СБОРНИК ТИПОВЫХ ИНСТРУКЦИЙ

по охране труда для рабочих профессий докеров-механизаторов морских портов ТОИ-РД 31.82.05-95

ИНСТРУКЦИИ ПО ОХРАНЕ ТРУДА



gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДЕПАРТАМЕНТ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

СОГЛАСОВАНО
Письмом
ЦК профсоюза работников
морского транспорта
от «15» февраля 1995 г.

№ 3.06/57
Письмом
Российского профсоюза докеров
от «17» февраля 1995 г.

УТВЕРЖДЕНО
Директором Департамента
морского транспорта
Минтранса
Российской Федерации
Н.П. Цахом
«10» апреля 1995 г.

СБОРНИК ТИПОВЫХ ИНСТРУКЦИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ РАБОЧИХ ПРОФЕССИЙ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ МОРСКИХ ПОРТОВ

ТОИ-РД 31.82.05-95

2017

Сборник типовых инструкций по охране труда для рабочих профессий докеров-механизаторов морских портов (ТОИ РД 31.82.05-95) разработан секцией охраны труда Правления Российского научно-технического общества водного транспорта и утвержден 10 апреля 1995 г. Департаментом морского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации по согласованию с ЦК профсоюза работников водного транспорта 15 февраля 1995 г. и Российским профсоюзом докеров 17 февраля 1995 г.

В соответствии со ст. 145 Кодекса законов о труде Российской Федерации Инструкции по охране труда, помещенные в Сборнике, обязательны для всех российских морских портов и их подразделений независимо от форм собственности.

© Настоящий Сборник типовых инструкций не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен без разрешения Департамента морского транспорта (ДМТ) Министерства транспорта Российской Федерации и Правления Российского научно-технического общества водного транспорта.

ИНСТРУКЦИЯ N 1 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА

ТОИ-РД 31.82.05.01-95

I. Общие требования

1.1. К выполнению погрузочно-разгрузочных работ и обслуживанию перегрузочных машин (механизмов) допускаются лица мужского пола, достигшие 18 лет, признанные медицинской комиссией годными к выполнению этих работ, прошедшие обучение в учебно-курсовом комбинате, первичный инструктаж и обучение безопасным приемам и методам работы на рабочем месте, имеющие при себе соответствующее удостоверение докера-механизатора и вторую квалификационную группу по электробезопасности.

1.2. Погрузочно-разгрузочные работы (ПРР) в порту осуществляются в соответствии с утвержденными рабочими технологическими картами (РТК), временными технологическими инструкциями (ВТИП), планами организации работ (ПОР) и инструкциями по охране труда, с помощью перегрузочных машин и технологической оснастки.

1.3. Докеры-механизаторы (ДМ) обязаны проходить ежегодную проверку знаний своих инструкций в квалификационной комиссии и повторный инструктаж по охране труда 1 раз в 3 месяца.

1.4. ДМ, допустившие нарушения требований охраны труда, направляются на внеочередную проверку знаний.

1.5. ДМ, не прошедшие проверку знаний в установленный срок, к работе не допускаются.

1.6. ДМ необходимо периодически проходить медицинскую комиссию в соответствии с приказом Министерства здравоохранения.

1.7. ДМ обязан знать и выполнять настоящую Инструкцию (N 1) по охране труда для ДМ и инструкции по охране труда для ДМ при выполнении работ стропальщика, сигнальщика, крановщика, лебедчика, водителя: электропогрузчика, тягача, автопогрузчика, тракториста и других видов работ или функций.

1.8. При производстве ПРР и других работ ДМ обязаны выполнять распоряжения производителя работ (стивидора, сменного начальника склада), а также бригадира, звеньевого, старшего группы и сигнальщика и соблюдать меры личной безопасности.

1.9. Запрещается приступать к работе в алкогольном, наркотическом, токсическом опьянении. При болезненном состоянии или такой степени утомления, которые могут повлиять на личную безо-

пасность и безопасность окружающих ДМ должен уведомить руководителя работ о невозможности выполнения своих обязанностей.

1.10. ДМ, выполняющие ПРР обязаны работать в выданной им спецодежде, спецобуви, касках (с зафиксированными удерживающими ремешками), рукавицах или перчатках и при необходимости иметь другие средства индивидуальной защиты (СИЗ). Спецодежда, спецобувь и другие СИЗ должны быть исправными, а СИЗ - соответствовать своему назначению. ДМ, выполняющие функции сигнальщика, должны быть одеты в отличительные жилеты оранжевого цвета установленного образца. Запрещается использование отличительных жилетов при выполнении других видов работ.

1.11. В зависимости от метеорологических условий, ДМ должны пользоваться выданной ему климатической защитной одеждой и обувью.

1.12. Запрещается при выполнении ПРР в трюмах судов, в крытых складах, на открытых складских площадках, причалах и других местах производства работ курить, применять открытый огонь или зажигать спички (зажигалки). Курить разрешается в специально отведенных для этой цели местах.

1.13. ПРР должны выполняться при помощи средств механизации. При выполнении вручную вспомогательных операций при механизированной перегрузке груза и ручных погрузочно-разгрузочных работ необходимо соблюдать установленные нормы переноса тяжестей.

1.14. При передвижении по территории порта необходимо пользоваться тротуарами, пешеходными дорожками, а там где их нет - идти навстречу движения транспорта, по краю дороги.

1.15. Запрещается проходить под вагонами, между близко стоящими вагонами (если расстояние между ними менее 5 м), по специальным устройствам вагонов, по железнодорожным путям, вне установленных переездов, перебегать путь перед приближающимися вагонами или локомотивом. Переходить железнодорожные пути разрешается только в установленных местах, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава. Обходить вагоны следует на расстоянии не ближе 2 м.

1.16. ДМ должен выполнять только ту работу, которая ему поручена. Минимальный количественный состав технологического звена должен составлять из двух ДМ.

Запрещается при выполнении порученной работы самовольно без ведома производителя работ или бригадира покидать свое рабочее место и принимать участие в производстве непоручавшихся работ (за исключением оказания помощи при несчастном случае, аварии или по-

каре и других экстремальных случаях).

1.17. Переходить на новое место и приступать к новой работе разрешается по указанию производителя работ или бригадира только после прохождения инструктажа изложенного в п. 2.1. Оказывать помощь в работе разрешается только после своевременного предупреждения ДМ об оказании им (ему) помощи.

1.18. Подниматься, спускаться на суда, в судовые грузовые помещения, на штабели с грузом, контейнеры и т.п., разрешается только по исправным трапам и переносным лестницам.

1.19. Запрещается ездить на необорудованных для сидения местах на всех видах погрузочно-транспортного оборудования (ПТО) и транспортных средств (ТС), находиться в кабине ПТО и ТС при выполнении грузовых работ другим лицам, кроме водителя и стажера.

1.20. Входить на кран могут с разрешения сменного механика подразделения назначенные бригадиром докер-крановщик (машинист) для выполнения погрузочных работ и ученик (стажер) - для производственного обучения (стажировки) под руководством докера-крановщика.

1.21. Запрещается опробовать и перегонять на другое место перегрузочные машины, механизмы (краны, погрузчики и т.п.), а также работать на них лицам, не имеющим удостоверений на право управлять ими.

1.22. Указания уполномоченного (доверенного лица) профкома по охране труда в части соблюдения требований безопасности труда и технологии является обязательным для всех работающих.

1.23. При возникновении несчастного случая необходимо оказать первую помощь пострадавшему, доставить его в медпункт, о случившемся доложить производителю работ, бригадиру или звеньевому, принять меры к сохранению обстановки, при которой произошел несчастный случай, если это не угрожает жизни и здоровью окружающих.

1.24. Установленный режим рабочего времени является обязательным для всех ДМ. Необходимо точно использовать внутрисменные перерывы на отдых и обед, в зимой - перерывы на обогревание. Во время обогревания, находясь в теплом помещении, рекомендуется снять верхнюю одежду.

1.25. Подключать, отключать перегрузочные машины с электрическим приводом к питающим электроколонкам, а также переключать с одной колонки на другую разрешается ДМ, докерам-механизаторам-крановщикам и слесарям ремонтникам, имеющим квалификационную группу по электробезопасности не ниже II. Выполнять эту работу с

обязательным использованием диэлектрических перчаток.

1.27. Команды на подъем, опускание и перемещение груза ПТО может подавать только специально назначенный ДМ (сигнальщик), имеющий стаж работы в порту не менее 1 года, имеющий запись в удостоверении об очередной проверки знаний "сигнальщика", одетый в отличительный жилет, оранжевого цвета и установленного образца.

Запрещается отвлекать внимание сигнальщика во время подъема, опускания, перемещения груза ПТО.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Перед началом работ ДМ обязан получить у производителя работ непосредственно на рабочем месте инструктаж о предстоящих работах, их характере и объеме, по технологии производства, по безопасным приемам и методам работы. ДМ управляющие перегрузочными машинами, дополнительно получают инструктаж у сменного механика подразделения.

Запрещается приступать к работе, не получив инструктаж.

2.2. В каждом звене бригады, выполняющем определенную технологическую операцию, бригадиром назначается старший звена (звеньевой), который руководит работой звена.

2.3. Проверить исправность спецодежды, спецобуви и других СИЗ. Куртка должна быть застегнута, рукава обтянуты, ботинки зашнурованы. Запрещается заменять их на личную одежду и обувь. При использовании предохранительного пояса, проверить его исправность, исправность карабина и наличие маркировки (срок испытания через 6 месяцев).

2.4. Подготовить рабочее место, освободить от посторонних предметов и содержать его в чистоте. В зимний период очистить от снега, сколоть лед, скользкие поверхности посыпать песком.

Запрещается работать при плохом освещении или его отсутствии на рабочих местах.

2.5. Все опасные места на рабочих площадках по указанию производителя работ или бригадира (звеньевого) необходимо оградить и установить знаки безопасности. Снимать, изменять или перемещать ограждения и знаки безопасности без разрешения производителя работ, бригадира (звеньевого) не допускается.

2.6. Проверить исправность колесоотбойных устройств на рампах, грузовых столах, эстакадах и т.п. При обнаружении неисправностей следует доложить бригадиру (звеньевому) или производителю

работ и под его руководством устранить неисправности, или оградить опасные места.

Запрещается производство погрузочно-разгрузочных работ до замены неисправных колесоотбойных устройств.

2.7. До начала погрузочно-разгрузочных работ на рабочие места необходимо доставить исправное оборудование, грузозахватные приспособления, инвентарь, инструмент в комплектности, указанной в ТД.

Инструмент и технологическую оснастку, используемые в процессе работы, следует располагать возможно ближе к себе, но с условием, чтобы они не мешали выполнению работ.

2.8. При получении перегрузочных машин, грузозахватных приспособлений, оборудования и инвентаря необходимо проверить их исправность и наличие на них маркировки о проведенных испытаниях и допустимой нагрузке.

2.9. Грузозахватные приспособления, устройства и тару разрешается применять только по прямому назначению, после осмотра их производителем работ и бригадиром перед началом работ и ДИ перед непосредственным использованием, если они исправны, имеют маркировку или бирку с указанием: инвентарного номера, грузоподъемности, даты испытаний. На таре должны быть указаны ее назначение, номер, собственная масса и грузоподъемность.

2.10. Узнать массу отдельных мест груза, предназначенных к перегрузке, подъему, перемещению кранок или другими перегрузочными машинами.

2.11. Доставка грузозахватных приспособлений, инструмента, инвентаря и другого оборудования массой свыше 30 кг к рабочим местам должна производиться с помощью грузоподъемных и транспортных средств.

2.12. При сдаче-приемке грузозахватных приспособлений, инвентаря и инструмента непосредственно на рабочем месте их осмотр осуществляют в присутствии руководителей бригад (звеньев), соответственно оканчивающих работу и заступающих на смену.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Требования безопасности при обслуживании перегрузочных машин.

3.1.1. При работе на перегрузочных машинах следить за техническим состоянием перегрузочных машин, механизмов и приспособлений. При сомнении в их исправности или их поломке необходимо

прекратить работу и сообщить производителю работ или бригадиру.

Запрещается ДМ работать на заведомо неисправных машинах, механизмах и приспособлениях.

3.1.2. Все перегрузочные машины, грузозахватные приспособления, инструмент, инвентарь использовать только по своему назначению.

Запрещается применение грузозахватных приспособлений, устройств, инвентаря и тары, не соответствующих по грузоподъемности массе поднимаемого груза.

3.1.3. Запрещается перемещать грузы перегрузочными машинами при нахождении людей под грузом и в зоне движения перемещаемого груза, а также самому находиться под грузом или в зоне перемещаемого груза.

3.1.4. Запрещается работать на перегрузочных машинах с двигателями внутреннего сгорания в закрытых помещениях и в трюмах судов без нейтрализаторов выхлопных газов.

3.1.5. Работа кранов в случаях необходимости строповки (отстроповки) грузов с непосредственным участием людей допускается при скорости ветра не более 15 м/сек, если в паспорте крана не указана меньшая величина.

