МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОХРАНОЙ ТРУДА

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА РЕЙДЕ, НЕОБОРУДОВАННОМ БЕРЕГУ И НА ЛЬДУ БЕРЕГОВОГО ПРИПАЯ

РД 31.82.07—88

МОСКВА
ФОРМРЕКЛАМА»
88

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОХРАНОЙ ТРУДА

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА РЕЙДЕ, НЕОБОРУДОВАННОМ БЕРЕГУ И НА ЛЬДУ БЕРЕГОВОГО ПРИПАЯ

РД 31.82.07—88

МОСКВА
В/О «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА»
1988

Типовая инструкция по охране труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая. РД 31.82.07—88. — М.: В/О «Мортехинформреклама», 1988. — 24 с.

РАЗРАБОТАНА Центральным научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота (ЦНИИМФ)

Зам. директора по научной работе,
д-р техн. наук *С. Н. Драницын*

Зав. отделом,
канд. техн. наук *Р. В. Щелгачев*

Зав. сектором, ответственный исполнитель,
канд. техн. наук *В. А. Александров*

СОГЛАСОВАНА ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота

Зав. отделом охраны труда *В. И. Шаров*

УТВЕРЖДЕНА Отделом охраны труда и техники безопасности Главкадров ММФ

Зам. начальника Главкадров,
начальник Отдела *П. И. Ронжин*

МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО ФЛОТА СССР
(МИНМОРФЛОТ СССР)
от 26.07.88 г.
№ ОТБ-10/246

НАЧАЛЬНИКАМ ПАРОХОДСТВ, ОБЪЕДИНЕНИЙ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, ПОРТОВ ММФ

Отделом охраны труда и техники безопасности Главкадров ММФ по согласованию с Отделом охраны труда ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота утверждена Типовая инструкция по охране труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая (РД 31.82.07—88).

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Ввести в действие с 01.03.89 г. Типовую инструкцию по охране труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая (РД 31.82.07—88).

2. Портам в соответствии с Положением о разработке инструкций по охране труда (Извещение по безопасности труда от 18.11.86 г., № 7-86) разработать инструкции по охране труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая и обеспечить ими всех работников, принимающих участие в указанных работах.

3. Считать утратившей силу с 01.03.89 г. Типовую инструкцию по безопасности труда для рабочих, выполняющих погрузочно-разгрузочные работы в рейдовых условиях (РД 31.82.07—81).

Заместитель начальника Главкадров —
начальник Отдела охраны труда
и техники безопасности

П. И. Ронжин

Типовая инструкция по охране труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая

РД 31.82.07—88
Взамен РД 31.82.07—81

Срок введения в действие установлен с 01.03.89 г.

Настоящая Типовая инструкция распространяется на погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые в портах и портовых пунктах Минморфлота на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая, и устанавливает требования безопасности труда к выполнению этих работ.

Инструкция предназначена для докеров-механизаторов, членов судовых экипажей и других лиц, привлекаемых к погрузочно-разгрузочным работам.

На основании настоящей инструкции администрация порта, портового пункта или транспортного судна обязана разработать инструкции по охране труда применительно к конкретным условиям производства погрузочно-разгрузочных работ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. К погрузочно-разгрузочным работам в рейдовых условиях, на необорудованном берегу и на льду берегового припая допускаются докеры-механизаторы, члены судового экипажа и рабочие из числа берегового состава портовых и других населенных пунктов, прошедшие обучение безопасным способам и приемам выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

1.2. Указанные лица должны знать и выполнять требования настоящей инструкции и инструкций по охране труда, разрабатываемых по видам работ и утвержденных в установленном порядке.

1.3. Работы по перемещению грузов с берега на плавсредство или с плавсредства на берег или наземное транспортное средство следует выполнять, как правило, механизированным способом в соответствии с утвержденной технологией и инструкцией по безопасности труда для рабочих комплексных бригад.

1.4. Рабочие, привлекаемые к обслуживанию плавсредств в качестве шкиперов (старшин), а также выполняющие швартовные операции, должны пройти обучение безопасным способам и приемам выполнения этих работ и иметь соответствующие удостоверения.

1.5. Работающие должны быть одеты в спецодежду, установленную Нормами бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты рабочим

и служащим морского транспорта для данного климатического пояса, и пользоваться средствами индивидуальной защиты, определяемыми технологической документацией.

Работающие на плавсредствах должны быть одеты в рабочие спасательные жилеты.

1.6. При нахождении на транспортных судах следует соблюдать правила внутреннего распорядка на судне и выполнять указания судовой администрации.

1.7. При производстве работ на льду берегового припая необходимо выполнять указания руководителя работ; самовольные действия без его ведома не допускаются.

1.8. При перегрузке легковоспламеняющихся, огне- и взрывоопасных грузов необходимо соблюдать правила пожарной безопасности.

