна быть выделена отдельная зона. Возможность штабелирования порожних контейнеров в три и более яруса, необходимость и способ их крепления определяются в каждом конкретном случае расчетом, утвержденным начальником порта.

При многоярусном штабелировании смещение угловых фитингов смежных, а также не смежных по высоте контейнеров не должно превышать 25 мм в поперечном и 38 мм в продольном направлениях.

2.3.2. Покрытие сортировочных и складских площадок должно быть ровным, чтобы контейнер при установке опирался на четыре угловых фитинга. Уклоны площадок не должны превышать величин, предусмотренных нормами технологического проектирования.

Площадки перед установкой на них контейнеров должны быть очищены от мусора, остатков груза и других посторонних предметов.

2.4. Загрузка и разгрузка морских судов

2.4.1. Морские перевозки контейнеров осуществляются на специализированных судах-контейнеровозах с вертикальной и горизонтальной погрузкой и на универсальных сухогрузных судах.

2.4.2. Специализированные суда-контейнеровозы с вертикальной и горизонтальной погрузкой и универсальные сухогрузные суда, специально переоборудованные и имеющие штатные устройства для установки и крепления контейнеров, должны загружаться в соответствии с грузовым планом, который составляется с учетом требований судовых документов: Плана размещения контейнеров (контейнероплана) и Информации об остойчивости судна.

2.4.3. Размещение контейнеров на универсальных сухогрузных судах, не переоборудованных специально под перевозку контейнеров, следует производить в соответствии с грузовым планом,

разработанным с учетом действующих Технических условий размещения и крепления тяжеловесных и крупногабаритных грузов на морских судах.

При размещении контейнеров на таких судах следует учитывать следующие рекомендации, приведенные в Резолюции ИМКО № А-288 (VIII):

контейнеры, перевозимые на палубе или на люковых закрытиях, должны устанавливаться длинной стороной предпочтительно в направлении вдоль судна;

контейнеры должны устанавливаться так, чтобы они не выступали за борт судна;

контейнеры должны устанавливаться и крепиться таким образом, чтобы был обеспечен безопасный доступ для выполнения персоналом необходимых работ на судне;

все контейнеры должны быть надежно закреплены от сдвига, предпочтительно за нижние угловые фитинги; закрепление против опрокидывания должно осуществляться за верхние или нижние угловые фитинги в зависимости от конкретных условий;

контейнеры, перевозимые на палубе или на люковых закрытиях, должны устанавливаться в один ярус, если верхние контейнеры не могут быть закреплены так, чтобы они не могли сдвинуться или опрокинуться;

в нормальных условиях система крепления не должна действовать на контейнер или на любой элемент его оборудования с усилием больше расчетного;

контейнер не должен создавать недопустимые нагрузки на палубу или люковое закрытие;

прочность частей палубы или люкового закрытия должна проверяться расчетом для условий, когда установлены контейнеры и действуют силы от элементов, фиксирующих и закрепляющих контейнеры.

2.4.4. Установка контейнеров в трюмах и на люковые закрытия должна производиться только на угловые фитинги.

2.4.5. Загрузка и разгрузка морских судов с трюмами ячеистой конструкции не допускается при крене судна более 3°.

2.5. Загрузка и разгрузка железнодорожного подвижного состава

2.5.1. Перевозка контейнеров по железной дороге должна производиться в соответствии с действующими Правилами перевозок грузов Министерства путей сообщения СССР и осуществляться:

на специализированных железнодорожных платформах, оборудованных фиксирующими устройствами;

на универсальных железнодорожных платформах.

2.5.2. Перед установкой контейнера на платформу необходимо очистить ее от мусора и остатков груза. Контейнеры должны ус-

танавливаться на платформу на угловые фитинги. У специализированных платформ перед установкой контейнеров следует проверить исправность фиксирующих устройств.

2.5.3. Разворот контейнера на весу при установке его на железнодорожную платформу следует производить с помощью багров (или специальных шестов), конструкция которых должна исключать повреждение контейнера. Рабочие при этом должны находиться либо на земле, либо на грузовом столе, установленном у бортов платформы.

2.6. Загрузка и разгрузка автомобильного транспорта

2.6.1. Транспортирование контейнеров осуществляется на автомобильных прицепах-контейнеровозах, полуприцепах-контейнеровозах, полуприцепах-контейнеровозах-самопогрузчиках и на контейнерных тележках. Перед установкой контейнера необходимо проверить исправность фиксирующих устройств, предусмотренных на средствах транспортирования.

2.6.2. Погрузка контейнера на полуприцеп-контейнеровоз, не присоединенный к тягачу, запрещается.

2.7. Крепление контейнеров

2.7.1. Крепление контейнера во время перевозки должно исключать возможность смещения контейнера относительно транспортного средства (судна, железнодорожной платформы, автотранспорта и т. п.), если это смещение может вызвать повреждение груза, контейнера или транспортного средства или создает угрозу безопасности обслуживающему персоналу;

крепление должно быть рассчитано с учетом условий, которые могут иметь место при транспортировании;

при морской перевозке особое внимание следует обращать на рекомендации ИМКО, приведенные в п. 2.4.3, по безопасному размещению и креплению контейнеров на неспециализированных судах;

правильность размещения креплений следует проверять до погрузки (выгрузки) контейнеров на судно или другое транспортное средство;

правильность применения креплений следует проверять до начала транспортных операций.

2.7.2. Крепление контейнеров на специализированных железнодорожных платформах и автомобильных прицепах- и полуприцепах-контейнеровозах должно производиться за нижние угловые фитинги штатными фиксирующими устройствами, встроенными в рамы платформ и прицепов- и полуприцепов-контейнеровозов.

Крепление контейнеров, перевозимых на универсальных железнодорожных платформах, должно осуществляться многооборотными или разовыми средствами крепления в соответствии с действующими Техническими условиями погрузки и крепления грузов (Министерства путей сообщения).