3.1.6. Запрещается при работе на ПТО:

3.1.6.1. Входить на ПТО и выходить с ПТО во время его работы и движения. Находиться между поднимаемым (опускаемым) грузом и стеной (колонной, штабелем, вагоном), если расстояние между ними менее 5 м;

3.1.6.2. Въезжать в неосвещенные и негабаритные места;

3.1.6.3. Поднимать груз, находящийся в неустойчивом положении, в таре заполненной выше ее борта, в случае неправильной его строповки, а также навешивать стропы с грузом на один рог двурогого крюка;

3.1.6.4. Поднимать, перемещать груз с находящимися на нем людьми, а также если на поднимаемом грузе находится другой незакрепленный груз или какие-либо незакрепленные предметы;

3.1.6.5. Поднимать груз, засыпанный землей, прикерзший к земле или заложенный другими грузами, а также вес которого неизвестен или превышает грузоподъемность крана (машины);

3.1.6.6. Подтаскивать крюком ПТО груз по земле, палубу трюма или рельсам при наклонном положении грузовых канатов, а также передвигать железнодорожные вагоны, платформы, полувагоны, открывать и закрывать люковые крышки механизированного закрытия на судах, без спецустройства;

3.1.6.7. Производить подъем груза при наклонном положении грузовых канатов, а также раскачивать груз, грейфер или ковш для укладки их вне зоны действия ПТО;

3.1.6.8. Освобождать (выдергивать) с помощью грузоподъемной машины защемленные грузом грузозахватные приспособления, стропы, канаты, цепи и т.п., за исключением случаев оговоренных в ТД (при перегрузке лесных грузов);

3.1.6.9. Выравнивать поднимаемый, перемещаемый груз собственным весом, поправлять стропы в момент подъема и опускания груза, ударять по стропам, крюку или канату. Поправлять под поднятым грузом бруски и прокладки;

3.1.6.10. Производить погрузку и разгрузку транспорта (подъем и опускание груза), если в кабине и кузове транспортного средства находятся люди;

3.1.6.11. При температуре ниже 15 градусов С и ниже применять цепные стропы. Застропка стальными стропами "в удав" при такой температуре должна производиться с применением роликовых скоб;

3.1.6.12. Применять такелаж после использования его на вредных, опасных и ядовитых грузах без тщательной проверки и очистки, а в отдельных случаях без санитарной обработки;

3.1.6.13. Снимать, изменять или переставлять без разрешения производителя работ, бригадира или звеньевого предупредительные знаки или другие устройства, обеспечивающие безопасность производства работ;

3.1.6.14. Изменять установленный технологический порядок производства работ и нарушать требования безопасности труда.

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

3.1.8. Перед подъемом ПТО груза, последний должен быть предварительно приподнят на высоту не более 0,2 - 0,3 м для проверки правильности строповки, устойчивости груза и действия тормозов ПТО.

3.1.9. Запрещается нахождение людей в вагоне или контейнере во время движения или маневрирования в них погрузчика.

3.1.10. Запрещается при перегрузке насыпных грузов через бункеры, подниматься на бункер (груз в бункере) без разрешения производителя работ.

3.2 Требования безопасности при выполнении судовой операции.

3.2.1. Переходить с берега на судно и обратно, спускаться (подниматься) в трюм разрешается только по предусмотренным для этой цели исправным и освещенным трапам. Спуск или подъем по вертикальным трапам разрешается только по одному человеку по всей длине трапа. Запрещается проход по палубе у трюмов со стороны работы кранов.

3.2.2. Спуск в трюм ДМ разрешает производитель работ только после того, как администрация судна и органы санитарного надзора подтвердят отсутствие в трюме токсичных, вредных и других опасных для жизни и здоровья людей факторов.

3.2.3. Трюм судна, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, должен быть достаточно освещен.

Запрещается спускаться в неосвещенный трюм.

3.2.4. Спускаться или подниматься по трапам, расположенным в просвете люка, разрешается только по команде сигнальщика, руководящего работой крана, и в перерывах между опусканием и подъемом груза или грузозахватного приспособления.

3.2.5. При движении по скоб-трапу необходимо соблюдать очередность: спуск (подъем) очередного ДМ возможен только тогда, когда предыдущий ДМ спустился (поднялся) и вышел на палубу или пайол. Запрещается при движении по скоб-трапу держать что-либо в руках. Крышка лаза, люка должна быть закреплена стопорами.

3.2.6. Открытие и закрытие судовых люков с механическим приводом должны производиться силами судовой команды, привлечение к этой работе ДМ возможно только по указанию руководителя работ согласованному с администрацией судна.

3.2.7. Выбирать и укладывать груз в трюме (твиндеке) разрешается только последовательно по рядам, не допуская образования "колодцев" (ям), подкопов и неустойчивости отдельных мест. Если во время погрузки (выгрузки) будет обнаружена неустойчивость ряда (штабеля) или отдельных мест, необходимо немедленно работы прекратить, доложить об этом производителю работ или бригадиру для принятия мер по обеспечению безопасности грузовых работ. К работам разрешается приступать только после устранения выявленных нарушений и обеспечения безопасности погрузочно-разгрузочных работ.

3.2.8. Прокладки и сепарации необходимо выгружать из трюма (твиндека) по мере выборки (выгрузки) груза.

3.2.9. Запрещается сбрасывать в трюм стропа, оттяжки, прокладки, сепарации, инструмент и т.п.

3.2.10. Предметы весом до 30 кг разрешается опускать в трюм (твиндек) и поднимать их вручную на надежном канате (тросе). Предметы, превышающие указанный вес, подаются в трюм (твиндек) и поднимаются из него только кранов или судовыми лебедками.

3.2.11. При производстве работ на высоте выше 1 м (крепление палубного груза, установка мифтингов и т.п.) ДМ должны пользоваться предохранительными поясами.

Запрещается находиться внизу в зоне возможного падения грузозахватных приспособлений, инструментов и других предметов.

3.2.12. При работе на сыпучих грузах, имеющих способность засасывать (льняное семя, просо и т.п.), ходить разрешается только по специально оборудованным настилам с обязательным применением предохранительных поясов.

3.2.13. Запрещается прыгать с борта судна на причал или с причала на судно, независимо от высоты борта или расстояния между ними.

3.2.14. Запрещается при передвижении по трапам:

- скопление людей на маршах и площадках;
- движение встречных потоков;
- подъем и спуск людей по сходням и трапам, имеющим наклон к горизонту более 30 градусов;
- движение людей по трапам, если над ними перемещается груз.

3.2.15. Всякие перемещения груза перегрузочными машинами или судовыми средствами в трюм и из трюма производятся по команде сигнальщика. При нахождении ДМ в трюме подавать груз в трюм можно только после предупредительного окрика сигнальщика "Берегись" и после ухода ДМ в укрытие.

3.2.16. При подъеме и опускании груза ДМ должны находиться в подпалубном пространстве не ближе 5 м от "подъема" или в специальных укрытиях (кабины безопасности).

3.2.17. Не допускается производство ПРР в шахтах трюмов, не имеющих укрытий для ДМ, нахождение людей и проведение каких-либо работ в пределах перемещения грузов кранами, оснащенными грейферами или магнитом.

3.2.18. При выгрузке грузов грейфером и одновременной работе ДМ в трюмах не допускается нахождение людей: ближе 10 м от раскрытых челюстей грейфера. Запрещается одновременная работа ДМ, штивующих машин, не имеющих дистанционного управления, и грейфера в трюме (твиндеке) судна в случаях, когда не представляется возможность обеспечить это расстояние.

3.2.19. Запрещается одновременная работа ДМ и грейфера на су-

дах-рудовозах и малых судах, не имеющих подпалубного пространства. В тех случаях, когда одновременная работа людей и грейфера в грузовых помещениях судна не возможна, работа грейфера и людей должна быть организована поочередно.

3.2.20. Одновременная работа грейфера и ДМ производится под руководством сигнальщика. Перед подачей грейфера в трюм (твиндек) судна, сигнальщик обязан предупредить трюмное звено ДМ об опасности и, убедившись, что все ДМ, в том числе и работающие на мотивующих машинах ушли на безопасное расстояние (10 м с учетом раскрытых челюстей грейфера), дать команду крановщику на опускание грейфера в трюм (твиндек).

3.3 Требования безопасности при выполнении транспортной операции.

3.3.1. Перед началом движения транспортного средства с грузом водитель обязан проверить правильность укладки груза и надежность его крепления.

3.3.2. Запрещается при погрузке:

3.3.2.1. Загораживать грузом двери кабины водителя;

3.3.2.2. Грузить длинномерные грузы выше стоек;

3.3.2.3. Производить загрузку (разгрузку) транспортных средств, находящихся на наклонной плоскости.

3.3.3. Размещать грузы в кузове автомобиля, трейлера или прицепа следует таким образом, чтобы во время движения исключалась возможность падения, перемещения груза на транспортном средстве. Грузы, уложенные выше бортов транспортного средства, должны быть увязаны и укреплены.

3.3.4. Проезд на транспортном средстве при сопровождении груза допускается при условии, что сопровождающие обеспечены удобным и безопасным местом, расположенным ниже уровня бортов. При перевозке людей в кузове, где находится груз, должны быть приняты меры, исключающие сдвиг груза во время движения автомашины.

Запрещается перевозка людей на грузовых прицепах (полуприцепах), в кузове специальных грузовых машин, грузовых мотороллеров, на тракторах, а также в кузове автомашины при перевозке пылящих, взрыво- и пожароопасных и ядовитых грузов.

3.3.5. Запрещается во время движения автомобиля перемещаться в кузове, перекладывать находящийся в нем груз, курить, принимать пищу.

3.4 Требования безопасности при выполнении вагонной операции.

3.4.1. При выполнении ПРР на железнодорожных платформах и в полувагонах в момент подъема или опускания груза ДМ обязаны сойти на землю, пользуясь приставными лестницами.

3.4.2. При выгрузке длинномерного проката и труб с железнодорожных платформ и полувагонов застропленный груз (пакет) разрешается поднимать ПТО только когда ДМ сойдут с платформы, выйдут из полувагонов и возьмут оттяжки в руки.

3.4.3. Открывать борта железнодорожных платформ необходимо стоя на земле, начиная со средних запоров (крюков), находясь от края борта платформы на расстоянии не ближе 1 м.

3.4.4. Открывать (закрывать) двери железнодорожных вагонов разрешается только находясь под прикрытием дверного полотнища.

Запрещается во время открывания (закрывания) дверей находиться против дверного проема открываемой (закрываемой) двери, держать руки на нижней направляющей планке, на косяке и ребре двери. При открытии (закрытии) дверей вагона необходимо обращать внимание на верхние и нижние направляющие и ролики, передвигающиеся по ним.

Запрещается открывать (закрывать) двери вагона в случае неисправности направляющих и схода с них роликов. О выявленных неисправностях сообщается производителю работ (инженеру-организатору, ст. начальнику склада), бригадиру или звеньевому для принятия соответствующих мер.

3.4.5. Запрещается:

3.4.5.1. Передвигаться по борту полувагона, а также сидеть и стоять на его бортах;

3.4.5.2. Одновременная работа грейфера и электромагнита и ДМ на платформах или в полувагонах.

3.4.6. Загрузка (разгрузках) крытых железнодорожных вагонов механизированным способом (погрузчиками) может производиться при открытых дверях с двух сторон вагона, в том случае, если одна из дверей находится у рампы (эстакады), а с другой стороны, у второй двери, установлен грузовой стол или с обеих сторон вагона должны быть установлены к дверям грузовые столы. Могут быть приняты другие меры против падения из вагонов погрузчиков и людей. В противном случае работа погрузчиков при открытых дверях с обеих сторон вагона не допускается.

3.4.7. Стойки на платформах необходимо выбивать и забивать кувалдой. Применять для этой цели лом и другие инструменты не

разрешается.

3.4.8. Увязка груза на железнодорожных платформах и полувагонах (труб большого диаметра, металлоконструкций, крупногабаритных грузов и др. тяжеловесов) выполняется при помощи специальных закруток. Для подъема на высоту используются переносные лестницы с упорами против скольжения.

Запрещается прыгать с платформ, вагонов и полувагонов.

3.4.9. Передвижение железнодорожных вагонов, платформ, полувагонов к фронтам ПРР выполняется локомотивами станций или внутрипортовыми маневрами г/п 10 т, оборудованными автосцепом.

Запрещается передвигать железнодорожный подвижной состав при помощи портальных, автомобильных, судовых кранов и судовых лебедок.

3.4.10. На период загрузки (выгрузки) железнодорожных вагонов выставляются предупреждающие знаки со стороны возможного появления локомотива на расстоянии 15 м от крайних вагонов.

3.4.11. Работа на крыше вагона или бункера выполняется в надежно закрепленной предохранительной поясе.

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

3.4.13. Затормаживать колеса вагонов поданных под загрузку (разгрузку), следует при помощи тормозных башмаков. Использовать доски и другие предметы для этих целей не разрешается.

3.5 Требования безопасности при выполнении складской операции

3.5.1. Складирование груза производится по указаниям производителя работ.

