ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА ДЛЯ РАБОЧИХ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ В РЕЙДОВЫХ УСЛОВИЯХ

РД 31.82.07—81
Вводится впервые

Срок введения в действие установлен с 20.08.82

Настоящая инструкция распространяется на погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые в портах ММФ в рейдовых условиях, и устанавливает требования безопасности к выполнению таких работ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. При работе в рейдовых условиях рабочие должны знать и выполнять требования настоящей инструкции, а также требования инструкций по безопасности труда на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах по видам работ, утвержденных начальником порта.

1.2. Перед началом работ в рейдовых условиях рабочие получают инструктаж у производителя работ (стивидора) о правилах безопасного переезда на судно и обратно, правилах выполнения погрузочно-разгрузочных работ в рейдовых условиях.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ СУДОВОЙ ОПЕРАЦИИ И ПРИ РАБОТЕ НА ПЛАВСРЕДСТВАХ

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

2.2. На время производства погрузочно-разгрузочных работ бригадир должен назначить старших трюмных звеньев и старших звеньев, работающих на плавсредствах.

Старшие звеньев должны осуществлять постоянное наблюдение за устойчивостью груза, находящегося в трюме судна и на плавсредстве, с учетом качки судна (плавсредства). В случае неустойчивого положения груза и при других обстоятельствах, создающих опасные условия, старшие звеньев обязаны остановить производство работ и доложить об этом производителю работ или бриге-

2.3. На каждый трюм должен быть назначен сигнальщик из числа опытных рабочих, имеющих соответствующее удостоверение.

gost.e-ecolog.ru

Сигнальщик обязан подавать сигнал крановщику (лебедчику) судового крана (лебедки) по утвержденной системе сигнализации. Допускается подача команды с помощью радиотелефонной связи. Сигнальщик должен подавать команды о спуске груза в трюм судна или на плавсредство только после того, как удостоверится, что люди находятся в безопасной зоне. Безопасная зона определяется производителем работ в зависимости от конкретных условий. Команды по поднятию груза при разгрузке плавсредства и обжатию стропов должны подаваться сигнальщиком в тот момент, когда плавсредство подойдет в свое нижнее (относительно судна) положение, а по опусканию груза при загрузке плавсредства — в момент самого верхнего положения плавсредства на волне.

2.4. Старшие звеньев, работающие на судне, должны следить, чтобы освобождение палубного груза от средств крепления производилось только в таком количестве, какое могут принять на себя одновременно поданные к борту плавсредства.

Снятие средств крепления с груза следует производить только по мере подхода плавсредств к борту судна с учетом необходимости быстрого крепления груза в случае срочного ухода судна с рейда по метеорологическим условиям.

2.5. Рабочие, выполняющие работы на плавсредствах, должны быть одеты в спасательные нагрудники (жилеты).

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

при волнении моря 3 балла и более;

во время перестановки или перетяжки плавсредств вдоль борта судна;

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

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

2.8. Во избежание раскачивания груза в случае необходимости следует использовать оттяжки. Регулирование положения груза с помощью оттяжки нужно производить с борта транспортного судна.

2.9. Производство перегрузочных работ на плавсредстве разрешается при наличии на нем исправного леерного ограждения, а также спасательных средств по числу работающих на плавсредстве.

2.10. При погрузке тарно-штучных грузов на плавсредство или при выгрузке следует обеспечить устойчивость штабеля с учетом возможного крена или качки плавсредства.

Крепление груза на плавсредство должно производиться в соответствии с утвержденными схемами крепления.

2.11. Во время стоянки у борта судна нескольких плавсредств лагом погрузочно-разгрузочные работы разрешается вести только на плавсредстве, непосредственно пришвартованном к судну.

2.12. При производстве работ на высоте (крепление палубного

груза, установка фитингов и т. д.) следует пользоваться предохранительными поясами. Нахождение людей в зоне возможного падения инструментов, грузозахватных приспособлений и других предметов запрещается.