1.9. В случае ухудшения погодных условий (усиление ветра, увеличение высоты волны и т. п.), создающих угрозу поломки льда или заливания льда водой, рабочие должны быть эвакуированы на берег или на борт транспортного судна.

Погрузочно-разгрузочные работы на рейде должны быть прекращены при скорости ветра свыше 10—12 м/с и волнении моря более 3 баллов (см. приложение 1).

Если загружаемое плавсредство находится у борта судна с подветренной стороны и волнение моря не угрожает безопасности работающих, продолжать погрузочно-разгрузочные работы можно только после разрешения капитана транспортного судна и руководителя работ.

1.10. За нарушение требований настоящей инструкции работающие несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

2.1. Перед началом работы работающие должны получить инструктаж от руководителя работ о технологии, правилах безопасности труда, правилах поведения на судне, плавсредствах и на льду в зависимости от конкретных условий.

2.2. На время производства погрузочно-разгрузочных работ бригадир должен назначить старших каждого рабочего звена (на судне, плавсредстве, в береговом звене и на ледовой площадке).

В каждом технологическом звене также следует назначить сигнальщика из числа опытных рабочих, имеющих удостоверение на право выполнения этих работ, для руководства работой судовых кранов (стрел), перегрузочных машин и транспортных средств.

Из числа судового экипажа сигнальщиками могут назначаться матросы I класса.

2.3. Бригадир (звеньевой) обязан проверить наличие и готовность грузозахватных приспособлений и перегрузочных машин на предмет их исправности и соответствия предстоящим работам.

Грузозахватные приспособления должны обеспечивать надежное удержание груза в условиях волнения моря и возможных толчков и ударов груза о комингс люка судна или о плавсредство вследствие их качки.

Грузозахватные приспособления должны иметь маркировку. Перед употреблением грузозахватные приспособления необходимо тщательно осматривать, при обнаружении внешних повреждений они не должны допускаться к использованию.

2.4. Руководитель работ и бригадир должны проверить паспортные данные используемых для работ на льду перегрузочных и транспортных машин и характеристики ледового покрова.

Масса перегрузочных и транспортных машин с грузом не должна превышать допустимых нагрузок на лед на протяжении всей трассы передвижения. Допустимая толщина льда в зависимости от нагрузок приведена в приложении 2.

2.5. До начала работ на льду рабочие должны получить от руководителя работ полную информацию о толщине льда и допустимых нагрузках на лед, порядке размещения груза на льду и правилах поведения при появлении трещин на льду и нарушении целостности рабочей площадки, а также о расположении дублирующих трасс движения транспорта.

2.6. На льду у борта судна для установки перемещаемого из трюма судовыми кранами (стрелами) груза следует оборудовать площадки в виде деревянных настилов из скрепленных между собой досок и бревен шириной не менее 6 м и длиной (в глубь припая) в зависимости от предельного расстояния до кромки ледового припая для наиболее тяжелого груза (по указанию руководителя работ).

Кромкой ледового припая является граница сплошного льда, за которой начинается чистая вода. Находящиеся на льду площадки должны быть закреплены к борту судна стальным канатом диаметром не менее 28 мм с таким расчетом, чтобы была возможность давать слабину каната по мере разгрузки судна. Канат должен находиться всегда в натянутом состоянии.

2.7. При использовании плавсредств необходимо до начала работ проверить их готовность к предстоящей работе, в частности:

наличие и исправность леерных ограждений;

исправность швартовных и буксирных тросов и устройств;

наличие спасательных средств по числу работающих на плавсредствах;

наличие трапов и сходней с леерными ограждениями;

наличие надежной связи с судном и берегом.

2.8. Старшие звеньев совместно с руководителем работ должны определить места складирования грузов, способы их укладки, после чего подготовить складские площадки и сепарационные материалы.

2.9. При использовании вертолетов около площадки, на которой устанавливается груз, следует оборудовать ровную посадочную площадку с твердым грунтом и свободную от посторонних

предметов, сообщив о ее готовности и месторасположении экипажу вертолета.

2.10. При использовании судов на воздушной подушке нужно определить и подготовить места на пологих склонах берега (уклон не более 10°), где предполагается вытягивание платформ с воды на берег и обратно.

2.11. Подготовку плавсредств и наземного транспорта для погрузочно-разгрузочных работ, принадлежащих судну, осуществляет экипаж судна.

В случае привлечения береговых рабочих к работам по подготовке плавучих и наземных транспортных средств они должны быть проинструктированы и работать под непосредственным руководством специалиста из числа членов судового экипажа.

2.12. Для рабочих, водителей транспортных и перегрузочных средств, участвующих в погрузочно-разгрузочных операциях, должна быть обеспечена возможность питания во время обеденного перерыва, обогрева, отдыха во время перерывов и укрытия в случае непогоды.