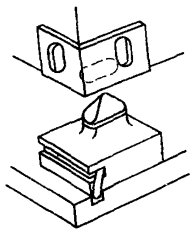


Рис. 6. Поворотный штыковой замок

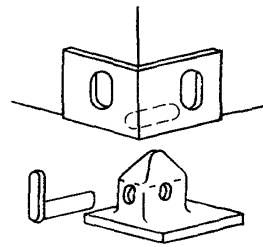


Рис. 7. Штыковой упор с закладным пальцем

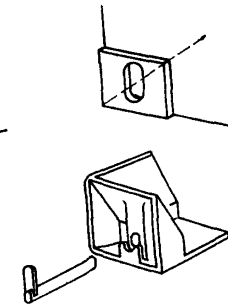


Рис. 8. Угловой упор с закладным пальцем

2.7.3. В качестве примеров на рис. 6, 7 и 8 приведены наиболее распространенные устройства для крепления контейнеров к па-

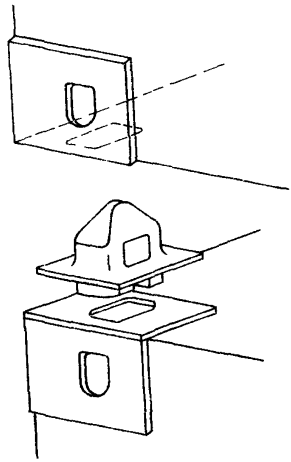


Рис. 9. Штыковой упор

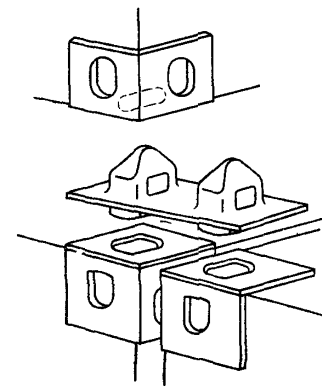


Рис. 10. Сдвоенный штыковой упор

лубе судов и к платформе железнодорожных и автомобильных транспортных средств. На рис. 9, 10 и 11 показаны примеры уст-

ройств для крепления контейнеров между собой, применяемых, как правило, совместно с оттяжками.

2.7.4. Производство работ, техническое обслуживание и надзор за содержанием в исправном состоянии средств крепления контейнеров должны осуществляться по указаниям инструкций заводов-изготовителей, а при отсутствии таких инструкций — в соответствии с порядком, установленным Правилами технической эксплуатации перегрузочных машин морских портов для съемных грузозахватных приспособлений и тары.

Периодический осмотр средств крепления проводится через шесть месяцев, если действующими стандартами или техническими условиями на изделие не предусмотрены другие сроки.

2.7.5. Средства крепления запрещается подвергать механическим ударам металлическими предметами, бросать на контейнеры (с контейнеров) и в трюмы судов. Поднимать и опускать средства крепления необходимо с помощью перегрузочных машин в специально предназначенной для этой цели люльке.

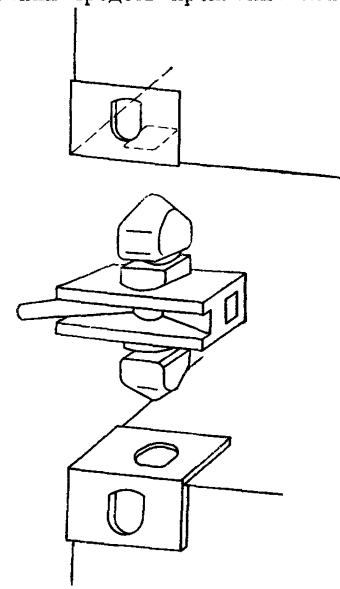


Рис. 11. Поворотный штыковой замок

2.8. Транспортирование контейнеров в порту

2.8.1. Транспортирование контейнеров по территории порта осуществляется: портальными контейнеровозами, контейнерными автопогрузчиками с боковым или фронтальным захватом, универсальными автопогрузчиками с вилочными или специальными захватами, на прицепах- и полуприцепах-контейнеровозах и на контейнерных тележках, буксируемых контейнерными тягачами или тракторами, на автомобилях-контейнеровозах.

Транспортирование контейнеров допускается только по исправным дорогам, площадкам и оборудованным переездам с дорожным покрытием, рассчитанным на суммарное давление от массы машины с контейнером максимальной массы брутто.

2.8.2. При транспортировании контейнера по территории порта в состав автопоезда должно входить не более одного прицепа- или полуприцепа-контейнеровоза под контейнер типа 1АА, 1А, 1ВВ,

1В или двух прицепов-контейнеровозов под контейнеры типа 1СС, 1С, если параметры проездов порта и маневровые качества тягача допускают движение таких автопоездов.

2.8.3. Для крепления контейнеров прицепы- и полуприцепы-контейнеровозы должны иметь поворотные штыковые замки под всеми нижними угловыми фитингами контейнера. Контейнерные тележки должны быть оборудованы одним из устройств для крепления контейнеров: поворотными штыковыми замками, штыковыми упорами, угловыми упорами и др.

При транспортировании контейнеров на прицепах- и полуприцепах-контейнеровозах необходимо, чтобы поворотные замки находились в положении «закрыто».

При транспортировании контейнеров на контейнерных тележках, оборудованных поворотными штыковыми замками, последние могут находиться в положении «открыто» (направлены длинной стороной вдоль тележки).

2.8.4. Грузоподъемность портальных контейнеровозов и контейнерных автопогрузчиков или тяговые усилия контейнерных тягачей и тракторов должны быть такими, чтобы обеспечить транспортирование контейнеров с массой, равной максимальной массе брутто контейнера. Скорость движения при транспортировании контейнеров в порту устанавливает администрация порта в соответствии с проектом порта и в зависимости от конструкции машины, качества дорожного покрытия, интенсивности движения и обзора на отдельных участках пути.

2.8.5. Движение фронтальных контейнерных и универсальных вилочных автопогрузчиков с контейнерами на опасных и плохо просматриваемых участках пути должно производиться по команде специально выделенного сигнальщика и со скоростью, обеспечивающей безопасность движения. При этом сигнальщик должен постоянно находиться в поле зрения водителя автопогрузчика. Границы опасных и плохо просматриваемых участков пути устанавливает администрация порта, и они должны быть указаны в инструкциях по безопасному выполнению работ.

Транспортирование контейнеров автопогрузчиком с боковым захватом разрешается только при расположении контейнера на платформе автопогрузчика.

2.8.6. При транспортировании контейнеров на вилах фронтальных контейнерных и универсальных автопогрузчиков рама грузоподъемника должна быть отклонена полностью назад, движение должно осуществляться только задним ходом и со скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

2.8.7. Захват, подъем и опускание контейнеров контейнерным захватом погрузчика с боковым грузоподъемником при наличии в конструкции погрузчика аутриггеров разрешается производить только после постановки погрузчика на аутриггеры.

Захват, подъем и опускание контейнеров контейнерным захватом погрузчика с фронтальным грузоподъемником разрешается производить только после постановки погрузчика на ручной тормоз.

2.8.8. При транспортировании контейнеров контейнерными и универсальными автопогрузчиками расстояние между дорожным покрытием и днищем контейнера должно быть не менее дорожного просвета (клиренса) транспортирующей машины.