3.5.2. Укладка грузов в штабель должна гарантировать безопасные условия работ и обеспечивать сохранность груза, исключая возможность развала штабеля и падения из него отдельных мест. Площадка (основание) под штабель должна быть ровной, не иметь уклонов. Размещение штабелей в крытых складах и на открытых площадках должно осуществляться с соблюдением следующих минимальных габаритов проходов и проездов:

- проходы между штабелями, штабелями из готовых пакетов, штабелями и стеной(границей склада, открытой площадки) - 1 (один) м;
- проезды для погрузчиков между штабелями (главные) - 3,5 м;
- магистральные проезды между группами штабелей и складов - 6,0 м.

3.5.3. Формирование штабеля должно производиться на заранее подготовленное подштабельное место, на уложенные ровные и прочие прокладки (подкладки), которые должны быть одинаковой длины, прямоугольного поперечного сечения. Под крупногабаритные, тяжеловесные, длинномерные грузы и металлы в пачках и связках должен применяться в качестве прокладок брус двухкантной распиловки (100 х 100 мм). Концы прокладок и подкладок не должны выступать за габариты уложенного на них груза более чем на 0,1 м.

Запрещается изменять положение прокладок (подкладок) под поднятым (вывешенным) над ними грузом.

3.5.4. При формировании (расформировании) штабелей в крытых складах и работе ДМ на штабеле , расстояние по высоте между верхним рядом груза и наиболее низкими частями перекрытия склада должно быть не менее 2 м, если указанное расстояние не выдерживается.

3.5.5. При формировании (расформировании) штабеля с нахождением на нем ДМ, размер меньшей стороны верхнего основания штабеля должно быть не менее 5 м.

Запрещается нахождение на штабеле ДМ, если это требование не выдерживается.

3.5.6. При формировании (расформировании) штабеля на складе при нахождении ДМ на штабеле следует производить послойно по всей его площади с допускаемым углублением в зависимости от рода груза и вида упаковки:

- мешковые грузы - до 1,5 м;
- киповые грузы (кроме каучука) - до 1 м или одной кипы;
- каучук - до 4 кип (по высоте складирования);
- мелкие ящичные грузы - до 1,8 м;
- крупногабаритные ящики - 1 ящик;
- катно-бочковые грузы - 1 место;
- контейнеры - 1 контейнер (при ручной застропке);
- грузы в пакетах - 1 пакет;
- лесные - 1 пакет;
- мясо мороженное в тушах - 1,6 м (для первого слоя).

Формирование (расформирование) грузов в штабеле производится по указаниям производителя работ согласно рабочей технологической документации.

Запрещается оставлять груз в наклонном или неустойчивом положении или углубляться сверх допустимых норм.

3.5.7. Запрещается нахождение ДМ на штабеле без страхующих устройств (средств) на расстоянии менее 1 м от края штабеля.

3.5.8. Грузы в неисправной таре и упаковке до их исправления должны складироваться только в специально отведенных местах отдельными пакетом или штабелями высотой в один ряд.

3.5.9. Формирование пакетов на поддонах или других средствах пакетирования производится только на исправных пакетообразующих средствах в соответствии с их грузоподъемностью и рабочей технологической документацией.

3.5.10. При укладке грузов в штабель должны соблюдаться следующие габариты:

3.5.10.1. Железнодорожный - при высоте складирования до 1,2 м грузы укладываются в штабель не ближе 2 м от головки ближайшего рельса н.д. пути. При высоте складирования груза выше 1,2 м (4,25 м для круглого леса) - не ближе 2,5 м;

3.5.10.2. Крановой - 2 м от головки ближайшего н.д. рельса подкранового пути, а расстояние по горизонтали между наиболее выступающими частями крана и штабелями уложенного груза должно быть не менее 1 м;

3.5.10.3. Автомобильный - 1,5 м от края проезжей части автодороги.

3.5.11 Закрывать штабель брезентом нужно методом раскатывания. Открывать - методом закатывания. Брезент должен быть подан на штабель с помощью грузоподъемной машины. Эту работу должны выполнять не менее чем 2 ДМ.

Запрещается использовать для крепления брезентов на штабеле доски, прокладки, поддоны и другие предметы, не предназначенные для этой цели. При силе ветра более 7,4 м/сек укрытие штабелей брезентами производится только под руководством производителя работ. Запрещается при скорости ветра свыше 15,2 м/сек нахождение людей на штабеле.

3.5.12. Выполнение грузовых работ в складе, вагоне и т.п. в темное время суток или при плохой видимости производится с применением низковольтного переносного электросветильника с напряжением не свыше 12 вольт. Переносные электросветильники должны иметь исправную изоляцию кабеля, штепсельную вилку, стеклянный колпак и металлическую сетку.

3.5.13. Запрещается нахождение людей на штабеле при укладке грузов в штабель с помощью ПТО, оборудованным автоматическим грузозахватным устройством (грейферами, электромагнитами, спредерами и др.).

3.6 Требования безопасности при выполнении кордонной (передаточной) операции

3.6.1. Складирование груза на причале у борта судна с целью передачи его с ЛТО на погрузчик (тягач, автомашину, кран) и обратно должно осуществляться таким образом, чтобы этот груз не препятствовал безопасной работе людей и механизмов.

3.6.2. Не следует размещать груз на подкрановых и действующих железнодорожных путях. Если в случаях производственной необходимости груз временно устанавливают на подкрановых и железнодорожных путях, то работающее на данном причале ЛТО должно быть установлено на ограничителе механизма передвижения или на стопорные устройства, а на железнодорожных путях - вывешены предупредительные знаки со стороны возможного появления локомотивов.

3.6.3. Передача груза с одной перегрузочной машины на другую производится после того, как груз будет полностью опущен на причал и освобожден от грузозахватных органов перегрузочной машины, передающей груз.

3.6.4. Нельзя преграждать грузами, транспортными средствами, перегрузочными машинами и другим оборудованием и предметами свободный доступ к трапам стоящих у причала судов.

3.6.5. Передаточную площадку на причале следует выбирать таким образом, чтобы исключить перекрестные грузопотоки смежных технологических линий и перемещение грузов над людьми.

3.6.5.1. В особых случаях, когда не представляется возможным использовать иной способ передачи грузов с крана на кран, передаточная площадка по решению производителя работ может быть выбрана на слое груза. В этом случае производитель работ должен разработать ППР, отражающий мероприятия по безопасности, исходя из конкретной производственной ситуации.

3.6.6. Для строповки (отстроповки) груза при выполнении передаточной операции назначаются ДМ, обладающие навыками данного вида работ и имеющие право выполнять обязанности сигнальщика.

3.6.7. Запрещается нахождение людей в кабине и в кузове автотранспортных средств в момент подъема (спуска) груза с помощью грузоподъемных механизмов. Подъем (спуск) людей в кузов автомашины производится по приставной лестнице.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Каждый ДМ, обнаруживший нарушение или опасность, обязан

остановить работы и сообщить об этом производителю работ или бригадиру (звеньевому).

4.2. При неисправности кабельного барабана или соскальзывания кабеля с направляющих блоков необходимо немедленно остановить ПТО, прекратить работу и сообщить об этом сменному механику подразделения.

4.3. Если ДМ видит, что крановой кабель может попасть под катки ПТО или колеса транспорта, он должен немедленно дать сигнал "стоп" машинисту или водителю и остановить движущийся транспорт.

4.4. В случае выхода из строя перегрузочной техники и в случаях дорожно-транспортного происшествия ДМ обязан немедленно сообщить об этом сменному механику подразделения, производителю работ или бригадиру (звеньевому).

4.5. Ликвидация аварийных ситуаций при переработке опасных грузов производится в соответствии с "Инструкцией N 13 по охране труда для докеров-механизаторов аварийных бригад (звеньев)".

4.6. При нарушении целостности тары или упаковки опасных грузов, разлива или россыпи содержимого, появлении запаха выделяющихся опасных газов, повышения в помещении концентрации опасных паров, газов или пыли, работы необходимо приостановить до устранения имеющейся опасности.

Запрещается хождение по рассыпанному и разлитому веществу.

4.7. При обнаружении малейших признаков отравления или раздражения кожи, слизистых оболочек глаз и верхних дыхательных путей следует немедленно прекратить работу, обратиться к врачу (в медпункт) и срочно сообщить об этом бригадиру или производителю работ.

4.8. При изменении метеорологических условий, влияющих на состояние опасных грузов, в связи с чем могут произойти несчастный случай или отравления, работы следует прекратить. Производство ПРР с огнеопасными грузами во время грозы не разрешается.

4.9. Запрещается принимать пищу и курить на рабочих местах.

4.10. О каждом несчастном случае на производстве пострадавший или очевидец немедленно должен сообщить производителю работ или бригадиру.

4.11. При возникновении несчастного случая необходимо срочно оказать первую помощь пострадавшему, доставить его в медпункт или вызвать "Скорую помощь", сохранить обстановку на рабочем месте и состояние оборудования такими, какими они были в момент происшествия, если это не угрожает жизни и здоровью окружающих работников, не приведет к аварии и не нарушит производственный процесс, кото-

рый по технологии должен вестись непрерывно.

5. Оказание первой помощи

5.1. Действия по оказанию первой помощи при поражении человека электрическим током:

5.1.1. Быстро освободить пострадавшего от действия электрического тока: выключить рубильник или выключатель. Если это невозможно, то следует отделить пострадавшего от токоведущих частей, держа его за сухую одежду (или следует применять канат, палку, доску, другие сухие предметы не проводящие электрический ток). При затруднении отделения пострадавшего следует перерубить, перерезать провода топором с сухой деревянной рукояткой или другим изолированным инструментом.

5.1.2. Отделять пострадавшего от токоведущих частей, находящихся под высоким напряжением, или прикасаться к его телу, действовать штангой или клещами следует только в диэлектрических перчатках, галошах или ботах.

5.1.3. При отделении пострадавшего от токоведущих частей следует действовать по возможности одной рукой. Прикасаться к человеку, находящемуся под током, без применения указанных выше мер предосторожности опасно для жизни.

5.1.4. Определить состояние пострадавшего: уложить на спину, проверить наличие дыхания (по подъему грудной клетки, зеркалу и т.д.), проверить наличие пульса, выяснить состояния зрачка (узкий или широкий).

5.1.5. Вызвать врача, независимо от состояния пострадавшего.

5.1.6 Если пострадавший находится в бессознательном состоянии, плохо дышит - ему следует делать искусственное дыхание и массаж сердца как до, так и после прибытия врача.

5.1.7. Самым эффективным способом искусственного дыхания является способ "изо рта в рот". Пострадавшего уложить на спину, расстегнуть одежду и ремень, голову слегка запрокинуть назад, положив под нее мягкий валик. Куском марли (полотенцем) очистить рот пострадавшего от слизи и слюны, инородных тел, снять зубные протезы. Давлением на подбородок раскрыть рот пострадавшему, сделать глубокий вдох и с силой выдохнуть воздух в рот пострадавшему через носовой платок или марли. Надавливанием на грудную клетку пострадавшего осуществляется выдох. Вдувание воздуха следует производить 16 - 20 раз в минуту.

5.1.8. Массаж сердца осуществляется путем нажатия ладонью на

нижнюю часть левой половины грудной клетки спереди с частотой 50 - 60 раз в минуту. Искусственное дыхание и массаж сердца у пострадавшего проводятся до появления естественного дыхания и работы сердца или признаков несомненной смерти (констатировать смерть имеет право только врач).

5.2. Первая доврачебная помощь пострадавшим при отравлениях включает в себя следующие меры, осуществляемые самими ДМ:

5.2.1. При попадании вредных веществ через дыхательные пути, удалить пострадавшего из зоны заражения на свежий воздух, уложить его (желательно в теплое помещение), снять средства индивидуальной защиты, расстегнуть одежду ремень. При потере сознания - уложить пострадавшего на спину, приподнять ноги, отвести голову назад, под шею положить мягкий валик.

5.2.2. При попадании вредных веществ в желудочно-кишечный тракт дать выпить несколько стаканов воды, желательно теплой, или 2 % раствора двууглекислой соды, или слабого раствора (бледно-розовый цвет) марганцевокислого калия и раздражением задней стенки глотки вызвать рвоту (2 - 3 раза), после чего, дать выпить солевое слабительное (20 гр горькой соли на 0,5 стакана воды).

5.2.3. Во всех случаях отравления необходимо предоставить пострадавшему покой и как можно скорее обратиться к врачу.

5.2.4. При ослаблении дыхания дать понюхать нашатырный спирт. В случае прекращения дыхания необходимо немедленно начать проведение искусственного дыхания.

5.2.5. При остановке сердца необходимо проводить закрытый массаж сердца в сочетании с искусственным дыханием.

5.3. При попадании вредных веществ на кожу снять зараженную одежду (соблюдая меры предосторожности), тщательно обмыть загрязненные участки кожи большим количеством воды, после чего смазать вазелином. При попадании в глаза - обильно промыть их водой.

5.4. При кожных кровотечениях прикладывать тампоны, смоченные 3 % раствором перекиси водорода. При больших кровотечениях срочно вызвать врача.

5.5. При носовых кровотечениях уложить пострадавшего на спину, приподнять и слегка запрокинуть голову, прикладывать холодные компресс на переносицу и затылок.

5.6. Останавливать кровотечения следует прижатием артерии пальцами, наложением повязок, сгибанием конечностей в суставах, жгутом, закруткой. Наложенный жгут держать более 1,5 часов не допускается.