2.13. На транспортном судне спасательные шлюпки должны быть готовы к немедленному спуску на воду.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

3.1. При рейдовой выгрузке приступать к выполнению погрузочно-разгрузочных работ разрешается только после завершения швартовных операций на судне и плавсредствах.

3.2. При выгрузке груза на лед транспортное судно должно быть установлено таким образом, чтобы оно вошло в лед не менее чем на 2 длины корпуса, а лед в районе трюмов был с ровными краями, без трещин. При этом должна быть обеспечена возможность выгрузки груза из всех трюмов без дополнительных перестановок судна. Между бортом судна и ледовым припаем не должно оставаться водного пространства.

3.3. Во избежание раскачивания груза в случае необходимости следует использовать оттяжки, багры. Регулирование положения груза с помощью оттяжек нужно производить с борта транспортного судна. Ловить оттяжки руками, находясь на плавсредстве, не допускается — для этой цели следует применять багры с длинной рукояткой.

3.4. При работе на транспортном судне необходимо выполнять следующие требования.

3.4.1. Работа судового крана (стрелы) должна осуществляться по команде сигнальщика. Сигнальщик обязан подавать сигналы по утвержденной системе сигнализации для береговых кранов.

Допускается подача команды с помощью радиотелефонной связи.

Знаковая система сигнализации при перегрузке грузов с помощью вертолетов приведена в приложении 3.

3.4.2. Сигнальщик должен подавать команду о перемещении

груза только после того, как удостоверится, что люди находятся в безопасной зоне. Команды по поднятию груза с плавсредства и обжатию груза стропами должны подаваться сигнальщиком в тот момент, когда плавсредство займет свое нижнее положение; при опускании груза на плавсредство — в момент самого верхнего положения плавсредства на волне.

3.4.3. Старшие звеньев, работающие на судне, обязаны следить, чтобы освобождение палубного груза от средств крепления производилось по мере выборки груза с учетом возможной необходимости быстрого крепления оставшегося груза в случае экстренного отхода судна с рейда по метеорологическим условиям.

3.4.4. Перегрузку тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов следует производить под руководством руководителя работ.

3.4.5. Выгружать груз из трюма судна нужно равномерно по всей площади трюмного штабеля, не допуская образования «колодцев» и отвесных стенок.

3.5. При работе на плавсредствах необходимо выполнять следующие требования.

3.5.1. Нахождение людей и производство погрузочно-разгрузочных работ на плавсредствах разрешается только при наличии на них исправного фальшборта или леерного ограждения и спасательных средств по числу работающих на плавсредствах. При работе на понтонах работающие должны быть одеты в рабочие спасательные жилеты.

3.5.2. В случае стоянки у борта судна нескольких плавсредств лагом друг к другу погрузочно-разгрузочные работы разрешается производить только на плавсредстве, непосредственно пришвартованном к борту транспортного судна.

3.5.3. Находящийся на плавсредстве груз должен быть в устойчивом положении с учетом возможности крена или качки плавсредства на волне.

Крепление груза на плавсредствах следует производить в соответствии со схемами крепления, определяемыми технологической документацией. При отсутствии схем крепления следует получить от руководителя работ полный инструктаж о порядке выполнения этих работ.

3.5.4. При перегрузке навалочных грузов с помощью судовых кранов, оснащенных одноканатным грейфером, в отдельных случаях допускается нахождение людей на плавсредстве на расстоянии 5 м от зоны перемещения груза грейфером. Во всех остальных случаях перегрузки груза с помощью грузозахватных устройств с дистанционным управлением нахождение людей на площадке (палубе) плавсредства не допускается.

3.5.5. Длина стоек, устанавливаемых на плавсредстве для крепления груза, не должна превышать 5 м. При выборе длины стоек следует учитывать размеры плавсредства.

3.6. При работах по обслуживанию несамоходных плавучих транспортных средств нужно выполнять следующие требования.

3.6.1. Перед выполнением швартовных операций растительные швартовные канаты следует разнести в достаточном количестве по палубе. Вытравливание канатов из бухт не допускается.

Стальные швартовные канаты разносить перед швартовными операциями по палубе не разрешается — их следует вытравливать непосредственно с вьюшек или барабанов.

3.6.2. Стальные швартовные канаты должны храниться только на швартовных вьюшках (барабанах), а растительные — на деревянных решетках в бухтах.

3.6.3. При работах с синтетическими канатами следует выполнять следующие требования:

а) не допускается использование канатов, имеющих повреждения;

б) в процессе выполнения швартовных операций необходимо периодически выбирать или потравливать канаты с тем, чтобы участки усиленного трения не приходились на одно и то же место каната неоднократно;

в) не допускать по возможности протаскивания каната по грунту;

г) уменьшать скорость выбирания каната при сильном порывистом ветре.