2.8.9. При наличии препятствия на пути следования портального контейнеровоза, контейнерного или универсального автопогрузчика допускается кратковременный подъем контейнера на высоту не более суммарной высоты одного контейнера, установленного на покрытие склада, и высоты свободного проноса транспортируемого контейнера над препятствием, равной 200—500 мм. После проезда препятствия контейнер должен быть снова опущен до транспортного положения. Данное требование не относится к складским операциям при двух-, трехъярусном складировании контейнеров с помощью портальных контейнеровозов.

2.9. Загрузка и разгрузка контейнеров

2.9.1. Загрузку (разгрузку) контейнеров следует производить на специально предназначенной для этих целей территории порта и в соответствии с рабочими технологическими картами, при разработке которых следует руководствоваться действующим Сборником карт типовых и опытных технологических процессов перегрузочных работ в морских портах.

В местах, где производится погрузка (разгрузка) контейнеров, запрещается производство работ, не связанных с перегрузочными операциями, и движение машин, не участвующих в перегрузочном процессе.

2.9.2. Грузоотправитель несет ответственность за нарушение правил загрузки и крепления груза в контейнере, а также за повреждения, которые могут быть причинены контейнеру в результате нарушения упомянутых правил.

2.9.3. Перед загрузкой контейнера необходимо убедиться в его исправности и санитарной пригодности, для чего контейнер должен пройти наружный и внутренний осмотр.

Осмотр должны производить работники Трансфлота и (или) порта в соответствии с инструкциями о порядке допущения контейнера к загрузке грузом в порту (см. п. 1.6). В случае обнаружения повреждений контейнер должен быть представлен для осмотра лицу, ответственному за техническое состояние контейнеров в порту, для заключения о пригодности контейнера к дальнейшей эксплуатации.

Загрузка контейнера разрешается, если срок освидетельствования наступает не раньше чем через 30 дней со дня загрузки контейнера, во всех остальных случаях вопрос о загрузке и отправке контейнера необходимо решать с учетом п. 5.2.4.

При наличии в контейнере мусора, остатков груза, а также при нарушении санитарных требований к состоянию контейнера последний должен быть очищен, а при необходимости — продезинфицирован, вымыт и просушен.

2.9.4. Тара и упаковка должны обеспечивать безопасность перевозки и сохранность товарных качеств грузов, допущенных к совместной перевозке в контейнере.

2.9.5. После загрузки дверные створки должны быть плотно закрыты. Груз и средства крепления не должны касаться дверей контейнера.

2.9.6. Масса брутто контейнера определяется суммой масс порожнего контейнера, груза, поддонов, средств сепарации и крепления. Массу груза определяют взвешиванием или на основании грузовых документов. Масса брутто контейнера не должна превышать допустимую.

2.9.7. При загрузке контейнера груз следует размещать таким образом, чтобы смещение центра массы груза от геометрического центра контейнера не превышало допускаемой величины, приведенной в таблице.

Типоразмер контейнера	Размеры, мм		Максимальная масса брутто, т	Допустимое смещение центра массы груза, мм	
	Длина	Ширина		по длине	по ширине
1AA, 1A	12192	2438	30,48	1200	245
1BB, 1B	9125	2438	25,40	900	245
1CC, 1C	6058	2438	20,32	600	245
1D	2991	2438	10,16	300	245

2.9.8. Контейнеры, масса брутто которых превышает допустимую, и контейнеры, загруженные с превышением величины допустимого смещения центра массы груза, к погрузке на транспортные средства не допускаются.

2.9.9. Ответственность за определение массы и смещение центра массы загруженного в контейнер груза несет грузоотправитель, а груза, загружаемого в порту, — производитель работ.

2.9.10. При механизированной загрузке (разгрузке) контейнеров разрешается применять авто- и электропогрузчики со следующими параметрами:

давление на колесо — не более 26 781 Н (2730 кгс) с контактным пятном не менее 142 см^2 или с меньшим значением кон-

тактного пятна при условии, что удельное давление колеса на пол контейнера не превышает $18{,}86 \cdot 10^5$ Па (19,22 кгс/см^2);

высота при опущенной каретке — не более 2000 мм;

свободный подъем каретки (без увеличения высоты при опущенной каретке) — не менее 1130 мм;

поперечное смещение захвата — не менее 100—150 мм в обе стороны от продольной оси погрузчика.

2.9.11. Груз должен быть по возможности распределен равномерно по полу контейнера. В противном случае следует применять прокладки с целью распределения сосредоточенных нагрузок на пол контейнера до величины, не превышающей $18{,}86 \cdot 10^5$ Па (19,22 кгс/см^2).

2.9.12. Загрузка (разгрузка) контейнеров должна производиться с использованием переходных мостков, обеспечивающих безопасный въезд (выезд) погрузчиков и условия безопасного передвижения рабочих. Переходные мостки должны надежно крепиться и иметь колесоотбойные устройства.

2.9.13. При загрузке (разгрузке) контейнеров запрещается применение автопогрузчиков без нейтрализаторов выхлопных газов.

2.9.14. При загрузке (разгрузке) контейнеров взрывоопасными или легковоспламеняющимися грузами разрешается использование электропогрузчиков только во взрывобезопасном исполнении. Перед началом работ рабочие должны быть подробно проинструктированы о мерах безопасности. Производить такие работы следует по специальной инструкции под руководством ответственного лица.

2.9.15. Для освещения контейнеров следует применять переносные лампы с напряжением не более 12 В. При загрузке (разгрузке) контейнеров взрывоопасными и легковоспламеняющимися грузами осветительная аппаратура должна быть во взрывобезопасном исполнении.

2.10. Крепление груза в контейнере

2.10.1. Крепление груза в контейнере необходимо осуществлять в соответствии с рекомендациями действующего Сборника карт типовых и опытных технологических процессов перегрузочных работ в морских портах.

2.11. Перегрузка контейнеров при неблагоприятных метеорологических условиях и в зимнее время

2.11.1. Скорость ветра и температура воздуха, при которых работа контейнерных причальных перегружателей, кранов и других машин должна быть прекращена, устанавливаются приказом по порту в соответствии с указаниями, приведенными в действующих

Правилах технической эксплуатации перегрузочных машин морских портов и в документации завода — изготовителя машины.

2.11.2. Перед загрузкой контейнеров в зимнее время их необходимо очистить изнутри и снаружи от снега и льда, обратив особое внимание на очистку фитингов и уплотнений дверных створок. При необходимости контейнеры следует просушить.