5.7. При кровотечении изо рта пострадавшего следует уложить

на носилки и немедленно доставить в лечебное учреждение.

5.8. При ожогах обожженную поверхность следует покрыть стерилизованным материалом из пакета, сверху положить слой ваты и все закрепить бинтом, как любую рану. После этого пострадавшего следует направить к врачу. Обожженную поверхность нельзя касаться руками.

5.9. При ожогах глаз электрической дугой следует делать холодные примочки из раствора борной кислоты и немедленно направить пострадавшего к врачу.

5.10. При обморожениях для растираниях замерзших частей тела следует применять сухие теплые перчатки и суконки, в помещении обмороженную конечность погрузить в воду с обычной комнатной температурой, затем заменить более теплой (до 37 градусов С). Обмороженное место следует смазать жиром и завязать теплой повязкой.

5.11. При ранении на рану накапать несколько капель йодной настойки, наложить стерильный перевязочный материал или чистый носовой платок и перевязать бинтом. Во избежание заражения столбняком - обратиться к врачу для введения противостолбнячной сыворотки.

5.12. При переломах, вывихах, ушибах и растяжениях связок следует обеспечить пострадавшему спокойное и удобное положение и полную неподвижность. При необходимости наложить повязку, шину. К месту повреждения прикладывать холодные предметы, вызвать врача.

5.13. Инородные тела в дыхательном горле или пищеводе без врача удалять не следует.

5.14. В случае падения человека в воду следует бросить ему спасательное средство и подать голосом сигнал "Человек за бортом".

5.14.1. При оказании первой помощи утонувшему (одновременно вызвать врача) следует очистить рот от песка и др. предметов, вытянуть язык изо рта, уложить животом на колено оказывающему помощь и надавливать на спину. Если вода вышла, а пострадавший не дышит - приступают к искусственному дыханию.

5.15. При внезапном заболевании следует прекратить работу, сообщить производителю работ или бригадиру и вызвать или обратиться к врачу.

6. Требования безопасности по окончании работы

6.1. После окончания работ ДИ обязан:

6.1.1. Произвести уборку рабочего места;

6.1.2. Убрать все грузозахватные устройства, приспособления, инструменты и материалы в указанное место для доставки в такелажный или инструментальный склад;

6.1.3. Убрать ограждение рабочей зоны;

6.1.4. После переработки опасных грузов сдать в санобработку спецодежду и другие СИЗ, принять душ, при необходимости пройти медосмотр;

6.1.5. Доложить бригадиру (звеньевому) или производителю работ о выполнении порученной работы.

6.1.6. Сообщить бригадиру или производителю работ, при работе на ПТО - сменному механику подразделения о всех недостатках, обнаруженных во время работы.

7. Ответственность

За невыполнение требований данной Инструкции ДМ несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 2 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-СТРОПАЛЬЩИКА

ТОИ-РД 31.82.05.02-95

1. Общие требования

1.1. К выполнению обязанностей докера-механизатора-стропальщика (дальше по тексту - стропальщика) допускаются только мужчины, достигшие 18-летнего возраста, признанные медицинской комиссией годными к этой работе по состоянию здоровья, прошедшие обучение в учебно-курсовом комбинате и получившие квалификацию стропальщика, имеющие при себе соответствующее удостоверение, прошедшие первичный инструктаж и обучение безопасным приемам и методам работы на рабочем месте и имеющие вторую квалификационную группу по электробезопасности.

1.2. Стропальщик, допустивший нарушение требований безопасности труда, технологии, направляется на внеочередную проверку знаний. Стропальщик, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

1.3. Стропальщик должен знать и выполнять настоящую Инструкцию по охране труда и Инструкцию N 1 для ДМ.

1.4. Число стропальщиков, одновременно обслуживающих одно ПТО, определяется расстановкой по звеньям, согласно соответствующей технологической документации. При этом в звене должно быть не менее 2-х стропальщиков, один из которых должен быть старшим.

1.5. Стропальщик, допущенный к самостоятельной работе, должен:

1.5.1. Определять пригодность используемой технологической оснастки.

1.5.2. Использовать технологическую оснастку только по назначению.

1.5.3. Подбирать необходимые для работы и правильно использовать стропы, сетки, другую технологическую оснастку в соответствии с массой и размерами поднимаемого и перемещаемого груза по таблице "Стропы стальные, грузовые. Подбор, эксплуатация, хранение".

1.5.4. Знать установленный порядок подачи сигналов крановщику (Приложение N 1 к Инструкции N 3 по охране труда).

1.5.5. Знать меры безопасности при работе стреловых самоход-

ных кранов вблизи линий электропередач.

1.6. Запрещается использовать случайную, немаркированную, неисправную оснастку, применять способы застропки, непредусмотренные технологической документацией.

1.7. Стропальщик в своей работе подчиняется лицу, ответственному за безопасное производство работ по перемещению грузов (производителю работ).

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Перед началом работы стропальщик обязан:

2.1.1. Получить от производителя работ (инженера-организатора, сменного заместителя начальника склада, бригадира) инструктаж о характере и объеме работы, поручаемой ему на смену, а также инструктаж по безопасности труда.

Запрещается приступать к работе, не получив инструктаж.

2.1.2. Подобрать технологическую оснастку, соответствующую массе и характеру поднимаемого груза. Стропы должны подбираться с учетом числа ветвей и такой длины, чтобы угол между ветвями не превышал 90 градусов.

2.1.3. Проверить исправность технологической оснастки, средств укрупнения, наличие на них маркировки.

2.1.4. Проверить освещение рабочего места. При недостаточном освещении стропальщик, не приступая к работе, обязан доложить об этом производителю работ или бригадиру.

2.1.5. При установке стрелового крана ближе 30 м от линии электропередач напряжением свыше 42 В узнать, кто назначен лицом, ответственным за производство работ, и расписаться в наряде.

2.1.6. Подготовить и содержать в чистоте рабочее место, которое должно быть нескользким, чистым, свободным от посторонних предметов.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Во время работы стропальщик обязан:

3.1.1. Застропку и отстропку грузов производить в соответствии со схемами строповки грузов и с учетом маркировки на таре. При отсутствии схем строповки застропку производить по указанию производителя работ.

3.1.2. Уточнить массу груза, предназначенного к перемещению ПТО, по маркировке на грузе или по грузовым документам. Если нет

возможности определить массу груза, узнать его у производителя работ.

3.1.3. Разворачивать тяжеловесы (весом свыше 5 т) и длинномеры (длиной свыше 8 м) следует при помощи двух оттяжек (заведенных во время строповки), багром или длинным крюком.

3.1.4. При строповке грузов стропами соблюдать следующие условия:

3.1.4.1. Стропы накладывать без узлов и перекруток. В местах перегиба стропов на острые металлические углы груза необходимо накладывать прокладки, маты, предохраняющие грузовые стропы от повреждения.

3.1.4.2. На двурогие крюки стропы надевать на оба рога крюка.

3.1.4.3. Кольца и петли (огоны) стропов надевать на крюк свободно.

3.1.4.4. Для свободного продевания или освобождения стропов из-под груза последний устанавливается устойчиво на прокладки. Тяжеловесы и длинномеры должны укладываться на бруски размером не менее 100 х 100 мм и в соответствии с установленной технологической документацией. Концы прокладок не должны выступать за габариты уложенного на них груза более чем на 0,1 м. Запрещается изменять положение прокладок под висящим над ним грузом.

3.1.4.5. При обнаружении неправильной или ненадежной строповки груз немедленно опустить на место и все замеченные недостатки устранить.

3.1.4.6. Стропить груз надлежит так, чтобы во время его перемещения исключалось падение отдельных его частей (досок, бревен, прутков) и обеспечивалось устойчивое положение груза; строповка длинномерных грузов должна производиться не менее чем в двух местах.

3.1.4.7. Застропку железобетонных и бетонных изделий, а также других грузов, снабженных петлями, рымами, цапфами, следует производить за все предусмотренные для подъема петли, рымы, цапфы.

3.1.4.8. Застропку металла, проката следует производить с применением заблаговременно приготовленных матов, прокладок, лапов с лапой и других приспособлений. Трубы в связках (пакетах) следует выгружать металлическими стропами с роликовыми скобами, если обвязка пакетов не снабжена приспособлениями для строповки. Строповку в этом случае производить способом "в удав". При наличии приспособлений для строповки используется специальная технологическая оснастка в соответствии с разработанной технологией. Строповка пакетов за грузовые хомуты разрешается только при нали-

чии гарантии поставщика (отправителя) со ссылкой на соответствующие ГОСТ и технические условия.

3.1.4.9. Не использованные для застропки груза концы многоветвевой подвески укрепить так, чтобы при перемещении груза краном исключалась возможность задевания этими концами за встречающиеся на пути предметы.

3.1.4.10. При спаренной работе кранов застропка грузов должна производиться под руководством производителя работ.

3.1.4.11. Перегрузку труб большого диаметра (720 мм и свыше) следует производить с использованием специальных захватов. Запрещается [illegible] перегрузка таких труб металлическими стропами.

3.1.4.12. Строповку длинномерных грузов в наклонном положении следует производить двойным охватом "в удав" с применением мер, предупреждающих выскальзывание груз (применение прокладок, крепление с помощью дополнительного тросика за торец и т.д.).

3.1.4.13. При строповке грузовые стропы должны находиться на равном расстоянии от торцов подъема, исключающем перекос, для леса не менее 50 см и не менее половины длины подъема, заключенного между стропами.

3.1.4.14. Строповка лесных грузов длиной свыше 3 м должна производиться с помощь металлических стропов с роликовыми скобами. Строповку следует производить на два стропа "в удав". Допускается застропка другими способами, предусмотренными технологией.

3.1.4.15. Строповка круглого леса и других лесных грузов длиной до 3 м допускается одним стропом "в удав" с применением роликовой скобы.

3.1.4.16. Эксплуатация грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических материалов, должна производиться при температуре не ниже минус 40 градусов С и не выше плюс 45 градусов С.

3.2. При строповке грузов с помощью захватов необходимо выполнять следующие требования:

3.2.1. Грузозахватные приспособления выбирать применительно к данному грузу.

3.2.2. Накладывать на груз захваты снимающего действия (различного рода клещевые захваты, для кип, рулонов и др.) без перекосов с таким расчетом, чтобы рабочая поверхность захвата плотно прилегала к грузу.

3.2.3. При строповке (остроповке) груз располагать на горизонтальной поверхности. Грузовые канаты ПТО и стропы захватов

должны быть ослаблены и находиться в вертикальном положении. Подтаскивать груз с помощью захватов не разрешается.

3.2.4. Навешивать захваты на раму (траверсу) равномерно по всей ее длине.

3.2.5. Запрещается поправлять стропы и грузозахватные приспособления при натянутом состоянии грузовых стропов. Для этого груз должен быть опущен на горизонтальную поверхность (причал, пайол трюма и др.) до полного ослабления грузовых стропов.

3.2.6. Для перегрузки крупнотоннажных контейнеров следует применять автоматические и полуавтоматические объемные грузозахватные приспособления (ГЗП). При необходимости применение захватов с ручной застропкой должно осуществляться в соответствии ТД, предусматривающей безопасные приемы выполнения операций по строповке (отстроповке) контейнеров.

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

3.2.8. Перегрузку слабоспрессованных кип или кип с нарушенной упаковкой и с разлохмаченными краями разрешается производить с помощью пригодных для этой цели съемных ГЗП, обеспечивающих надежность строповки и исключающих возможность падений кип. Не разрешается сбрасывать кипы со штабелей.

3.2.9. Захваты для ящичных грузов следует применять только при переработке грузов, имеющих достаточно прочную тару. Не допускать свисания с поддона отдельных грузовых мест свыше 40 мм.

3.2.10. При строповке бухт не допускать перекосов захватов, переплетения и закручивания стропов, соскальзывания полиспастовых стропов с направляющих блоков. Запрещается деформированные рулоны с поврежденными торцами перегружать с помощью торцевых захватов.

3.2.11. Перегрузка кабеля и троса в барабанах должна производиться специальными грузозахватными приспособлениями. Барабаны массой менее 1т допускается перегружать с помощью специальных строповых подвесок (строп-захватов со стропочными устройствами, строп, пропущенных с помощью проволочного крючка через отверстие барабана).

3.3. Запрещается при строповке грузов:

3.3.1. Производить строповку груза, масса которого неизвестна или превышает грузоподъемность ПТО или съемного ГЗП.

3.3.2. Пользоваться поврежденными или немаркированными съемными ГЗП, средствами укрупнения грузовых мест, соединять звенья разорванных цепей болтами или проволокой, связывать канаты.

3.3.3. Производить застропку груза способами, не предусмот-

ренными технологией.

3.3.4. Применять для строповки грузов непредусмотренные приспособления (доны, штыри и др.).

3.3.5. Производить зацепку бетонных и железобетонных изделий, не имеющих маркировки, а также за поврежденные петли.

3.3.6. Подвешивать груз на один рог двурогого крюка.

3.3.7. Забивать крюк стропа в монтажные петли железобетонных изделий или других грузов.