3.6.4. При использовании синтетических канатов запрещается:

а) пропускать канаты в блоки, если диаметр шкива блока менее шести—восьми диаметров каната, ширина шкива превышает диаметр каната менее чем на 25%;

б) наматывать канат на барабаны, имеющие продольные ребра (вельпсы);

в) завязывать на канатах узлы любых видов;

г) пропускать канаты через клюз вместе со стальными канатами, а также накладывать их на один кнехт;

д) травить туго натянутый канат с барабана путем ослабления шлагов;

е) находиться ближе 2 м от места наложения стопоров;

ж) отдавать швартовный канат с кнехтов до ослабления его натяжения;

з) отдавать натянутый канат с гака (за исключением аварийных случаев).

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

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

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

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

г) находиться в местах швартовных работ лицам, не имеющим прямого отношения к данной работе;

д) подавать швартовные тросы, имеющие калышки и необрубленные концы оборванных прядей;

е) производить работы при скорости ветра 9 м/с и более и волнении моря более 3 баллов;

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

3.6.6. Подачу швартовных тросов на судно или берег следует производить с помощью бросательного конца. Подавать бросательный конец нужно после предупредительного окрика «Берегись!».

3.6.7. Подбирать швартовные тросы разрешается только на вьюшки после получения подтверждения с берега о том, что трос закреплен и чист. О начале работы следует предупредить работающих на берегу. Наматывание каната на вьюшки, не имеющие механических приводов, осуществляется вручную при помощи простейших устройств (рукояток и др.).

3.6.8. При отходе несамоходного плавсредства от транспортного судна, стоящего на рейде, отдавать швартовные тросы можно только тогда, когда буксирный катер закрепит буксирный трос.

3.6.9. По окончании швартовных операций свободные тросы должны быть убраны на штатные места.

3.6.10. При подготовке плавсредства к принятию груза в трюмы необходимо обеспечить свободный проход вдоль комингса люка шириной не менее 0,6 м.

При частично перекрытых грузовых люках неснятые бимсы, крышки люков должны быть надежно закреплены стопорными устройствами.

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

3.7. При работе на необорудованном берегу необходимо выполнять следующие требования.

3.7.1. Рабочие, а также старшины (шкиперы) плавсредств во время производства работ на берегу должны подчиняться руководителю грузовыми операциями на берегу.

3.7.2. Всякое движение тягача в районе производства работ при загрузке/разгрузке плавсредств и постановке последних на осушку должно выполняться по команде сигнальщика.

3.7.3. Сигнальщик обязан находиться в безопасной зоне и быть постоянно в поле зрения водителя тягача. Он должен подавать сигнал для движения тягача только после того, как убедится в надежности крепления буксируемого средства на прицепном устройстве тягача. На пути движения тягача, а также между тягачом и буксируемым средством не должно быть людей.

3.7.4. Команды водителю тягача необходимо подавать 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 выполнить немедленно, независимо от того, кем и каким способом он подан.

Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к тягачу) водитель обязан перемещать тягач в сторону, указываемую движением руки сигнальщика.

3.7.5. При начале движения тягача водитель должен дать предупредительный звуковой сигнал.

Во время движения тягача не допускается нахождение людей ближе 5 м от тягача.

3.7.6. Во время буксирования груза (средства) и при постановке плавсредства на осушку в кабине тягача должен находиться только водитель.

3.7.7. Передача управления тягачом другому лицу может производиться только с разрешения механика, ответственного за безопасную эксплуатацию и исправное состояние перегрузочной техники.

3.7.8. Сцепку прицепного устройства тягача с буксирным тросом разрешается производить только при полной остановке тягача. При этом рычаг коробки передач должен быть установлен в нейтральное положение, а тягач — на стояночный тормоз. Сцепку производить по команде сигнальщика.

3.7.9. Для буксирования контейнеров (волокуш) и постановки плавсредств на осушку следует применять только предназначенные для этой цели исправные стальные буксирные канаты. Движения тягача при буксировании должны быть без рывков.

3.7.10. Рабочий, выполняющий заводку буксирного каната по воде, должен быть одет в спасательный жилет и обвязан страховочным канатом, удерживаемым работающим на берегу.

3.8. При работе на льду берегового припая необходимо выполнять следующие требования.

3.8.1. Выгрузку груза с транспортного судна следует, как правило, производить на транспортное средство с последующей отвозкой на берег. Не следует допускать скопления груза и транспортных средств на льду у борта судна.

В отдельных случаях допускается временное хранение груза на льду на расстоянии не ближе 100 м от кромки льда. Площадки для временного хранения груза определяются руководителем работ с учетом рассредоточения груза по поверхности льда в зависимости от допустимых нагрузок.

3.8.2. При установке груза судовым краном (стрелой) на лед или транспортное средство не следует допускать резких толчков и

ударов. Устанавливать груз нужно на минимальной скорости при максимальном допустимом вылете стрелы (крана).