2.11.3. При загрузке контейнеров с помощью погрузчиков необходимо принять меры к устранению скольжения на въездных мостках и подъездах к ним.

2.11.4. Места установки контейнеров на транспортных средствах должны быть очищены от снега и льда.

2.11.5. Поверхность складской площадки перед установкой контейнеров должна быть очищена от плотного снега и льда.

2.11.6. При транспортировании контейнеров в условиях гололедицы портальными контейнеровозами, контейнерными и универсальными автопогрузчиками, на прицепах- и полуприцепах-контейнеровозах и на контейнерных тележках скорость должна быть снижена до пределов, обеспечивающих безопасность движения и сохранность контейнера.

3. ОСМОТР И КЛАССИФИКАЦИЯ ПОВРЕЖДЕНИЙ КОНТЕЙНЕРОВ

3.1. Осмотр контейнеров в порту

3.1.1. Осмотр контейнеров в порту производится с целью проверки их технического состояния, а также с целью проверки сохранности таможенных печатей и пломб.

Осмотру подвергаются контейнеры, поступающие в порт и отправляемые из порта. Груженые контейнеры подвергаются только наружному осмотру, порожние — наружному и внутреннему.

Контейнеры, не прошедшие осмотра, загружать и отправлять из порта запрещается.

3.1.2. Контейнеры проходят в порту следующие виды осмотров:

осмотр груженых и порожних контейнеров, осуществляемый в процессе перегрузки контейнеров в порту. Осмотр выполняется представителями порта совместно с представителями Трансфлота (судовой администрации), железнодорожного и автомобильного транспорта;

осмотр порожних контейнеров при проведении технического обслуживания;

осмотр порожних контейнеров непосредственно перед загрузкой грузом в порту. Осмотр выполняется производителями работ, осуществляющими руководство загрузкой грузов в контейнеры.

3.1.3. Порядок предъявления к осмотру и способ проверки технического состояния контейнеров устанавливаются соглашением

между портом и транспортирующими организациями и должен приводиться в должностных и производственных инструкциях для лиц, осуществляющих осмотр. При разработке способов проверки необходимо особое внимание обратить на обеспечение безопасности при осмотре крыши и днища контейнера.

3.1.4. Осмотр контейнеров должен производиться в следующей последовательности:

наружный осмотр, при котором проверяют состояние: обшивки боковых и торцевой стенок, угловых стоек, дверных створок и крыши контейнера. Проверяют маркировку, состояние вентиляционных коробок, устройств для пломбирования, продольных и поперечных балок днища (по возможности), фитингов, наличие Таблички о допущении по безопасности* в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам 1972 г. и Таблички о допущении к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами** в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 г. У порожних контейнеров проверяют легкость открытия и закрытия дверных створок, работу дверных запоров и состояние уплотнения дверей. Если при наружном осмотре груженого контейнера выявлены повреждения, из-за которых контейнер должен быть выведен из эксплуатации для ремонта, этот контейнер должен быть обязательно подвергнут внутреннему осмотру (после выгрузки из него груза). Повреждения, обнаруженные в результате осмотра, должны учитываться при взаиморасчетах между организациями;

внутренний осмотр (для порожних контейнеров), при котором проверяют состояние обшивки, настила пола, приспособлений для крепления груза, угловых стоек и мест приварки фитингов. При закрытых дверях изнутри контейнера проверяют «на свет» плотность прилегания дверных створок, отсутствие сквозных повреждений и мест сквозной коррозии.

3.1.5. Наиболее ответственным является осмотр контейнеров во время грузовых операций при поступлении их в порт и отправлении из порта, так как незамеченное при приеме контейнера повреждение (если его можно было обнаружить при осмотре) устра-

---

* В дальнейшем — Табличка безопасности. Наличие Таблички безопасности на новых контейнерах (изготовленных после даты вступления Конвенции в силу, т. е. после 6 сентября 1977 г.) обязательно. Эксплуатация существующих контейнеров (изготовленных до даты вступления Конвенции в силу, т. е. до 6 сентября 1977 г.) разрешается без Табличек до 6 сентября 1982 г. Эксплуатация контейнеров, владельцами которых являются организации ММФ, разрешается без Табличек до 1980 г. (приказ № 187-пр от 9 ноября 1976 г.).

** В дальнейшем — Таможенная табличка. Эксплуатация как новых, так и существующих контейнеров с транзитным грузом при нахождении владельца контейнера в СССР запрещается без Таможенных табличек. Эксплуатация контейнеров иностранных владельцев без Таможенных табличек разрешается.

няется в дальнейшем за счет принявшей стороны. По результатам осмотра (проведенного в процессе загрузки и разгрузки судов, железнодорожного и автомобильного транспорта) в случае обнаружения повреждений контейнера, препятствующих дальнейшей его эксплуатации, составляется Акт осмотра контейнера за подписями принимающей и сдающей сторон (представителей водного, железнодорожного или автомобильного транспорта). Форма Акта осмотра контейнера приведена в рекомендуемом приложении 1.

Контейнеры, при осмотре которых выявлены повреждения, препятствующие дальнейшей эксплуатации (см. подраздел 3.2), должны быть представлены для повторного осмотра лицу, ответственному за техническое состояние контейнеров в порту, а при наличии крупных повреждений — Регистру СССР.

Место и порядок хранения поврежденных контейнеров для повторного осмотра устанавливаются портом. Акт осмотра контейнера является основанием для предъявления счета за устранение повреждений.

3.1.6. Сдающая сторона обязана сдавать контейнеры (порожние и груженые) принимающей стороне в технически исправном состоянии. В случае обнаружения у контейнеров повреждений, которые могут повлечь за собой доступ к грузу или порче его в процессе транспортирования, и при невозможности быстро привести контейнер в исправное состояние обе стороны должны решить вопрос о перегрузке груза в исправный контейнер. Необходимость такой перегрузки должна быть указана в Акте осмотра контейнера за подписями сдающей и принимающей сторон. Акт является основанием для предъявления счета сдающей стороне за произведенную перегрузку.

При нарушении у контейнера с транзитным грузом таможенных печатей и пломб, а также при наличии повреждений, которые могут повлечь порчу груза и доступ к нему без оставления видимых следов, должен быть вызван представитель таможни.

При устранении повреждений без перегрузки груза в другой контейнер и соблюдении при этом сохранности груза работы по ликвидации повреждений могут быть выполнены УТОРК по заявке и за счет виновной стороны, указанной в Акте осмотра контейнера.