2.13. Работы по погрузке и выгрузке тяжеловесных грузов и длинномеров должны осуществляться под непосредственным руководством производителя работ.

2.14. При перевозке людей с берега на рейд и обратно на несамоходных плавсредствах следует выполнять все требования администрации самоходного плавсредства. При этом запрещается:

заходить за леерные ограждения;

держать руки на планшире фальшборта при подходе или отходе от борта судна или причала;

отталкиваться (опираться) руками от корпуса судна или от причальной стенки при ошвартовке (отшвартовке);

заходить в служебное помещение и на рабочие места экипажа судна без разрешения;

находиться вблизи швартовных устройств при швартовке судна;

производить посадку-высадку людей на ходу плавсредства.

2.15. Высадку и посадку людей с плавсредства на судно и обратно следует осуществлять под наблюдением ответственного лица, назначенного из числа членов экипажа судна.

При использовании для высадки и посадки людей забортного трапа интервал между проходящими людьми должен быть не менее 3 м. При невозможности использования забортного трапа допускаются высадка и посадка людей с плавсредства на судно и обратно с помощью штормтрапа или специальной сетки с амортизаторами. В случае использования штормтрапов подъем-спуск разрешается по одному человеку.

2.16. При переходе людей с плавсредства на плавсредство и с плавсредства на берег следует пользоваться исправными переходными трапами с леерными ограждениями.

3 ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ОПЕРАЦИЙ НА НЕОБОРУДОВАННОМ БЕРЕГУ

3.1. Рабочие, а также старшины (шкиперы) плавсредств во время производства грузовых операций на берегу должны подчиняться лицу, руководящему грузовыми операциями на берегу.

3.2. К управлению тягачом и его обслуживанию допускаются лица, имеющие удостоверение на право управления данным типом машины и прошедшие проверку знаний по правилам техники безопасности.

3.3. Всякое движение тягача в районе производства работ при загрузке-разгрузке плавсредства и постановке последнего на осушку должно осуществляться по команде сигнальщика.

3.4. Сигнальщик должен находиться в безопасном месте и быть постоянно в поле зрения водителя тягача. Он должен подавать сигнал для движения тягача только после того, как убедится, что

на пути движения тягача, а также между тягачом и буксируемым средством нет людей и буксир надежно закреплен на прицепном устройстве тягача.

3.5. Сигнальщик должен следить, чтобы в зоне производства перегрузочных работ на берегу не находились лица, не принимающие непосредственного участия в перегрузочном процессе.

3.6. Команды водителю тягача должны подаваться сигналами, принятыми для руководства работой кранов, с указанными ниже значениями:

«остановить» означает «быстрая остановка движения тягача»;

«груз влево» означает «тягач подать влево»;

«груз вправо» означает «тягач подать вправо»;

«груз вперед» означает «тягач подать вперед»;

«груз назад» означает «тягач подать назад»;

«прекращаю команду» означает то же самое.

Сигнал быстрой остановки движения тягача водитель должен выполнять немедленно независимо от того, кем он подан и каким способом. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к водителю) водитель обязан подавать тягач в сторону, указываемую движением руки.

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

При движении тягача нахождение людей ближе 5 м от тягача, а также между тягачом и буксируемым грузом, плавсредством или контейнером (волокушей) запрещается.

3.8. Передача управления тягачом другому лицу должна производиться только с разрешения сменного или группового механика.

3.9. Во время буксировки груза и при постановке плавсредства на осушку в кабине тягача должен находиться только водитель.

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

3.11. Во время буксировки контейнеров (волокуш) и при постановке плавсредств на осушку следует применять только специально предназначенные для этой цели стальные испытанные буксирные канаты.

3.12. Буксировку плавсредств при постановке их на осушку, а также буксировку контейнеров (волокуш) следует производить плавно, без рывков.