3.3.8. Поправлять ветви стропов в зеве крюка ударами молотка или других предметов.

3.3.9. Поправлять ударами молотка или дома стропы на поднимаемом грузе.

3.3.10. Использовать при строповке крупных стеновых блоков приставные лестницы. В этих случаях следует применять переносные площадки.

3.3.11. Использовать грейфер для подъема людей или грузов, подвешенных с помощью стропов за челюсти грейфера, а также выполнение других работ, для которых грейфер не предназначен.

3.4. Перед подачей сигнала о подъеме груза стропальщик должен:

3.4.1. Убедиться, что груз надежно застроплен и ничем не удерживается: не привяз, не засыпан землей, не заложен другими грузами.

3.4.2. Проверить, нет ли на грузе незакрепленных деталей и инструмента. Перед подъемом труб большого диаметра проверить, чтобы в них не было земли, льда или других предметов, которые могут выпасть при подъеме.

3.4.3. Убедиться, что груз не может во время подъема за что-либо зацепиться.

3.4.4. Убедиться в отсутствии людей возле груза, между поднимаемым грузом и стенами, колоннами, штабелями и другим оборудованием, выйти из опасности.

3.4.5. Укладку груза производить без нарушения установленных для складирования габаритов и без загромождения проходов и проездов. При невозможности соблюдения этих условий работы должны быть прекращены.

3.5. Запрещается при подъеме груза поддерживать стропы или другие съемные ГЗП руками.

3.6. Грузы при их укладке, считая от головки рельса железнодорожного пути, должны находиться на расстоянии не менее 2 м при высоте до 1,2 м, а при высоте укладки более 1,2 м - не менее 2,5

и.

3.7. Перед опусканием груза стропальщик должен осмотреть место, на которое необходимо опустить груз, и убедиться в невозможности падения, опрокидывания или сползания груза.

3.8. Снимать стропы с груза или крюка следует лишь после того, как груз будет надежно установлен, а при необходимости, и закреплен.

3.5.4. Запрещается устанавливать груз на временное перекрытие, трубы, кабели и другие места, не предназначенные для укладки груза.

3.10. Если во время подъема или перемещения груза стропальщик заметит неисправность ПТО или подкранового пути, он обязан немедленно подать сигнал о прекращении подъема (перемещения) груза и сообщить машинисту, водителю ПТО.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции № 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-стропальщик также обязан прекратить работу, а сменные ГЗП должны быть немедленно выведены из эксплуатации при наличии следующих дефектов:

4.1.1. Отсутствием маркировки.

4.1.2. Обнаружении трещины в сварном шве или на основном металле элементов ГЗП.

4.1.3. Износе зева крюка более 10 % от первоначальной высоты вертикального сечения, при остаточной деформации (изгибе) тела крюка в опасных сечениях и в местах переходов к шейке.

4.1.4. Наличии трещин или погнутости соединительной скобы или штыря, отсутствии маркировки на скобе о допускаемой нагрузке.

4.1.5. Удлинении звена цепного стропа более 3 % от первоначального размера и при уменьшении диаметра сечения звена цепи вследствие износа более 10 %.

4.1.6. Уменьшении толщины стенки ручьев блока на 15 - 20 % от первоначальной толщины, наличии трещин на ребордах и ступицах.

4.1.7. Неисправности или отсутствии ручек на захватах.

4.1.8. Наличии на тросах захватов и подвесок резких перегибов, узлов, а также износе, ржавчине и обрыве проволок тросов сверх установленных Нормами браковки стальных канатов.

4.1.9. Сходе каната с блока и защемлении его между щеками и корпусом приспособления.

4.1.10. Отказе в работе привода грузозахвата.

4.1.11. Поломке или заклинивании пружинных элементов.

4.1.12. Отрыве, вырыве и других повреждениях фрикционных накладок, контактирующих с грузом.

4.1.13. Повреждении рабочих шипов захватов.

4.1.14. Неисправности грузозахватных приспособлений, изготовленных из синтетических и полусинтетических материалов (бракуются при наличии повреждений более 10 % основы (продольные нити) и при любых разрывах по кромке ленты).

4.1.15. Угрозе возникновения несчастного случая, аварии электрической колонки, ПТО, ГЗПиУ, повреждения груза и т.д.

5. Требования безопасности по окончании работы

По окончании работ следует убрать рабочее место, всю технологическую оснастку сдать в склад или уложить на отведенное для этого место. О замеченных недостатках в эксплуатации технологической оснастки сообщить бригадиру и производителю работ.

6. Ответственность

За невыполнение требований данной Инструкции ДМ-стропальщик несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Приложение

НОРМЫ БРАКОВКИ СТАЛЬНЫХ КАНАТОВ

Стальной канат выбраковывается при следующих дефектах:

1. Разрыв пряди.

2. Поверхностный и внутренний износ.

3. Поверхностная и внутренняя коррозия.

4. Местное уменьшение диаметра каната включая разрыв сердечника.

5. Уменьшение площади поперечного сечения проволок каната.

6. Деформация в виде волнистости, корзинообразности, выдавливания проволок и прядей, раздавливания прядей, заломов, перегибов и т.п.

7. Повреждения в результате температурного воздействия или электрического дугового разряда.

8. Канатный строп подлежит браковке, если число видимых обрывов наружных проволок каната превышает указанное в таблице 1.

Таблица 1

	Число видимых обрывов проволок на участке канатного стропа длиной		
Стропы из канатов двойной свивки	3д	6д	30д
	4	6	16

Примечание: д - диаметр каната, мм

ИНСТРУКЦИЯ N 3 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-СИГНАЛЬЩИКА

ТОИ-РД 31.82.05.03-95

1. Общие требования

1.1. К выполнению обязанностей сигнальщика допускаются докеры-механизаторы (ДМ), прошедшие обучение, проработавшие в порту не менее 1 года, получившие квалификации сигнальщика и знающие систему сигнализации (приложение 1), имеющие при себе соответствующее удостоверение, прошедшие инструктаж и обучение безопасным приемам и методам работы на рабочем месте.

1.2. Сигнальщик, как правило, назначается старшим группы ДМ технологического звена.

1.3. Сигнальщик, допустивший нарушение требований безопасности труда, направляется на внеочередную проверку знаний. Сигнальщик, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

1.4. Сигнальщик обязан:

1.4.1. Знать и выполнять настоящую Инструкцию, Инструкцию N 1 по охране труда для ДМ, Инструкцию N 2 по охране труда для ДМ-стропальщика.

1.4.2. Знать грузоподъемность обслуживаемого ПТО, не допускать его перегрузки.

1.4.3. Уметь определять пригодность к работе съемных грузозахватных приспособлений (СГЗП), нормы браковки стальных канатов.

1.5. При работе на опасных и разрядных грузах сигнальщик обязан выполнять требования, изложенные в Инструкции N 12 по охране труда для ДМ при перегрузке опасных грузов.

1.6. Сигнальщик должен быть одет в отличительный жилет оранжевого цвета установленного образца.

1.7. При одновременной работе двух портальных кранов на одни трюм могут назначаться два сигнальщика. В случае неполной видимости трюма - на один кран назначается также 2 (два) сигнальщика.

2. Требования безопасности перед началом работ

2.1. Сигнальщик обязан получить инструктаж на рабочем месте

по безопасным приемам и методам работ в соответствии с требованиями ТД от производителя работ или бригадира.

2.2. Сигнальщик должен убедиться, что его рабочее место свободно от грузов и посторонних предметов. При необходимости - подготовить рабочее место, о чем необходимо сообщить производителю работ или бригадиру.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Сигнальщик должен находиться на хорошо освещенном месте в зоне видимости машиниста ПТО на безопасном расстоянии от перемещаемого груза и грузовой стрелы, хорошо видеть место установки (взятия) груза. В случае плохой видимости места установки (взятия) груза, должен быть назначен второй сигнальщик.

3.2. Запрещается сигнальщику, работающему на трапе, принимать участие в каких-либо других работах.

3.3. Спаренная работа погрузчиков при штабелировании длинномерных грузов, при их массовой перегрузке, должна выполняться в соответствии с ППК под руководством опытного сигнальщика, имеющего квалификацию ДМ не ниже 3-го класса.

3.4. Спаренная работа кранов выполняется по командам сигнальщика, имеющего квалификацию ДМ не ниже 3-го класса, под руководством производителя работ и сменного механика крановой группы.

3.5. Запрещается спаренная работа кранов при скорости ветра более 10 м/с.

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

3.7. Перегрузка длинномерных труб и проката, имеющих размеры, близкие к размерам люка, должна производиться по команде сигнальщика, имеющего квалификацию ДМ не ниже 3-го класса и стаж работы в порту не менее 2 лет.

3.8. При одновременной работе двух кранов на один трюм работа производится по командам сигнальщика, имеющего квалификацию ДМ не ниже 3-го класса. Если один сигнальщик не может обеспечить руководство работой двух кранов, выделяется два сигнальщика, один из которых назначается старшим.

3.9. Запрещается сигнальщику находиться в зоне перемещения груза и движения стрелы крана или лебедки.

3.10. Прежде чем дать сигнал к перемещению груза, сигнальщику необходимо убедиться, что груз надежно застроплен и в зоне его

перемещения нет людей.

3.11. Сигнальщик руками подает крановщику (водителю, лебедчику) установленные сигналы о направлении и скорости движения груза до выхода груза в зону видимости крановщика, лебедчика и до окончания перемещения груза водителем погрузчика.

3.12. При погрузке (разгрузке) автомашины после того, как ДМ выйдут из кузова и водитель из кабины автомашины в безопасную зону.

3.13. Для проверки застропки грузов сигнальщик должен произвести пробный подъем на высоту не более 0,2-0,3 м и, убедившись в надежности застропки груза, подать сигнал крановщику (лебедчику) к дальнейшему перемещению груза.

3.14. Скорость перемещения груза с учетом всех требуемых мер безопасности сигнальщик показывает скоростью движения руки.

3.15. Сигнальщик обязан подавать сигналы рукой непрерывно до выхода груза в поле зрения крановщика.

3.16. При выходе перемещаемого груза из зоны обслуживания сигнальщиком, он обязан подать крановщику сигнал "ПРЕКРАЩАЙ КОМАНДУ", после чего крановщик действует самостоятельно.

3.17. Горизонтальное перемещение грузов над надстройками судов, антеннами и электрическими проводами разрешается только по указанию производителя работ. Груз должен быть поднят не менее чем на 1 м выше встречающихся на пути предметов и на расстоянии не менее 1 м от них.

3.18. Сигнальщик обязан требовать от крановщика не оставлять груз на весу при перерывах в работе, хотя бы и кратковременных.

3.19. Запрещается перемещение груза над людьми, кабинами автотранспорта и вагонами, в которых находятся люди.

3.20. В случаях, когда по характеру работы необходимы два сигнальщика на одном пути перемещения груза, зоны действия каждого сигнальщика определяет производитель работ или бригадир. При этом второй сигнальщик должен находиться в зоне зрительной связи крановщика и первого сигнальщика.

3.21. Сигнальщик при перегрузке крупногабаритных тяжеловесов и длинномерных грузов, перемещаемых в наклонном положении, поступает в распоряжение производителя работ, действует по его указаниям.

3.22. Сигнальщик обязан при грозе прекратить работу автомобильного и пневмоколесного кранов.

3.23. Сигнальщику запрещается подавать команды:

3.23.1. Поднимать груз, масса которого неизвестна или превы-

мает установленную грузоподъемность ПТО, съемных грузозахватных приспособлений (ГЗП), а также допускать увеличение количества установленных мест в "подъеме", если грузоподъемность ПТО, съемных ГЗП снижена, исходя из вида и свойства перегружаемого груза.

3.23.2. Поднимать груз за упаковочную обвязку, не имеющую сертификата для строповки.

3.23.3. Перемещать груз с находящимися на нем людьми, при нахождении людей между грузом и стеной (колонной), штабелем, вагоном, если расстояние между ними менее 5 м.

3.23.4. Поднимать груз, если он плохо уложен на поддонах или ненадежно и неправильно застроплен, а также когда грузозахватные приспособления надеты на один рог двурогого крюка.

3.23.5. Поднимать или подтаскивать груз при косом натяжении грузовых канатов крана или механизма лебедки.

3.23.6. Поднимать груз, когда на его поверхности находится другой груз или предметы, не обратые стропами или не закрепленные.

3.23.7. Поднимать примерзший груз или защатый другими грузами.

3.23.8. Освобождать крюком крана зацепленные стропа и другие съемные ГЗП.

3.23.9. Поднимать (опускать) груз на железнодорожные платформы и в полувагоны, если там находятся люди.

3.24. Сигальщик обязан прекратить подачу команд крановщику и прекратить работу крана в случаях застропки (отстропки) грузов с участием людей при скорости ветра более 15 м/с, если в паспорте не указана меньшая величина, при плохой видимости крановщика (недостаточная освещенность, сильный снегопад, ливневый дождь, туман), когда крановщик плохо различает подаваемые ему сигналы или перемещаемый груз.

3.25. Запрещается сигальщику во время производства работы отвлекаться и заниматься посторонними разговорами.