3.2. Классификация повреждений контейнеров

3.2.1. Для оценки технического состояния контейнера, а также для определения необходимости вызова представителя Регистра СССР для надзора за ремонтом возможные повреждения контейнера делятся на две группы:

повреждения первой группы (крупные) — при наличии которых дальнейшая эксплуатация контейнера запрещается и контейнер

должен быть отремонтирован на специализированном ремонтном предприятии под надзором Регистра СССР;

повреждения второй группы — при наличии которых дальнейшая эксплуатация контейнера запрещается, но ремонт его может быть выполнен без надзора Регистра СССР.

3.2.2. К повреждениям* первой группы относятся:

изогнутость, излом и трещины угловых стоек;

изогнутость, излом и трещины продольных балок крыши и днища;

изогнутость, излом и трещины поперечных балок крыши и днища;

трещины и значительный износ угловых фитингов;

изменение межфитинговых расстояний, превышающих допустимые пределы, установленные Правилами по изготовлению контейнеров (Регистра СССР);

изогнутость и трещины элементов основания в районе вилочных проемов;

изогнутость, излом и трещины дверей;

повреждения дверных запоров;

проломы настила пола;

вмятины и выпучины на большой площади крыши;

вмятины и выпучины на большой площади обшивки торцевой стенки или дверей;

вмятины и выпучины на большой площади обшивки боковой стенки;

коррозионное разрушение, следствием которого является необходимость замены (ремонта) отдельных элементов конструкции контейнера;

повреждение вентиляционных устройств;

повреждение устройств и приспособлений, предназначенных для наложения таможенных печатей и пломб.

3.2.3. К повреждениям второй группы относятся:

пробоины, прорези, трещины, а также повреждения соединений обшивки контейнера, нарушающие его непроницаемость;

повреждение уплотнения дверей;

повреждение крепления Таможенных табличек и Табличек безопасности к контейнеру либо отсутствие табличек, если последние были установлены и оказались сорванными (видны следы крепления);

повреждение маркировки, если оно затрудняет чтение надписей.

3.2.4. В качестве ориентировочных значений величин повреждений — изогнутостей, вмятин, износов и т. п., — при которых по-

* Перечень повреждений приведен на основании Правил по изготовлению контейнеров (Регистра СССР). Л., «Транспорт», 1976 г.

вреждение должно быть устранено до отправки контейнера из порта, могут быть использованы критерии, приведенные в рекомендуемом приложении 2.

4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ

4.1. Техническое обслуживание контейнеров выполняется с целью поддержания контейнеров в исправном техническом состоянии между очередными плановыми ремонтами.

4.2. Техническое обслуживание контейнеров включает:

проверку технического состояния порожних контейнеров перед загрузкой их грузом в порту. Проверка осуществляется наружным и внутренним осмотром с учетом указаний п. 3.1.4;

устранение по возможности повреждений, указанных в п. 3.2.3;

очистку, мойку, дезинфекцию, фумигацию и просушку контейнеров;

восстановление утративших четкость надписей, знаков и эмблем.

4.3. Все контейнеры, загружаемые грузом в порту, независимо от принадлежности контейнера должны пройти проверку технического состояния.

4.4. Техническое обслуживание осуществляется под руководством лица, ответственного за техническое состояние контейнеров в порту, в обязанности которого входят:

обеспечение качественного и своевременного выполнения технического обслуживания контейнеров;

разработка в соответствии с РТМ 31.082—74 «Контейнеры крупнотоннажные стальные. Технические требования на ремонт» и контроль за исполнением технологических указаний по устранению на УТОРК типовых повреждений контейнеров;

предъявление контейнеров к освидетельствованию независимо от принадлежности контейнера;

организация осмотра контейнеров при наличии крупных повреждений с участием представителя Регистра СССР, а также лица, ответственного за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров в порту;

участие в дефектации поврежденных контейнеров при передаче их на специализированное ремонтное предприятие и прием контейнеров после ремонта;

разработка и контроль за исполнением инструкций для работников порта по определению повреждений, при наличии которых дальнейшая эксплуатация контейнеров запрещается;

разработка и контроль за внедрением мероприятий, обеспечивающих сохранность контейнера с точки зрения его технического состояния при перегрузке, загрузке, разгрузке, транспортировании и хранении контейнеров в порту.

Лицо, ответственное за техническое состояние контейнеров в порту, должно руководствоваться в своей работе настоящим РД, должностной инструкцией и Инструкцией по эксплуатации и ремонту контейнеров.

4.5. Работы, выполняемые в процессе технического обслуживания контейнеров, регистрируются в Журнале регистрации работ технического обслуживания контейнеров, который ведется работниками УТОРК. Форма журнала приведена в рекомендуемом приложении 3.

5. ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР ЗА ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ КОНТЕЙНЕРОВ

5.1. Виды и задачи технического надзора

5.1.1. Технический надзор за эксплуатацией контейнеров включает надзор за техническим состоянием, техническим обслуживанием и ремонтом контейнеров.

5.1.2. Технический надзор подразделяется на государственный, осуществляемый Регистром СССР, и местный, осуществляемый пароходством.

5.2. Государственный технический надзор и освидетельствование контейнеров

5.2.1. Государственный технический надзор осуществляется в соответствии с Руководством по техническому надзору за контейнерами, находящимися в эксплуатации (Регистра СССР) и включает:

проведение освидетельствований;

установление объема ремонта контейнеров при крупных повреждениях и определение состава испытаний отремонтированных контейнеров;

рассмотрение и одобрение технической документации на ремонт контейнеров;

одобрение ремонтных предприятий и испытательных станций;

выдачу или продление документов;

маркировку и клеймение освидетельствованных контейнеров.

Отдельные функции Регистра СССР могут выполнять представители пароходств и специализированных ремонтных предприятий на основании договоров с Регистром СССР о надзоре в форме «Доверенного лица» или «Доверенного предприятия».

5.2.2. Целью освидетельствования является определение технического состояния контейнеров и возможности допущения их к дальнейшей эксплуатации по условиям безопасности и соответствия Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 г.

5.2.3. Освидетельствование контейнеров в портах СССР выполняет Регистр СССР.

В иностранных портах освидетельствование выполняет Регистр СССР либо другое классификационное общество, имеющее доверие Регистра СССР на выполнение освидетельствования.

5.2.4. Очередные освидетельствования контейнеров в процессе их эксплуатации производятся в установленные Регистром СССР сроки:

первое — через пять лет после изготовления контейнера;

последующие с интервалом не более двух лет.

Дата очередного освидетельствования указывается на Табличке безопасности.