3.8.3. Число работающих на льду должно быть таким, какое предусмотрено технологической картой.

3.8.4. Первый пробный «подъем» груза нужно выгружать под наблюдением руководителя работ. Масса «подъема» совместно с массой транспортного средства не должна превышать допустимых нагрузок на лед у борта судна и на пути следования транспорта по льду.

3.8.5. Ослаблять грузовые канаты крана (стрелы) после установки груза на транспортное средство можно только после того, как груз будет находиться в устойчивом положении и закреплен.

Движение транспортного средства с грузом следует начинать сразу же после освобождения грузозахватного органа или стропов от груза.

3.8.6. В процессе производства погрузочно-разгрузочных работ необходимо осуществлять постоянное наблюдение за состоянием льда и грузовых площадок.

3.8.7. Движение транспортных средств по льду должно производиться только по трассе (дороге), обозначенной флажками или иными знаками.

3.8.8. Перевозка людей по льду разрешается на транспортных средствах, обеспечивающих быструю эвакуацию людей с этих средств в случае необходимости.

3.8.9. Двери кабин транспортных средств, используемых для работы на льду, должны быть открыты и закреплены (или сняты).

3.8.10. Движение транспортных средств по ледовым дорогам должно быть односторонним. Расстояние между параллельно проложенными дорогами — не менее 100 м.

Скорость движения транспорта не должна превышать 10 км/ч, а интервал между движущимися транспортными средствами — не менее 100 м.

3.8.11. Транспортные средства, ожидающие загрузки, должны находиться за пределами перегрузочной площадки на расстоянии не менее 25 м друг от друга в сторону берега.

3.8.12. При буксировании тяжеловесных грузов на санях длина буксирного троса должна быть не менее 20 м.

3.8.13. При наличии трещин во льду, появлении густого тумана и обильного снегопада и воды на ледяных дорогах работы следует прекратить. Разрешение на возобновление работ дает руководитель работ.

3.9. При выгрузке груза с транспортного средства с помощью вертолетов необходимо выполнять следующие условия.

3.9.1. Разрешается транспортировать вертолетом на внешней подвеске грузы, имеющие достаточно прочную упаковку (тару, обвязку).

3.9.2. С целью лучшего использования вертолета для каждого вида груза следует подготовить 3—4 комплекта грузозахватных приспособлений, предусмотренных рабочей технологией.

3.9.3. Перед подъемом машин и механизмов все их подвижные части должны быть надежно закреплены.

Груз не должен менять своей формы в полете.

3.9.4. Мелкотарные грузы транспортировать вертолетом следует либо в контейнерах, либо в сетках, надежно обхватывающих груз.

3.9.5. Жидкие грузы, сжиженные и сжатые газы разрешается транспортировать вертолетом, если они находятся в герметичной таре. Не допускается наличие утечки груза. Груз в поврежденной таре следует выгрузить из трюма на палубу и сообщить руководителю работ.

3.9.6. Сыпучие и мелкие грузы без упаковки разрешается транспортировать только в контейнерах, специальной таре (ковшах, емкостях и др.), исключающей потерю груза при его перемещении.

3.9.7. Строповка груза осуществляется с помощью предусмотренных рабочими технологическими картами грузозахватных приспособлений и устройств, которые надеваются на крюки-карабины грузодержателя внешней подвески вертолета. При этом груз должен быть подготовлен заранее, грузозахватное приспособление или устройство навешены на груз и подготовлены для зацепки на крюк-карабин.

3.9.8. Если на грузе отсутствует заводская маркировка с указанием массы «подъема», то перемещение груза вертолетом без предварительного его взвешивания не разрешается. Проверка надежности строповки груза путем его подвешивания на грузодержатель вертолета запрещается.

3.9.9. При строповке грузов должны обеспечиваться:

надежность строповки;

устойчивое положение груза на подвеске;

удобство зацепки грузозахватного приспособления и отцепки его с крюка-карабина;

равномерная загрузка строповочных элементов;

отсутствие возможности зацепки элементов грузозахватного приспособления за выступающие части груза.

3.9.10. Используемые грузозахватные приспособления должны отвечать следующим условиям:

иметь заземление при установке груза для снятия статического электричества;

обеспечивать надежность соединения с грузодержателем (крюком-карабином) и удержания груза;

прочность узлов соединения с грузом должна обеспечивать их неразрушаемость и отсутствие деформации в полете.

3.9.11. Рабочие должны находиться вне зоны перемещения груза. Подходить к подвешенному грузу можно только тогда, когда он находится на высоте не более 1 м от земли. Для ориентирования груза нужно использовать багры или специальные шесты.

3.9.12. Устанавливать груз следует на ровную горизонтальную площадку. Перед отдачей грузового крюка последний должен быть полностью опущен на груз.

3.9.13. Между вертолетом и судном (береговым звеном) должна быть обеспечена радиосвязь.