3.26. Сигальщик имеет право покидать рабочее место только с разрешения производителя работ или бригадира, который на период его ухода должен назначать другого сигальщика или остановить работу ПТО.

3.27. Передавая свои обязанности, сигальщик должен передать отличительный жилет оранжевого цвета вновь назначенному сигальщику и разъяснить ему условия и особенности работы с учетом мер безопасности в присутствии производителя работ или бригадира.

3.28. Не допускается подача команд голосом без средств радио-

телефонной связи или сигналами неустановленной формы (см. приложение 1), за исключением команды "СТОП", которая должна исполняться машинистом (крановщиком, водителем) ПТО немедленно, независимо от того как и кем она подана.

3.29. На судах с подпалубными пространствами, недостаточными для укрытия погрузчика, сигнальщик обязан убедиться, что последний находится на расстоянии не менее 5 м от места опускания или подъема груза, а водитель находится в безопасном месте (укрытии).

3.30. При выгрузке грузов грейферов и одновременной работе людей в грузовых помещениях судов сигнальщик обязан не допускать нахождения людей ближе 10 м от раскрытых челюстей грейфера.

3.31. Перед подачей грейфера в трюм сигнальщик обязан предупредить трюмное звено об опасности и, убедившись, что все ушли на безопасное расстояние, дать команду на опускание грейфера в трюм (твиндек).

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

В аварийных ситуациях сигнальщик обязан действовать в соответствии с требованиями разделов 4 Инструкции N 1 по охране труда для ДМ и Инструкции N 2 по охране труда для ДМ-стропальщика.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1 Сигнальщик обязан произвести уборку рабочего места, технологической оснастки.

5.2 О выполненной работе, замеченных недостатках в процессе работы сигнальщик должен сообщить производителю работ или бригадиру.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции сигнальщик несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Приложение 1

СИСТЕМА СИГНАЛИЗАЦИИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ ПО ПЕРЕМЕЩЕНИЮ ГРУЗОВ ПТО

1. "ОСТАНОВИТЬ" (быстрая остановка всех движений груза): руку быстро поднять вверх с наклоном вперед, ладонью в сторону крановщика (рис. 1).

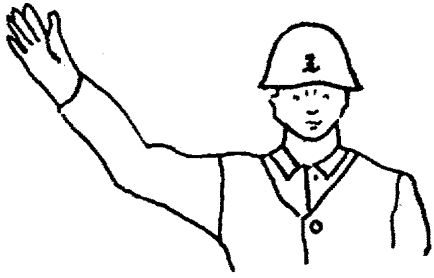

Рис. 1

2. "ПОДНЯТЬ": правая рука поднята вверх, полусогнута, плечо горизонтально, предплечье в вертикальном положении. "Поднять медленно" - кисть вращать по часовой стрелке; "поднять быстро" - рукой до локтя вращать по часовой стрелке (рис. 2).



Рис. 2

3. "ОПУСТИТЬ МЕДЛЕННО": правая рука находится в горизонтальном положении ладонью вниз. Кистью руки производить движение сверху вниз (рис. 3).

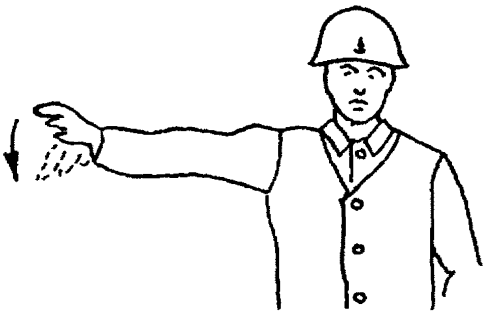

Рис. 3

4. "ОПУСТИТЬ БЫСТРО": правая рука находится в горизонтальном положении ладонью вниз. Всей рукой производить движение сверху вниз (рис. 4).

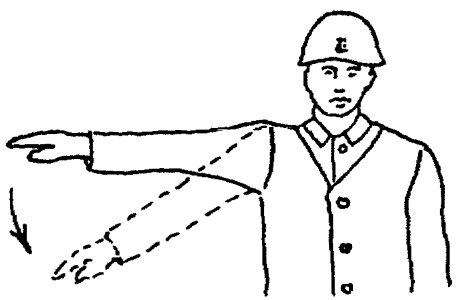

Рис. 4

5. "ГРУЗ ВЛЕВО" или "ГРУЗ ВПРАВО": рука правая или левая в горизонтально положении, полусогнута в локте, ладонью наружу. Рукой до локтя производить движения в сторону перемещения груза (рис. 5 и 6).

Примечание. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к крану) крановщик обязан перемещать груз в сторону, указываемую движением руки.

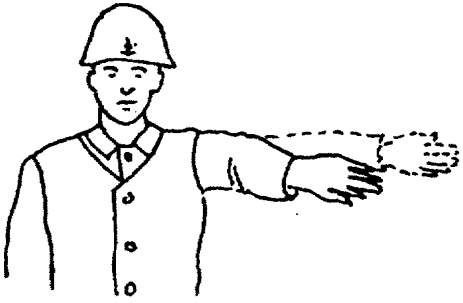

Рис. 5

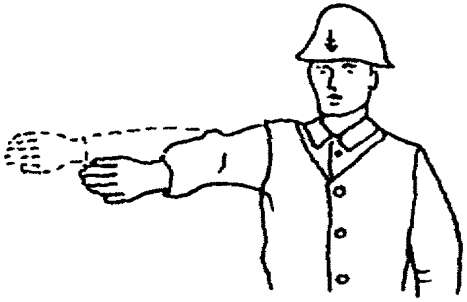

Рис. 6

6. "ГРУЗ ВПЕРЕД" или "ГРУЗ НАЗАД": правая рука полусогнута в локте перед собой, ладонью в сторону движения груза. Рукой до локтя производить движения в сторону необходимого перемещения груза (рис. 7 и 8).

Примечание. Независимо от положения сигнальщика (лицом или спиной к крану) крановщик обязан перемещать груз в сторону, указываемую движением руки.

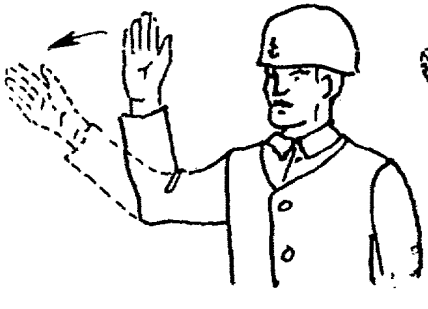

Рис. 7

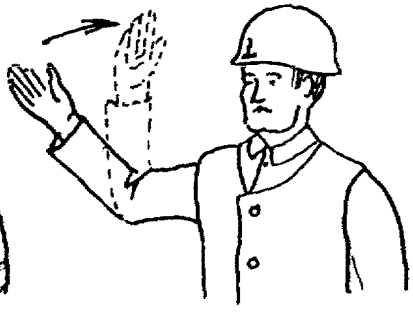

Рис. 8

7. "ЗАКРЫТЬ ГРЕЙФЕР", "ЗАКРЫТЬ СПРЕДЕР": обе руки полусогнуты в локтях, опущены вниз, ладонями внутрь. Обеими руками производить движения вовнутрь (рис. 9).

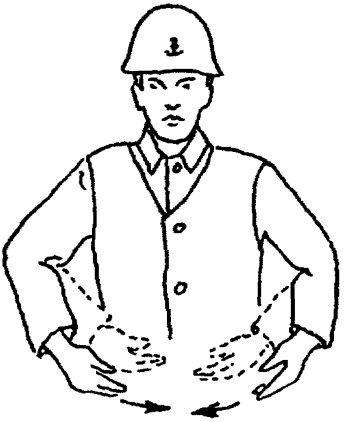

Рис. 9

8. "ОТКРЫТЬ ГРЕЙФЕР", "ОТКРЫТЬ СПРЕДЕР": обе руки полусогнуты в локтях, опущены вниз, ладонями наружу. Обеими руками производить движения наружу (рис. 10).

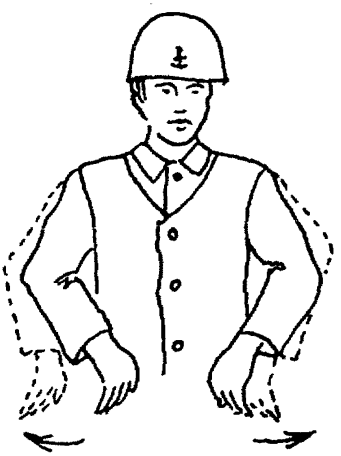

Рис. 10

9. "ПРЕКРАЩАЙ КОМАНДУ": обе руки подняты вверх. Ладонями рук произвести движение в сторону дальнейшего перемещения груза и резко опустить руки вниз (рис. 11).

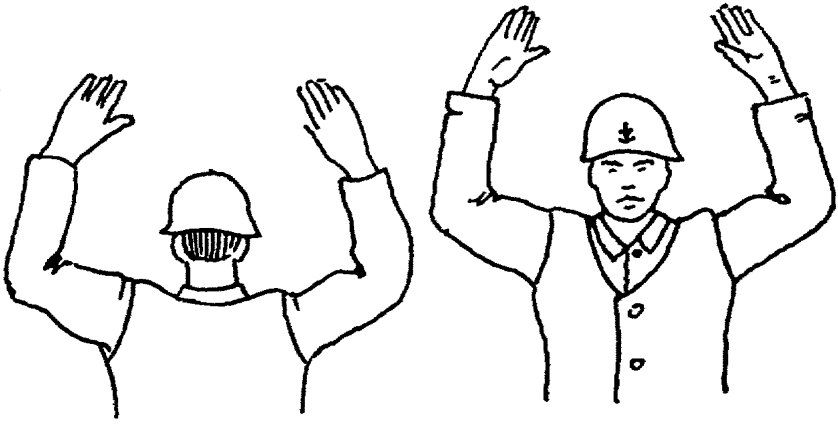

Рис. 11

10. "ОСТОРОЖНО": кисти рук обращены ладонями одна к другой на небольшом расстоянии, руки при этом подняты вверх (рис. 12).

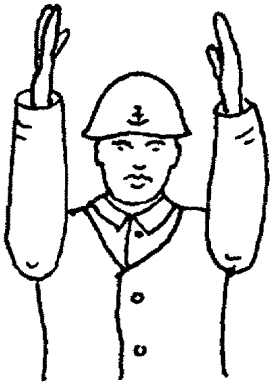

Рис.12

ИНСТРУКЦИЯ N 4 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-КРАНОВЩИКА (МАШИНИСТА) ПОРТАЛЬНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО КРАНА

ТОИ-РД 31.82.05.04-95

1. Общие требования

1.1. К самостоятельному управлению портальным электрическим краном допускаются лица не моложе 18 лет, прошедшие медицинскую комиссию для определения соответствия их состояния здоровья к работе крановщиком, прошедшие обучение и аттестованные в соответствие с требованиями Правил Госгортехнадзора и имеющие запись в удостоверении на право управления данным типом крана. Во время работы удостоверение крановщик должен иметь при себе. Для управления перегрузочными машинами с электрическим приводом крановщик должен иметь квалификационную группу по электробезопасности не ниже 2-й.

1.2. Докер-механизатор (ДМ) обязан:

1.2.1. Знать и выполнять:

1.2.1.1. Требования Инструкции N 1 по охране труда для ДМ и настоящей Инструкции по охране труда для ДМ-крановщика (машиниста) портального электрического крана.

1.2.1.2. Устройство механизмов и технические характеристики кранов, на которых он имеет право работать.

1.2.1.3. Правила сигнализации, принятые в порту (см. Инструкцию N 3).

1.2.2. Проходить повторный инструктаж по охране труда 1 раз в 3 месяца, проходить ежегодную проверку знаний.

1.2.3. Уметь определять пригодность к работе грузозахватных приспособлений и канатов, и знать нормы браковки стальных канатов.

1.3. К управлению электрическими портальными кранами, оборудованными грузовыми электромагнитами и спредерами, допускаются опытные крановщики со стажем работы на кранах не менее года и прошедшие дополнительный инструктаж по работе с электромагнитами и спредерами.

1.4. Допуск к самостоятельной работе крановщиков оформляется приказом. Перед допуском крановщику вручается удостоверение с вкладышем на право управления краном и производственная инструк-

ция.

1.5. Крановщик обязан предъявлять свое удостоверение по требованию представителей органов госнадзора и контроля, лиц по надзору за техническим состоянием и безопасной эксплуатацией грузоподъемных машин, работников предприятия, ответственных за исправное состояние грузоподъемных кранов, за безопасное производство работ по перемещению грузов кранами, и отделов, осуществляющих надзор и контроль.

1.6. Лица, указанные в п. 1.5, в случае нарушения крановщиком данной Инструкции имеют право отстранить его от работы, направить на внеочередную аттестацию.

1.7. Все работы по управлению, техническому обслуживанию и ремонту крана крановщик должен выполнять в спецодежде, спецобуви, используя средства индивидуальной защиты согласно отраслевым нормативным документам.