Если срок очередного освидетельствования может истечь до возвращения контейнера в порт отправления или в любой другой порт СССР, возможность отправления такого контейнера из порта определяет владелец контейнера.

5.2.5. Для проведения освидетельствования контейнеров специализированные ремонтные предприятия и специальные участки должны иметь необходимое оборудование для испытаний, а также другое оборудование в соответствии с требованиями Регистра СССР.

5.2.6. Своевременное предъявление контейнеров к очередным освидетельствованиям Регистра СССР является обязанностью владельца контейнера, а при предъявлении после ремонта — обязанностью предприятия, производившего ремонт.

5.2.7. Освидетельствования контейнеров должны регистрироваться в Журнале регистрации освидетельствований контейнеров, который ведется специализированным ремонтным предприятием или участком. Форма журнала приведена в рекомендуемом приложении 4.

5.2.8. Контейнер, предъявляемый к освидетельствованию, должен быть освобожден от груза, очищен, а в необходимых случаях — вымыт и просушен.

5.3. Местный технический надзор

5.3.1. Местный технический надзор осуществляется лицом, ответственным за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров.

5.3.2. В функции местного технического надзора входят:

проведение освидетельствования контейнеров и прикрепление конвенционных табличек. Право на выполнение этих работ может быть выдано лицу, ответственному за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров, при наличии официального доверия Регистра СССР по его замещению;

контроль за техническим состоянием и надзор за организацией и качеством выполнения технического обслуживания контейнеров вне зависимости от принадлежности контейнера в портах пароходства;

надзор за организацией и качеством выполнения ремонта на ремонтном предприятии вне зависимости от принадлежности контейнеров;

обеспечение своевременного предъявления контейнеров, принадлежащих пароходству, к освидетельствованию и выполнения планового ремонта в установленные сроки.

6. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РЕМОНТУ

6.1. Общие условия

6.1.1. Для устранения повреждений контейнеров принята система плановых ремонтов. Неплановые ремонты производят только в случаях аварий с целью устранения повреждений, полученных контейнерами в процессе эксплуатации.

6.1.2. Плановые ремонты контейнеров, а также неплановые при крупных повреждениях должны производиться на специализированных ремонтных предприятиях.

6.1.3. Ремонтные предприятия несут ответственность за качество выполняемых работ и соответствие применяемых при ремонте материалов стандартам и техническим условиям. Гарантийный срок эксплуатации контейнеров после текущего или капитального ремонтов устанавливается не менее шести месяцев со дня приемки контейнеров из ремонта.

6.2. Категории ремонта

6.2.1. Система плановых ремонтов предусматривает две категории ремонта: текущий и капитальный.

6.2.2. Первый текущий ремонт производят через три года после изготовления контейнера, последующие — через каждые два года: капитальный ремонт — через семь лет.

Владельцу контейнеров дано право изменять сроки межремонтных периодов в зависимости от действительного технического состояния контейнеров.

6.3. Вывод контейнеров из эксплуатации и передача их в ремонт

6.3.1. Перед направлением в ремонт контейнер должен быть осмотрен лицом, ответственным за техническое состояние контейнеров в порту, или лицом, ответственным за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров. Дополнительно появившиеся данные осмотра вносятся в Акт осмотра контейнера (см. приложение 1) за подписью указанных лиц.

После выгрузки ядохимикатов и огнеопасных грузов необходимо произвести замеры концентрации вредных веществ в воздушной

среде контейнера. Концентрация не должна превышать норм, предусмотренных действующими Санитарными нормами проектирования промышленных предприятий.

6.3.2. Передача контейнеров на ремонтное предприятие для выполнения планового ремонта осуществляется по заявке владельца контейнера.

6.3.3. Контейнеры, поступающие в ремонт, должны быть зарегистрированы ремонтным предприятием в Журнале регистрации ремонта контейнера, форма которого приведена в рекомендуемом приложении 5.

6.3.4. Плановый ремонт, а также неплановый ремонт контейнеров с крупными повреждениями производится под надзором Регистра СССР с последующим внеочередным освидетельствованием.

6.3.5. Состав ремонтных работ по контейнеру определяется по его техническому состоянию на основании дефектации, проводимой представителем ремонтного предприятия с участием лица, ответственного за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров.

6.3.6. При производстве плановых ремонтов восстановление покрытия контейнеров, принадлежащих организациям ММФ, обязательно. В отдельных случаях, по согласованию с владельцем, допускается досрочное восстановление покрытия контейнеров, утративших внешний товарный вид. Покрытие контейнеров должно производиться на ремонтном предприятии, а также по возможности на любом предприятии ММФ по заявке владельца. Восстановление маркировки на контейнерах при нанесении покрытия является обязательным.

6.4. Порядок приемки контейнеров из ремонта

6.4.1. По мере окончания отдельных этапов ремонта контейнеров отделом технического контроля ремонтного предприятия осуществляется предварительная приемка ремонтных работ.

6.4.2. Программа испытаний отремонтированных контейнеров должна быть согласована с Регистром СССР.

6.4.3. Окончательную приемку контейнеров из ремонта осуществляет представитель отдела технического контроля ремонтного предприятия с участием лица, ответственного за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров, а при необходимости — с участием представителя Регистра СССР.

6.4.4. После планового ремонта ремонтное предприятие прикрепляет к контейнеру в нижней части левой створки дверей с наружной стороны табличку, на которой указываются следующие данные: дата ремонта, категория ремонта, наименование предприятия, выполнившего ремонт. Размеры таблички, букв и цифр должны соответствовать требованиям, установленным Правила-

ми Регистра СССР для Таблички о допущении по безопасности в соответствии с КБК.

6.4.5. Ремонтное предприятие при выполнении ремонта контейнеров, изготовленных до 6 сентября 1977 г. и не имеющих Табличек безопасности и Таможенных табличек, обязано прикреплять их к контейнерам при условии, что Регистр СССР удостоверит выполнение требований Правил по допущению контейнеров к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами и требований Международной конвенции по безопасным контейнерам, 1972 г.

6.4.6. Учет выполненных работ по каждому отремонтированному контейнеру и расчеты между ремонтным предприятием и владельцем контейнеров ведутся по утвержденным в соответствующем порядке ремонтным документам.