3.9.14. Для подачи сигналов следует пользоваться либо знаковой системой сигнализации, приведенной в приложении 3, либо радиосвязью.

3.9.15. При использовании радиосвязи с вертолетом, участвующим в перегрузочном процессе, следует выполнять следующие требования:

а) руководитель работ или старший звена должны поддерживать постоянную радиосвязь с вертолетом в процессе всей его работы. Они не должны вступать в радиосвязь первыми без особой необходимости, а должны принимать информацию от экипажа вертолета и отвечать на его вопросы;

б) наиболее предпочтительно ведение радиообмена при подлете вертолета к судну или перегрузочной площадке (месту установки груза) и при отлете от него;

в) в процессе всей работы поддерживающий радиосвязь с вертолетом не должен выключать радиосвязь. После перерывов в работе он обязан включить радиостанцию в согласованное с экипажем вертолета время, а также при зрительном или слуховом обнаружении подлета вертолета;

г) радиосвязь должна быть лаконичной, точной, лишенной двойного толкования. Клавиша «передача» должна быть нажата только в момент передачи информации.

3.9.16. Подавать команду «Подъем груза» следует, убедившись, что поднимаемый груз не зажат другими грузами и на пути его перемещения отсутствуют какие-либо препятствия, а рабочие отошли на безопасное расстояние.

3.9.17. При неблагоприятных погодных условиях (туман, дождь, ветер более 12 м/с, волнение моря свыше 3 баллов), а также в темное время суток выполнять погрузочно-разгрузочные работы с использованием вертолетов не разрешается.

3.10. При работе с использованием платформ на воздушной подушке необходимо выполнять следующие требования.

3.10.1. Загрузку платформ на воздушной подушке можно производить, если волнение моря не превышает 3 баллов.

При усилении ветра и появлении зыби свыше 3 баллов не разрешается оставлять платформу у борта судна и на мелководье.

3.10.2. Место выхода платформ на воздушной подушке на берег и обратно должно быть свободно от посторонних предметов, иметь уклон не более 10°; высота бугров и неровностей на пути перемещения платформ не должна превышать 0,7 м.

3.10.3. Размещать груз на платформе следует равномерно по всей площади, не допуская ее крена или дифферента и оставляя свободные проходы к швартовным и бункеровочным устройствам.

Груз должен располагаться в устойчивом положении и при необходимости должен быть закреплен во избежание его сдвига при качке платформы; при этом груз не должен выступать за габариты платформы.

3.10.4. Загружать платформу сверх установленной допустимой грузоподъемности не допускается.

3.10.5. Швартовные операции и операции по передаче буксирного троса с одного буксировщика на другой разрешается выполнять, как правило, членам экипажа платформы. Рабочие, при необходимости привлекаемые к этим работам, должны быть обучены правилам безопасного выполнения швартовных и буксировочных операций.

3.10.6. Между платформой, транспортным судном и буксировщиком должна быть установлена двусторонняя радиосвязь.

3.10.7. Нахождение людей на платформе во время ее буксирования, кроме членов экипажа, не разрешается. Доставка людей на берег и обратно осуществляется судном-буксировщиком или пассажирским катером.

3.10.8. Разгрузку платформы можно производить, когда она выведена на берег за пределы прибойно-приливной зоны и установлена на горизонтальной площадке.

3.10.9. Разгрузка платформы подъемно-транспортными средствами (погрузчиками) через носовую аппарель может производиться в том случае, если угол наклона аппарели не более 30°. Установку и уборку аппарели следует производить под руководством механика плавсредства.

3.10.10. Складирование груза на берегу следует производить на заранее подготовленную площадку, расположенную на расстоянии не менее 200 м от границы воды с учетом наибольшего прилива.

3.10.11. При разгрузке платформы через борт способом стягивания груза с помощью трактора необходимо предусматривать устройства, обеспечивающие плавное перемещение груза с борта на землю (слеги из бревен и др.).

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

4.1. К аварийным ситуациям относятся: внезапное изменение метеоусловий; повреждение льда берегового припая; появление воды на льду; опрокидывание плавсредства; развал груза на плавсредстве или транспортном судне; возникновение пожара.

4.2. При возникновении аварийных ситуаций все работы должны быть прекращены, о чем следует немедленно доложить руководителю работ.

4.3. При изменении метеорологических условий (резкое усиление ветра, обильный снегопад, ливневый дождь, увеличение высоты волны) плавучие транспортные средства должны быть отведены к берегу, а работающие на плавсредствах подняты на борт транспортного судна.

4.4. При повреждении льда наземные транспортные средства следует удалить от поврежденных мест в сторону берега на расстояние не менее 100 м либо на берег.