1.8. При работе на опасных и разрядных грузах крановщик должен выполнять требования, изложенные в инструкциях по безопасности труда при работе на этих грузах.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. При получении задания работать на кране крановщик должен пройти инструктаж у сменного механика по безопасности труда и особенностях работы крана в течение смены, расписаться об этом в вахтенном журнале сменного механика и получить ключ от крана, а вкладыш к удостоверению оставляется у механика.

Перед началом погрузочно-разгрузочных работ крановщик обязан получить инструктаж на рабочем месте у лица, ответственного за безопасное производство работ по перемещению грузов кранами, о месте и габаритах складирования, о массе груза, о безопасных методах работы, о чем делается подпись в наряде-задании.

2.2. Перед подъемом на кран крановщик должен осмотреть ходовую часть крана, состояние и положение противоугонных захватов, правильность положения шлангового электрокабеля и его подключение к электроколонке, состояние грейфера, целостность его канатов и правильность их запасовки. Осмотреть подкрановые пути, убедиться в том, что крановый габарит не загроможден.

Расстояние по горизонтали между выступающими конструкциями кранов и строениями, штабелями грузов и другими предметами должно быть не менее 1 м. В зимнее время проверяется, очищены ли подкрановые пути от снега и льда в зоне передвижения крана.

2.3. Подключение (отключение) перегрузочных машин (кранов) с электрическим приводом к питающим электроколонкам в безопасном исполнении, а также переключение с одной электроколонки на другую разрешается докерам-механизаторам-крановщикам и слесарям-ремонтникам, имеющим квалификационную группу по электробезопасности не ниже 2-й. Выполнять эту работу с обязательным использованием диэлектрических перчаток.

2.4. При обнаружении на портале, переходных мостиках посторонних предметов крановщик обязан убрать их или закрепить. В зимнее время разрешается проход по трапам, настилам, переходным мостикам, если они очищены от снега и льда.

2.5. Подниматься на кран и спускаться с крана разрешается только по специальной исправной лестнице (трапу), не имея в руках или за поясом каких-либо предметов.

2.6. Прежде чем приступить к работе, крановщик должен ознакомиться с записями в вахтенном журнале за предыдущие трое суток, осмотреть и проверить техническое состояние крана.

Для этого крановщик должен:

2.6.1. Проверить состояние крановой подвески и предохранительного замка крюка.

2.6.2. Осмотреть места металлоконструкций, по которым имеется запись в журнале или дано распоряжение механика или старшего инженера.

2.6.3. Осмотреть механизмы и их тормоза, произвести внешний осмотр (без снятия ограждений) электропанелей, рубильников, автоматов.

2.6.4. Проверить наличие и пригодность диэлектрических перчаток с учетом сроков их испытания.

2.6.5. Определить состояние канатов, их крепление на барабанах.

2.6.6. Проверить исправность установленного на кране освещения.

2.6.7. Установить наличие пломбы на ограничителе грузоподъемности.

2.6.8. Произвести во время осмотра крана смазку его механизмов, подлежащих внесенной смазке.

2.7. Осмотр крана как пе ред началом смены, так и в процессе работы должен производиться при отключенном автомате (рубильнике) в кабине крановщика и вывешенном плакате "НЕ ВКЛЮЧАТЬ - РАБОТАЮТ ЛЮДИ".

2.8. При осмотре крана в темное время суток необходимо поль-

зоваться переносной лампой напряжением не свыше 12 В, имеющей исправный шланговый кабель, надежную арматуру и штепсельную вилку.

2.9. Включение главного автомата (рубильника) перед пуском крана крановщик должен производить лишь убедившись, что на кране людей нет, а рукоятки и штурвалы всех контроллеров находятся в нулевом положении.

Запрещается приступать к работе на кране, если на автомате или рубильнике вывешен плакат "НЕ ВКЛЮЧАТЬ - РАБОТАЮТ ЛЮДИ". В этом случае крановщик обязан доложить сменному или групповому механику.

2.10. На кранах с воздушным управлением в зимнее время проверяется состояние воздушной системы. Для этого компрессор перед включением проворачивается от руки на 3 - 4 оборота и обстукиваются ленточные тормоза механизмов.

Перед включением крана в работу по показаниям манометров нужно убедиться в наличии рабочего давления в системе, продуть воздушную систему и опробовать ее вхолостую, убедиться в нормальной работе регулировочных устройств (клапанов, реле).

2.11. После осмотра крана перед пуском его в работу крановщик обязан опробовать вхолостую все механизмы на ходу и проверить при этом исправность действия:

2.11.1. Механизмов крана и электрической аппаратуры.

2.11.2. Приборов и устройств безопасности (ограничителей, выключателей, аварийной кнопки, сигнала).

2.11.3. Фрикционов, тормозов и остановов.

2.11.4. Указателя вылета стрелы.

Убедившись в исправности крана крановщик делает запись в вахтенном журнале: "Кран принят в технически исправном состоянии", расписывается и приступает к работе.

2.12. При обнаружении во время осмотра и опробования крана неисправностей, препятствующих безопасной работе крана, крановщик, не приступая к работе, должен доложить об этом механику и сделать соответствующую запись в вахтенном журнале.

2.13. Устранение неисправностей в механической и электрической частях крана производят бригада технического обслуживания, дежурные слесарь и электромонтер группы механизации.

2.14. В отдельных случаях крановщику разрешается производить своими силами устранения неисправностей только в механической части согласно требованиям квалификационных характеристик и классности, о чем он делает запись в вахтенном журнале.

Крановщику категорически запрещается производить ремонт электрооборудования крана и другие какие-либо работы по электрочасти.

2.15. Перед началом работы с электромагнитами крановщик обязан на питающей колонке крана вывесить трафарет: "КОЛОНКУ НЕ ВКЛЮЧАТЬ - КРАН РАБОТАЕТ С МАГНИТОМ" и проверить:

2.15.1. Крепление траверсы к грузовому крюку крана.

2.15.2. Подключение вилок к коробке на траверсе.

2.15.3. Крепление стального каната к траверсе и питающего кабеля к коробке магнита.

2.15.4. Прохождение через блоки натяжного стального каната и питающего кабеля.

2.15.5. Освобожден ли натяжной груз от стропного устройства.

2.15.6. Крепление оттяжки успокоителя к траверсе.

2.15.7. Наличие ограждения зоны работы крана.

2.16. При работе со спредером перед началом работы крановщик обязан проверить и записать в вахтенном журнале:

2.16.1. Техническое состояние и исправность спредера.

2.16.2. Шплинтовку гаек траверсы для подвески спредера на двурогий крюк.

2.16.3. Степень износа и повреждения канатов подвески спредера.

2.16.4. Холостую все движения спредера.

2.17. При обнаружении неисправностей доложить об этом инженеру-организатору и механику.

2.18. Крановщик обязан также выполнять требования раздела 2 Инструкции для докера-механизатора.

3. Требования безопасности во время работы крана

3.1. Во время работы крана крановщик должен быть внимательным и не отвлекаться от своих прямых обязанностей.

3.2. Крановщик обязан выполнять только порученную работу. Крановщик не должен допускать на кран посторонних лиц. После полученного предупреждения лиц о входе на кран или выходе из него обязан прекратить работу крана.

В кабине управления, кроме крановщика, одновременно может находиться только один человек: стажер, рабочий по техническому обслуживанию крана или лицо инженерно-технического состава.

Для проверки технического состояния крана лица инженерно-технического состава и рабочие по техническому обслуживанию имеют

право остановить работу крана, о чем должна быть сделана запись в вахтенном журнале с указанием даты, времени и причин, вызвавших остановку крана, оставив при этом четкую подпись.

3.3. Во время работы крана дверь, ведущая в каминное отделение и кабину управления, должна быть закрыта.

3.4. Запрещается крановщику производить краном погрузочно-разгрузочные работы во время технического осмотра, ремонта и покраски кранов.

3.5. При нахождении людей на поворотной части или у механизмов кран должен быть обесточен и вывешен плакат "НЕ ВКЛЮЧАТЬ - РАБОТАЮТ ЛЮДИ". Исключение составляют случаи, когда производится осмотр или проверка крана слесарем (электромонтером) по техническому обслуживанию или лицом инженерно-технического персонала. В данном случае крановщик может включить механизмы только по указанию и сигналам лиц, производящих осмотр или проверку крана.

Если проверяющий находится вне зоны видимости крановщика, то для передачи сигналов крановщику он должен выставлять сигнальщика-слесаря по техническому обслуживанию.

3.6. Во время устранения неисправности слесарем или электромонтером кран должен быть обесточен и вывешен плакат на автомате "НЕ ВКЛЮЧАТЬ - РАБОТАЮТ ЛЮДИ".

Во время пребывания на кране электромонтера, крановщик должен находиться рядом.

3.7. Включение механизмов и аппаратов для опробования крановщик производит по ясно различимым командам электромонтера или слесаря лишь после того, как убедится, что электромонтер или слесарь находятся в безопасном месте.

3.8. Все перемещения кранов, грузозахватных приспособлений, тары и грузов можно производить только по команде сигнальщика, одетого в жилет оранжевого цвета с надписью "сигнальщик". При отсутствии зрительной связи между крановщиком и сигнальщиком, должен назначаться дополнительный сигнальщик.

3.9. При выполнении грузовых работ крановщик не имеет права выполнять команды, подаваемые голосом, производить работу по командам (сигналам), которые он не понял, а также командам (сигналам), противоречащим инструкциям по безопасности труда, технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования. Крановщик должен производить работу по установленной системе сигнализации (см. Инструкции сигнальщика N 3).

Перевалка навалочных грузов краном допускается без сигнальщика при условии хорошего обзора крановщиком всей рабочей зоны и

отсутствия людей в трюме.

Использование крана при зачистке трюмов (твиндеков) производится только под руководством сигнальщика.

3.10. Сигнал "СТОП" выполняется крановщиком от любого лица, независимо от того, как он подан (рукой или голосом).

3.11. Крановщик должен предупреждать находящихся в зоне работы крана людей звуковыми сигналами о необходимости отойти в безопасное место. В случае нахождения людей в опасной зоне крановщик не имеет права начинать или продолжать работу кранов.

3.12. Одновременная работа двух кранов на один трюм (за исключением перегрузки навалочных-насыпных грузов с помощью грейферов):

3.12.1. Разрешается при условии, что ширина люков не менее 8 м и длины не менее 9 м и только в светлое время суток.

Люки длиной свыше 20 м, а также парные люки должны рассматриваться как 2 самостоятельных. Работа на таких люках может производиться в любое время суток.

Краны должны работать поочередно, движение кранов не должно быть встречным и исключать возможное задевание противовесом или грузом рядом стоящего крана или надстройки судна и других его элементов.

3.12.2. Должна производиться только по команде сигнальщика, назначаемого из наиболее опытных ДМ, имеющих квалификацию не ниже 3-го класса. В случае, если один сигнальщик не может обеспечить руководство работой двух кранов, выделяется дополнительно сигнальщик, один из которых назначается старшим.

3.12.3. Разрешается при перегрузке навалочных грузов грейферами только при отсутствии людей в трюме и обязательно под руководством сигнальщика.

3.12.4. Запрещается если крановщики работают в сверхурочное время.

3.12.5. Не допускается при погрузке-выгрузке длинномерных грузов.

3.13. При работе без сигнальщика перед подъемом и опусканием груза, находящегося вблизи стены, колонны, штабеля груза и т.п., если расстояние между ними менее 5 м, крановщик должен убедиться в отсутствии стропальщика и других лиц между поднимаемым грузом и указанными частями здания или оборудования, а также в невозможности задевания поднимаемым грузом за стены колонны и т.п. При наличии угрозы несчастного случая, аварии или повреждения груза работа кранов должна быть немедленно прекращена.

3.14. При передвижении крана к установке его в рабочее положение кран следует установить так, чтобы при его повороте исключалось задевание поворотной частью крана о другие краны, надстройки судов, зданий и т.п.

3.15. Все движения крана, а также торможение его во время работы должно производиться плавно, без рывков и с надлежащей осторожностью.

3.16. Движения крана должны заканчиваться постепенным снижением скорости.

Груз, грейфер, подвеска и другие грузозахватные приспособления должны проноситься над встречными предметами и надстройками судна на высоте не менее 1 м и на расстоянии от них по горизонтали не менее 1 м.

3.17. Не разрешается внезапный перевод механизмов с прямого хода на обратный. Это разрешается в виде исключения для предотвращения несчастных случаев с людьми или аварий.

Примечание. Пункт 3.17 не распространяется на типы машин, инструкция по эксплуатации которых предусматривает динамическое торможение механизмов.

3.18. Запрещается подводить движущиеся части механизмов на больших скоростях к концевым упорам и ограничителям.

3.19. Запрещается пользоваться концевыми выключателями в качестве рабочих органов для автоматической остановки механизмов.

3.20. При подъеме груза следует предварительно поднять его на высоту не более 0,2-0,3 м от поверхности, чтобы проверить застропку груза и надежность действия тормозов. При обнаружении ненадежности действия тормозов или неправильности застропки крановщик должен немедленно опустить груз на место и до полного устранения недостатков подъем груза не производить.

3.21. При перегоне крана с одного места на другое необходимо убедиться, что путь передвижения исправен и свободен. В случае работы в рамп складов, где не соблюдается безопасный габарит, передвижение кранов производится только под руководством производителя работ.