Приложение 1
Рекомендуемое

ФОРМА АКТА ОСМОТРА

Пароходство
(shipping company)

Почтовый адрес (mailing address)
Телекс (telex)
Телефон (telephone)

АКТ ОСМОТРА КОНТЕЙНЕРА
(Container inspection report)

Контейнер №_____
(container No)

Пломба №_____
(seal No)

Прибыл из_____
(arrived from)

Порожний (empty)
Загруженный (full)

Место назначения_____
(place of destination)

Дата (date of) погрузки (loading) / выгрузки (discharge)

Вид транспортного средства доставки контейнеров в порт (отправления из порта) (mean of transportation of container to the port (from the port)

Наименование транспортного средства, регистрационный номер (name of transport, register number)

Водный (water transport)_____

Железнодорожный (rail transport)_____

Автомобильный (motor transport)_____

Код повреждений (damage code): В — изогнутость (bent), ВО — выпучина (bulged out), С — прорез (cut), С—трещина (crack), D— вмятина (dent), Dp — повреждение уплотнения дверей (damage to door packing), Н — пробоина (hole), М — отсутствует (missing), ТС — сквозная коррозия (through corrosion)

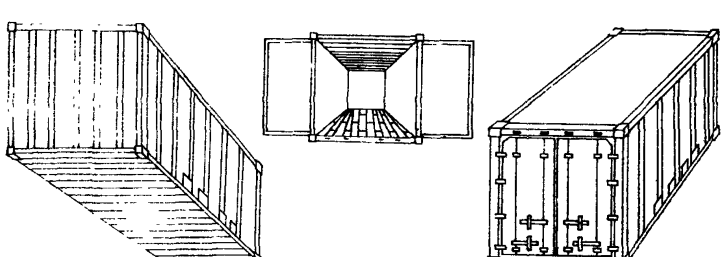


Рис. 12.

Замечания (remarks):

Заключение: контейнер пригоден (не пригоден) для дальнейшей эксплуатации
(conclusion): (container) (is fit) (is unfit) (for further exploitation).

Подпись сдающей стороны:
(the signature of the delivering party):

Подпись принимающей стороны:
(the signature of the accepting party):

УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ АКТА ОСМОТРА КОНТЕЙНЕРА

1. Акт осмотра контейнера должен составляться в 3 экз. (1 — для отправителя и 2 — для получателя). На Акте должна быть поставлена печать сдающей стороны. Дописки и исправления в Акте не допускаются.
2. На схеме контейнера очертить форму повреждения в примерных размерах и буквами кода обозначить места обнаруженных дефектов.
3. При указании состояния контейнера (порожний или загруженный), даты погрузки или выгрузки и при заключении о пригодности контейнера к дальнейшей эксплуатации необходимо ненужное зачеркнуть.

Приложение 2
Рекомендуемое

ПЕРЕЧЕНЬ

повреждений, при которых запрещается дальнейшая эксплуатация контейнеров (руководство по осмотру контейнеров)

Элемент контейнера	Вид и величина повреждения	Группа повреждения*
1. Угловая стойка	Изогнутость угла со стрелкой прогиба 13 мм и более	1
	Изогнутость плоской части со стрелкой прогиба 13 мм и более и длиной 305 мм и более	1
	Трещина	1
2. Нижняя и верхняя поперечные (торцевые) балки	Изогнутость со стрелкой прогиба 13 мм и более и длиной 203 мм и более	1
	Трещина	1
3. Нижняя и верхняя продольные балки	Изогнутость со стрелкой прогиба 13 мм и более и длиной 203 мм и более	1
	Трещина	1
4. Угловой фитинг	Трещина	1

* См. подраздел 3.2 «Классификация повреждений контейнеров».

Продолжение

Элемент контейнера	Вид и величина повреждения	Группа повреждения*
	Трещина сварного шва между угловым фитингом и угловой стойкой, поперечной или продольной балкой, обшивкой контейнера	1
5. Двери	Вмятина, выпучина со стрелкой прогиба 13 мм и более	2
	Пробоина, прорез, трещина	2
	Неплотное прилегание створок дверей друг к другу и к дверному проему	2
	Прорыв уплотнения дверей	2
	Повреждение крепления уплотнения к дверям	2
	Повреждение дверного запора	2
6. Поперечная (промежуточная) балка основания	Отрыв от продольной балки	2
	Изогнутость со стрелкой прогиба 19 мм и более	2
7. Вилочные проемы	Изогнутость 19 мм и более на любой стенке балки, образующей проем, препятствующая вводу вил погрузчика	2
	Разрыв элементов, образующих вилочные проемы	2
8. Пол	Пролом или сквозная трещина в настиле	2
	Повреждение крепления настила к поперечным балкам основания	2
	Коробление или набухание настила от действия влаги	2
	Пол испачкан нефтепродуктами	2
9. Крыша, обшивка торцевой и боковых стенок	Изогнутость гофрированной стенки со стрелкой прогиба 19 мм и более	2
	Изогнутость гофрированной стенки со стрелкой прогиба до 19 мм при расположении вмятин на одной прямой линии	2
	Изогнутость негофрированной стенки со стрелкой прогиба 13 мм и более	2
	Изогнутость негофрированной стенки со стрелкой прогиба до 13 мм при расположении вмятин на одной прямой линии	2
	Пробоина, прорез, трещина	2
10. Контейнер в целом	Разность расстояний между центрами отверстий диагонально расположенных угловых фитингов: замеренная в плоскости крыши и боковой стенки контейнеров типа: 1АА, 1А — 19 мм и более; 1ВВ, 1В — 16 мм и более; 1СС, 1С — 13 мм и более;	1

Продолжение

Элемент контейнера	Вид и величина повреждения	Группа повреждения*
	замеренная в плоскости торцевой стенки — 10 мм и более	
	Сквозная коррозия с нарушением водонепроницаемости	2
	Разрывы или трещины сварных соединений	1
11. Нижняя балка дверного проема	Изогнутость со стрелкой прогиба 13 мм и более и длиной 203 мм и более	1
12. Дождевой козырек над торцевой дверью	Изогнутость со стрелкой прогиба 13 мм и более и длиной 305 мм и более с нарушением водонепроницаемости	2
13. Вентиляционное устройство	Пробоина, прорез вентиляционной решетки	1
14. Устройство и приспособления, предназначенные для наложения таможенных печатей и пломб	Повреждения, при которых появляется возможность снятия и постановки на место данных устройств и приспособлений без оставления видимых следов, а также открывания дверей и запирающих устройств без нарушения печатей и пломб	1
15. Элементы для крепления груза	Разрывы	2
	Трещины в сварных швах	2
16. Табличка безопасности, Таможенная табличка	Повреждение крепления табличек либо их отсутствие (видны следы крепления)	2
	Неразличимы хотя бы частично надписи на табличках	2
17. Маркировка	Обязательная маркировка неразличима или закрыта временной маркировкой	2
18. Некачественный ремонт контейнера	Повреждение покрытия, явившееся следствием нагрева элементов контейнера в процессе ремонта	2
	Использование при ремонте контейнера материалов, способных вызвать электролитическую коррозию при контакте с материалом контейнера, без принятия защитных мер против коррозии	1
	Использование при ремонте обшивки контейнера гладких листов взамен гофрированных	2
	Использование при ремонте контейнера материалов и методов ремонта, нарушающих прочность элементов контейнера	1