Работающие должны подняться на борт транспортного судна либо отойти от поврежденных мест в сторону берега на безопасное расстояние. Если состояние ледяного покрова угрожает безопасности находящихся на льду людей, то последние должны быть доставлены на берег. Переходить по льду нужно в наиболее безопасных местах, используя доски для перекрытия трещин.

4.5. В случае развала груза и угрозы опрокидывания плавсредства рабочие и экипаж плавсредства должны немедленно покинуть плавсредство, поднявшись на борт судна либо перейдя на другое плавсредство (буксировщик). Устранение развала груза следует производить по указанию руководителя работ после принятия мер по предотвращению угрозы опрокидывания плавсредства.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

5.1. По окончании работ на рейде все плавсредства и перегрузочные средства, принадлежащие судну, должны быть доставлены к борту транспортного судна, а принадлежащие береговым организациям — доставлены к берегу.

5.2. После завершения работ на ледовом припае все не принадлежащие судну грузозахватные приспособления, используемые материалы (доски, бревна и др.) следует доставить на берег в специально отведенные для этих целей места.

5.3. В тех случаях, когда не предполагается дальнейшее использование ледовой дороги, все вехи и другие средства, установленные вдоль трассы, должны быть убраны и погружены на последнее уходящее к берегу транспортное средство. На берегу их следует передать на хранение в отведенном для этого месте.

5.4. Бригадир вместе с руководителем работ покидают рабочее место последними после проверки качества уборки рабочих мест.

5.5. После того как все люди и транспортные средства будут доставлены к берегу, руководитель работ и бригадир обязаны проверить наличие людей, транспортных и перегрузочных средств и по радио или иной связи сообщить капитану транспортного судна об окончании всех работ. Транспортное судно снимается в рейс только тогда, когда получит информацию об окончании всех работ и отсутствии происшествий.

6. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЛЮДЕЙ С БЕРЕГА НА РЕЙД И ОБРАТНО

6.1. Перевозка людей с берега на рейд и обратно должна производиться, как правило, на самоходных плавсредствах. Если перевозка осуществляется на несамоходных плавсредствах, пассажиры обязаны выполнять требования администрации самоходного плавсредства (буксировщика).

6.2. При переходе людей с плавсредства на плавсредство или на берег следует пользоваться исправными трапами (сходнями) с леерным ограждением.

6.3. Высадка и посадка людей с плавсредства на транспортное судно и обратно должны осуществляться под наблюдением ответственного лица, назначаемого из числа членов судового экипажа. В местах приема плавсредств к борту транспортного судна под грузовые операции или для высадки людей на палубе судна следует подготовить швартовные канаты, бросательные концы, штормтрапы. Трапы разрешается устанавливать под руководством вахтенной службы судна после окончания швартовных операций.

6.4. При нахождении на плавсредстве во время его движения запрещается: заходить за леерное ограждение; держать руки на планшире фальшборта при подходе или отходе плавсредства к борту судна или другого плавсредства; отталкиваться (опираться) руками от корпуса судна при швартовке (отшвартовке); заходить в служебные помещения и на рабочие места экипажа судна без разрешения; находиться вблизи швартовных и буксирных устройств при швартовке и буксировке несамоходных плавсредств; производить посадку и высадку людей во время хода судна (плавсредства).

6.5. 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 помощью штормтрапа или специальной сетки с амортизаторами. По штормтрапу следует подниматься (спускаться) по одному человеку.

6.6. При невозможности подхода плавсредства к береговой полосе доставка людей с берега на плавсредство и обратно должна осуществляться с помощью весельной шлюпки. На каждой шлюпке должен назначаться старшина (командир) шлюпки, знающий правила пользования шлюпкой.

6.7. Люди, находящиеся в шлюпке, должны быть одеты в рабочие спасательные жилеты. Во время перехода на шлюпке запрещается стоять, сидеть на бортах и транцевой доске, ходить по банкам и становиться на них, держать руки на плавшире при подходе к плавсредству, перемещаться в шлюпке без разрешения командира, отталкивать шлюпку от борта плавсредства руками.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(справочное)

Таблица оценки волнения моря
(из Инструкции Главного управления гидрометеорологической службы СССР)

Баллы	Высота волны, м (от — до)	Визуальные признаки водной поверхности	Словесная характеристика
0	0	Зеркально гладкая поверхность	Волнение отсутствует
1	0,1—0,25	Рябь, появляются небольшие гребни волн	Слабое волнение
2	0,25—0,75	Небольшие гребни волн начинают опрокидываться и образуется стекловидная пена	Умеренное волнение
3	0,75—1,25	Хорошо заметные, небольшие волны, гребни некоторых из них опрокидываются, образуя местами белую клубящуюся пену — «барашки»	Значительное волнение
4	1,25—2,0	Волны принимают хорошо выраженную форму, повсюду образуются «барашки»	Значительное волнение
5	2,0—3,5	Появляются гребни большой высоты, их вершины занимают большие площади, ветер начинает срывать пену с гребней волн	Сильное волнение
6	3,5—6,0	Гребни очерчивают длинные валы ветровых волн, пена срываемая с гребней ветром, начинает вытягиваться полосами по склонам волн	Сильное волнение
7	6,0—8,5	Длинные полосы пены, срываемой ветром, покрывают склоны волн, а местами, сливаясь, достигают их площади	Очень сильное волнение
8	8,5—11,0	Пена широкими плотными сливающимися полосами покрывает склоны волн, поверхность становится белой, только местами во впадинах волн видны свободные от пены участки	Очень сильное волнение
9	11 и более	Поверхность моря покрыта плотным слоем пены, воздух наполнен водяной пылью и брызгами, видимость значительно уменьшена	Исключительное волнение