3.13. При постановке плавсредств на осушку заводку буксирного каната по воде необходимо производить с надетым спасательным жилетом. Рабочий, заводящий канат, должен быть обвязан страховочным концом, удерживаемым работающими на берегу.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ОПЕРАЦИЙ НА ОБОРУДОВАННЫХ ПРИЧАЛАХ И ГРУЗОВЫХ ПЛОЩАДКАХ

4.1. При использовании для загрузки-разгрузки плавсредств самоходных (гусеничных, пневмоколесных, автомобильных) кранов последние должны быть надежно закреплены путем установки выносных опор (аутригеров) и постановки на тормоз.

4.2. При производстве погрузочно-разгрузочных работ на оборудованных причалах следует руководствоваться инструкциями для рабочих комплексных бригад по безопасности труда на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах (РД 31.82.04.01—85).

5 ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ НЕСАМОХОДНЫХ ПЛАВСРЕДСТВ

5.1. Рабочие, привлекаемые к обслуживанию плавсредств в качестве шкиперов (старшин), а также выполняющие швартовные операции, должны пройти специальное обучение и иметь удостоверение на право производства данных работ.

5.2. Ношение рабочими спасательных жилетов при нахождении на плавсредствах обязательно при выполнении: работ на палубе плавсредства, швартовных и буксирных работ, работ по спасанию людей.

5.3. Ношение защитных касок обязательно при выполнении швартовных, буксирных, погрузочно-разгрузочных, такелажных работ и во время шторма.

5.4. Стальные швартовные канаты следует хранить только на швартовных вьюшках, а растительные — на деревянных решетках в бухтах.

5.5. Перед производством швартовных операций растительные швартовные канаты следует разнести в достаточном количестве по палубе. Вытравливание канатов из бухт запрещается.

Стальные швартовные канаты разносить перед швартовкой по палубе запрещается — их следует вытравливать непосредственно с вьюшки.

5.6. При обслуживании несамоходных плавсредств и выполнении швартовных операций запрещается:

а) находиться на расстоянии менее 1 м от кнехта, на котором размещается швартовный канат;

б) располагать бухты канатов у трапов и загромождать ими проходы; укладку бухт канатов следует производить в местах с удобными подходами к ним;

в) находиться на линии натяжения и в зоне перемещения буксирного или швартовного каната;

г) находиться в местах производства швартовных работ лицам, не имеющим прямого отношения к данным работам;

д) подавать швартовные канаты, имеющие колышки и необрубленные концы оборванных проволок;

е) производить работы при силе ветра 5 баллов и более и волнении моря более 3 баллов;

ж) выходить за леерные ограждения или фальшборт, а также перегибаться через них.

5.7. Подача швартовных канатов на судно или берег должна производиться с помощью бросательного конца. Подавать бросательный конец следует только после предупредительного окрика «Берегись!».

5.8. Подбирать швартовные канаты разрешается только на вьюшки после получения подтверждения с берега, что канат закреплен и чист. О начале работы следует предупредить работающих на берегу.

5.9. При отходе от судна, стоящего на рейде, запрещается отдача швартовных канатов до того момента, пока буксирный катер не закрепит буксир.

5.10. Подачу швартовного каната на бочку следует производить только после высадки на нее лица для принятия швартовного каната.

5.11. По окончании швартовных операций все лишние канаты должны быть убраны.

5.12. Снятые с трюмов бимсы и лючины следует укладывать на борт, свободный от грузовых операций. При этом со стороны трюма должен быть обеспечен безопасный проход вдоль люка шириной не менее 0,6 м.

5.13. При частично перекрытых грузовых люках неснятые бимсы должны быть надежно закреплены в гнездах стопорными устройствами.

5.14. Снимать и укладывать лючины во время буксировки плавсредства не разрешается, за исключением аварийных случаев.

5.15. При выполнении швартовных операций у борта транспортного судна следует выполнять команды капитана транспортного суда или его помощника, ответственного за производство швартовных операций.

gost.e-ecolog.ru