Приложение 3
Рекомендуемое

ПЕРВАЯ СТРАНИЦА ЖУРНАЛА РЕГИСТРАЦИИ РАБОТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ КОНТЕЙНЕРОВ

СССР—ММФ

_____
морской торговый порт

ЖУРНАЛ
регистрации работ по техническому обслуживанию контейнеров

Ответственный за ведение журнала

_____
фамилия, и., о., должность

Начат _____

Окончен _____

На _____ листах

ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

1. Журнал предназначен для регистрации работ по техническому обслуживанию контейнеров.
2. Журнал ведется лицом, ответственным за техническое состояние контейнеров.
3. По окончании журнал хранится в течение года, после чего сдается в архив.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ СТРАНИЦЫ ЖУРНАЛА

№ п/п	Строительный номер контейнера	Опознавательный номер контейнера	Принадлежность контейнера	Дата осмотра	Результаты осмотра	Фамилия и подпись лица, проводившего осмотр	Дата проведения технического обслуживания	Работы, выполненные при техническом обслуживании	Фамилия и подпись лица, проводившего техническое обслуживание	Стоимость выполненных работ	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Примечание. В гр. 6 перечисляются работы, которые необходимо произвести при техническом обслуживании контейнера. Если ремонт не требуется, записывается: «контейнер исправен»; если ремонт требуется, — «подлежит сдаче в ремонт».

Приложение 4
Рекомендуемое

ПЕРВАЯ СТРАНИЦА ЖУРНАЛА РЕГИСТРАЦИИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ КОНТЕЙНЕРОВ

СССР—ММФ

_____
наименование ремонтного предприятия (участка)

ЖУРНАЛ
регистрации освидетельствований контейнеров

Ответственный за ведение журнала

_____
фамилия, и., о., должность

Начат _____

Окончен _____

На _____ листах

ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

1. Журнал предназначен для регистрации освидетельствования контейнеров.
2. Журнал ведется лицом, ответственным за надзор за безопасной эксплуатацией контейнеров.
3. По окончании журнал хранится в течение пяти лет, после чего сдается в архив.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ СТРАНИЦЫ ЖУРНАЛА

№ п/п	Строительный номер контейнера	Опознавательный номер контейнера	Принадлежность контейнера	Дата освидетельствования	Вид освидетельствования	Объем освидетельствования	Дата очередного последующего освидетельствования	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Приложение 5
Рекомендуемое

ПЕРВАЯ СТРАНИЦА ЖУРНАЛА РЕГИСТРАЦИИ РЕМОНТА КОНТЕЙНЕРОВ

СССР—ММФ

_____

наименование ремонтного предприятия

ЖУРНАЛ
регистрации ремонта контейнеров

Ответственный за ведение журнала

_____

фамилия, и., о., должность

Начат _____

Окончен _____

На _____ листах

ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

1. Журнал предназначен для регистрации ремонта контейнеров.
2. Журнал ведется ремонтным предприятием.
3. По окончании журнал хранится в течение года, после чего сдается в архив.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ СТРАНИЦЫ ЖУРНАЛА

№ п/п	Строительный номер контейнера	Опознавательный номер контейнера	Принадлежность контейнера	Заказчик	Дата поступления в ремонт	Категория ремонта	Работы, выполненные при ремонте	Дата окончания ремонта	Стоимость ремонта	Надзор Регистра СССР	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения 5
2. Производство работ и требования безопасности при перегрузке, транспортировании и хранении контейнеров в порту 6
2.1. Общие требования . . . . . —
2.2. Грузозахватные устройства 7
2.3. Складирование контейнеров в порту 11
2.4. Загрузка и разгрузка морских судов . . . . . —
2.5. Загрузка и разгрузка железнодорожного подвижного состава . 12
2.6. Загрузка и разгрузка автомобильного транспорта 13
2.7. Крепление контейнеров . . . . . —
2.8. Транспортирование контейнеров в порту 15
2.9. Загрузка и разгрузка контейнеров 17
2.10. Крепление груза в контейнере 19
2.11. Перегрузка контейнеров при неблагоприятных метеорологических условиях и в зимнее время . . . . . —
3. Осмотр и классификация повреждений контейнеров 20
3.1. Осмотр контейнеров в порту . . . . . —
3.2. Классификация повреждений контейнеров 22
4. Техническое обслуживание контейнеров 24
5. Технический надзор за эксплуатацией контейнеров 25
5.1. Виды и задачи технического надзора . . . . . —
5.2. Государственный технический надзор и освидетельствование контейнеров . . . . . —
5.3. Местный технический надзор 26
6. Основные положения по ремонту 27
6.1. Общие условия . . . . . —
6.2. Категории ремонта . . . . . —
6.3. Вывод контейнеров из эксплуатации и передача их в ремонт . —
6.4. Порядок приемки контейнеров из ремонта 28
Приложения
1. Акт осмотра контейнера 30
2. Перечень повреждений, при которых запрещается дальнейшая эксплуатация контейнеров (руководство по осмотру контейнеров) . . . 31
3. Журнал регистрации работ по техническому обслуживанию контейнеров 34
4. Журнал регистрации освидетельствований контейнеров 35
5. Журнал регистрации ремонта контейнеров 36

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Изменения	Номер листов (страниц)				Номер документа	Подпись	Дата	Срок введения изменения
	измененных	замененных	новых	аннулированных				

РД 31.44.04—80

Контейнеры крупнотоннажные универсальные. Правила технической эксплуатации и безопасности труда в морских портах

Отв. за выпуск С. Х. Фирджанова

Редактор Г. Г. Тимофеева

Технический редактор Л. П. Бушева

Корректор Г. Л. Шуман

Л-66012. Сдано в набор 14/XI-79 г. Подписано в печать 21/I-80 г. Формат изд. 60×90/16. Бум. оберточная. Гарнитура литературная. Печать высокая. Печ. л. 2,5. Уч.-изд. л. 2,36. Изд. № 368-Т. Тираж 4850 экз. Заказ тип. № 2320. Цена 35 коп.

Центральное рекламно-информационное агентство ММФ (ЦРИА «Морфлот»)

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

gost.e-ecolog.ru