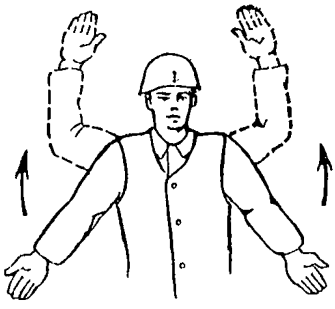
ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(справочное)

Допустимая толщина льда в зависимости от нагрузки
(Из Правил безопасности труда на судах морского флота)

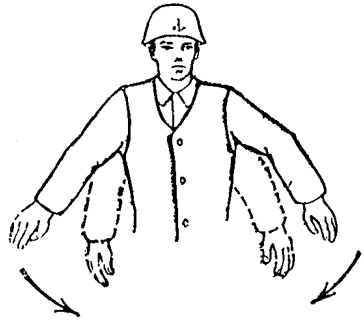
Наименование нагрузки	Масса, т	Толщина морского льда, см	Толщина пресноводного льда при температуре от —1° до —20°С, см	Минимально допустимое расстояние до кромки льда, м
1. Человек в походном снаряжении	0,1	15	10	5
2. Нарты, груженые, с упряжкой собак	0,8	25	20	11
3. Автомашина с грузом	3,5	30	25	19
4. То же	6,5	45	35	25
5. »	10,0	50	40	26
6. Трактор с грузом	20,0	70	55	30
7. То же	40,0	100	95	38

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(справочное)

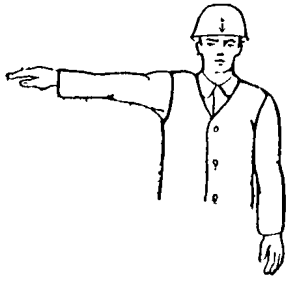
Знаковая система сигнализации при перегрузке грузов с помощью вертолета



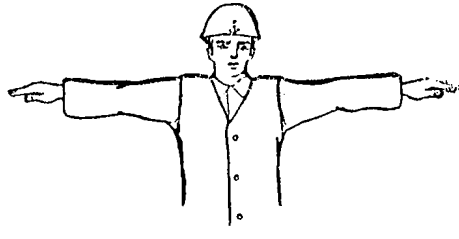
«Вверх»



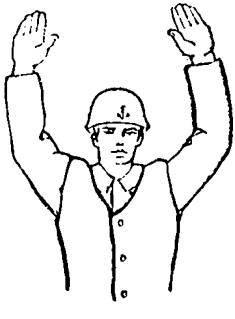
«Вниз»



«Направление»



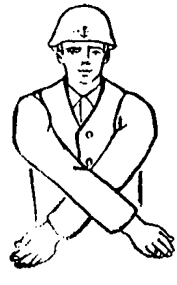
«Держи эту высоту»



«Груз стоит»



«Отцепка»



«Производите посадку»

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения 4
2. Требования безопасности перед началом работы 5
3. Требования безопасности во время работы 7
4. Требования безопасности при возникновении аварийных ситуаций . . . 15
5. Требования безопасности по окончании работы 16
6. Требования безопасности при перевозке людей с берега на рейд и обратно —
Приложение 1. Таблица оценки волнения моря 18
Приложение 2. Допустимая толщина льда в зависимости от нагрузки . . 19
Приложение 3. Знаковая система сигнализации при перегрузке грузов с помощью вертолета 20

Типовая инструкция по охране труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на рейде, необорудованном берегу и на льду берегового припая

РД 31.82.07—88

Редактор И. С. Политова

Технический редактор Б. Г. Колобродова

Корректор Г. Л. Шуман

Сдано в набор 31.08.88 г. Подписано в печать 24.10.88 г. Формат изд. 60×90/16. Бум. тип. Гарнитура литературная. Печать высокая. Печ. л. 1,5. Уч.-изд. л. 1,28. Тираж 4500 экз. Заказ тип. № 911. Изд. № 693/8-В. Бесплатно.

В/О «Мортехинформреклама»

125080, Москва, А-80, Волоколамское шоссе, 14

gost.e-ecolog.ru

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