При работе на сыпучем грузе с бункерами передвижение крана допускается только под руководством механика крановой группы или производителя работ.

3.22. Не разрешается опускать груз на автомашины или поднимать груз, находящийся на них, при нахождении людей в кузове и кабине автомашины. Допускается обвязка груза стропами без его подъема при нахождении людей в кузове автомашины, полувагоне или

платформе, при условии, что докеры-механизаторы не должны придерживать стропы руками.

3.23. Не разрешается поднимать, опускать и перемещать краном людей, кроме случаев оказания помощи пострадавшим с принятием необходимых мер предосторожности и по указанию производителя работ.

В отдельных случаях допускается подъем людей кранов в специальной люльке для производства окрасочных и ремонтных работ, осмотра металлоконструкций, работ по креплению и раскреплению груза после получения инструктажа в соответствии с инструкцией по охране труда для работающих на высоте с использованием люльки. Способ подвешивания люльки должен исключать возможность ее опрокидывания и падения. Люльки должны быть снабжены ограждением высотой не менее 1,2 м. Устройство дверей на ограждении не разрешается. Необходимо принять меры для защиты людей от возможного задевания люльки за выступающие части зданий и сооружений.

3.24. Запрещается при подъеме и перемещении грузов:

3.24.1. Поднимать груз, масса которого превышает грузоподъемность крана для установленного вылета стрелы. Если крановщик не знает массу груза, то он должен получить об этом сведения от руководителя работ или сигнальщика.

3.24.2. Подтаскивать и поднимать груз крюком крана при наклонном положении грузовых канатов, а также раскачивать или оттягивать груз, находящийся на весу. Подтаскивать груз разрешается только с применением канифас-блоков или других приспособлений, обеспечивающих вертикальное положение грузовых канатов крана. При подтаскивании грузов с помощью канифас-блоков должна быть исключена возможность задевания груза за препятствия на пути его движения.

3.24.3. Отрывать грузы, засыпанные землей или заложенные другими грузами, грузы, привернутые болтами, залитые бетоном или прикерзшие к земле, а также раскачивать их с целью отрыва.

3.24.4. Применять грузозахватные приспособления, вспомогательный такелаж, устройства и тару, не соответствующие по грузоподъемности массе поднимаемого груза, а также использовать их для выполнения работ, для которых они не предназначены.

3.24.5. Поднимать и перемещать груз в случае неправильной его строповки, а также поднимать груз при угрозе развала или падения рядом сложенного груза или груз, подвешенный за один рог двурогого крюка.

3.24.6. Подавать груз в оконные и дверные проемы, если они не имеют приемных площадок.

3.24.7. Поднимать и опускать стрелу с грузом у кранов, для которых положение стрелы является установочным, а не рабочим.

3.24.8. Поднимать груз за упаковочную обвязку, не предназначенную для этой цели, а также груз, на котором находятся люди и незакрепленные предметы.

3.24.9. Освобождать крюком крана зацепленные стропы и другие грузозахватные приспособления (за исключением случаев, оговоренных в РТК (ВТИП).

3.24.10. Производить работу, противоречащую рабочим технологическим картам, временным технологическим инструкциям или планам организации работ, а также перемещать груз над вагонами, автомашинами и другими транспортными средствами, перекрытиями, под которыми размещены люди, служебные и производственные помещения, где находятся люди (за исключением случаев, утвержденных главным инженером).

3.24.11. Зачерпывание груза грейфером ближе 1 м от электрических питающих колонок.

3.24.12. Поднимать людей, ядовитые и взрывчатые вещества, сосуды с газом, находящиеся под давлением, краном с групповым приводом, механизмы подъема которых оборудованы фрикционными или кулачковыми муфтами включения.

3.25. Запрещается крановщику производить работы по регулированию оборудования, а также заклинивать контакторы и автоматы, отключать приборы безопасности и тормоза механизмов крана. Запрещается использовать концевые выключатели в качестве рабочих органов для автоматической остановки механизмов.

3.26. При недостаточном освещении места работы, при сильном снегопаде или тумане, когда крановщик плохо различает сигналы или груз, он должен прекратить работу и сообщить об этом механику.

3.27. Работа кранов в случаях непосредственного участия людей в строповке-отстроповке грузов при скорости ветра не более 15 м/с (если в паспорте не указана меньшая величина) допускается:

3.27.1. При оснащении кранов сменными грузозахватными органами с дистанционным управлением (грейферами, электромагнитами, захватами для рулонов стали), не требующими непосредственного участия людей в строповке-отстроповке и направлении груза с помощью багров или оттяжек. Работа их разрешается до значений скорости ветра, указанных в паспортах кранов.

3.27.2. При перегрузке следующих грузов в зависимости от конкретной скорости ветра для каждого крана установлены приказом по предприятию:

- навалочные и насыпные (кроме пылевидных) - грейферами;

- металлолом и чугун в чушках - электромагнитами и грейферами-полипами;

- рулоны стали - захватами.

3.28. При получении сообщения от руководителя работ или механика о силе ветра свыше предусмотренной нормами (15 м/с) крановщик обязан немедленно прекратить работу, установить стрелу по направлению действия ветра, поставить кран на противоугонные приспособления и принять меры предосторожности в соответствии с заводскими инструкциями по эксплуатации кранов.

Крановщик также обязан прекратить работу крана и доложить механику, если усиливающийся ветер затрудняет управление краном и дальнейшая работа может привести к происшествию.

3.29. Крановщику не разрешается производить регулировку тормоза механизма при поднятом грузе, а также устраивать приспособления для растормаживания вручную.

3.30. Спаренная работа кранов может производиться крановщиками со стажем работы не менее одного года на кранах данного типа и сигнальщиками с квалификацией докера-механизатора не ниже 3-го класса под руководством производителя работ и сменного механика крановой группы:

3.30.1. С применением специальных траверс для распределения нагрузки пропорционально грузоподъемности кранов.

3.30.2. Без траверсы - после принятия надлежащих мер для правильного распределения нагрузки между ними под руководством сменного (группового) механика крановой группы.

3.31. При спаренной работе крана совмещение подъема-спуска с другими движениями крана не разрешается.

Запрещается спаренная работа кранов при скорости 10 м/с и выше.

3.32. При спаренной работе кранов вес поднимаемого груза, включая массу траверсы (балансира), не должен превышать суммарной грузоподъемности обеих кранов при соответствующих вылетах и должен быть распределен между ними так, чтобы ни один из кранов не был перегружен.

3.33. Во время спаренной работы кранов допускается наклон траверсы по горизонтали не более 20 градусов (наклон 20 градусов соответствует превышению одного конца балансира над другим на 30-35 см на каждый метр его длины).

3.34. Подъем груза спаренными кранами должен производиться только при вертикальном положении грузовых тросов. При повороте и

передвижении кранов допускается отклонение грузовых тросов от вертикали не более 3 градусов (это соответствует отклонению от вертикали на 5,3 см на каждый метр длины грузовых тросов от носа стрелы до места застропки).

3.35. При наличии на кране стажера (ученика) ни крановщик, ни стажер не имеют права отлучаться с крана даже на короткое время, не предупредив об этом друг друга. При уходе крановщика стажеру управлять краном не разрешается.

3.36. При необходимости выхода крановщика из кабины для осмотра крана необходимо отключить рубильник (автомат) в кабине управления и вывесить плакат "НЕ ВКЛЮЧАТЬ - РАБОТАЮТ ЛЮДИ".

3.37. При работе одним крюком на кранах с неуравновешенной стрелой крюк неработающего механизма должен быть поднят в наивысшее положение.

3.38. В процессе работы крановщик должен периодически проверять состояние электродвигателя (на нагрев), положение канатов на барабанах, состояние тормозов. При обнаружении неисправностей или замечаний в работе, которые могут привести к аварии или выходу из строя оборудования, необходимо прекратить работу и доложить механику крановой группы.

В зимнее время на кранах с воздушным управлением через каждые 2 часа работы необходимо продувать воздушную систему. Работа крана на время продувки прекращается.

3.39. Запрещается оставлять подвешенный груз и грузозахватные приспособления на кране во время перерывов в работе или после окончания работы. В случае невозможности опустить груз, место должно быть ограждено.

3.40. При работе грейфером и электромагнитом, а также в случаях особо оговоренных в рабочих технологических картах, крановщик обязан перед началом работы убедиться, что в зоне действия крана не производятся какие-либо работы и нет людей, что место работы ограждено и вывешены плакаты, запрещающие проход. Во время работы грейфером или электромагнитом нахождение людей на платформе, автомашине, полувагоне и другом подвижном транспорте не допускается.

Нахождение людей в трюме судна или барже при работе электромагнитом не допускается, а при работе грейфером и одновременной работе людей в трюме должны быть соблюдены следующие меры предосторожности:

3.40.1. Сигнальщик должен находиться вне зоны действия крана.

3.40.2. Сигналы для опускания грейфера в трюм или на подъем

должны подаваться только после предупреждения людей об опасности и ухода их в безопасное место, при этом расстояние от раскрытых челюстей грейфера до людей должно быть не менее 10 м.

3.40.3. Запрещается использование грейфера для подъема людей и выполнения работ, на которые грейфер не рассчитан.

3.40.4. Не допускается забрасывание груза грейферов в подпалубное пространство и твиндеки. Грузовые канаты при работе грейфера должны находиться в вертикальном положении.

3.41. Суммарная масса грейфера, грузоподъемного электромагнита или спредера вместе с поднимаемым грузом не должна превышать номинальной грузоподъемности крана.

3.42. Обслуживание электромагнитов, грейферов и спредеров, устранение неполадок в процессе работы проводятся только в перерывах работы крана, после того как они опущены на землю и закреплены. При этом электромагнит, грейфер и спредер должны находиться в устойчивом положении и должны быть отключены от электропитания.

Устранение неисправностей электромагнита, грейфера и спредера производятся после уведомления об этом механика крановой группы и получения от него дополнительного инструктажа по безопасному и правильному выполнению работ.

3.43. При всякой вынужденной остановке крана крановщик обязан доложить об этом механику крановой группы.

3.44. На время перерывов в работе (обед, пересменка, окончание работы, другие случаи ухода с крана) кран должен быть отключен от электропитания (обесточен) рубильником на портале.

3.45. Во время работы с электромагнитом крановщик обязан:

3.45.1. Убедиться в отсутствии людей в огражденной зоне.

3.45.2. Предусмотреть и избежать всевозможных обрывов питающего кабеля.

3.45.3. Не оставлять электромагнит без груза под напряжением. Выполнение каких-либо работ с электромагнитом допускается только при полном его отключении от источника питания.

3.45.4. При опускании электромагнита траверсу не опускать на магнит.

3.45.5. Подъем магнита с грузом производить через 10 с после включения магнитной станции на 2-е положение.

3.45.6. Для полного размагничивания выключатель перекличить в обратную сторону от нейтрального положения на 1-е положение.

3.45.7. Электромагнит включать только после его опускания на груз. Запрещается подводить к грузу сверху или сбоку включенный электромагнит.

3.45.8. При обрыве питающего кабеля включить рубильник магнитного контроллера.

3.45.9. Перемещение монолитных грузов (плит, болванок и т.д.) грузоподъемными электромагнитами производить только при наличии страхующего устройства, предотвращающего обрыв и падение груза при потере питания электромагнита.

3.46. Во время работы со спредером крановщик обязан:

3.46.1. Убедиться, что в зоне работы крана нет посторонних людей. При осмотре днища контейнера, находящегося на весу, рабочие должны находиться не ближе 5 м от него.

3.46.2. Для устранения раскачивания спредера с контейнером при работе с оттяжкой после накладки спредера уменьшить вылет стрелы до отвесного положения грузовых канатов крана.

3.46.3. Перемещать контейнер на расстояние не менее 5 м от находящихся людей.

3.46.4. Подъем, перемещение и опускание контейнеров выполнять плавно, без рывков, с замедлением движения при приближении к месту укладки, без ударов и задеваний за соседние контейнеры и конструкции.

3.47. Запрещается крановщику во время работы со спредером:

3.47.1. Использовать спредер не по прямому назначению.

3.47.2. Производить самостоятельный ремонт спредера.

3.48. Во время работы с грейфером на бункер крановщик обязан:

3.48.1. Не допускать ударов грейфера по металлоконструкции бункера. Запрещается устанавливать грейфер на бункер.

3.48.2. Постоянно контролировать наличие и исправность предохранительной решетки и местонахождение ДМ, обслуживающих бункер.

3.48.3. При обнаружении каких-либо нарушений требований безопасности труда необходимо прекратить работу и доложить производителю работ.

3.49. Запрещается держать грейфер на весу с сыпучим пылящим грузом.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции по охране для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-крановщик также обязан прекратить работу крана в случаях:

4.1.1. Неисправности грузозахватных приспособлений, устройств и тары.

4.1.2. Повреждения изоляции гибкого кабеля, неисправности заземления или перегорания предохранителя.

4.1.3. Повышенного нагрева электрических моторов, агрегатов и аппаратуры, возникновения пожара.

4.1.4. Нарушения системы блокировки электрической защиты.

4.1.5. Падения напряжения под нагрузкой ниже 15 В от номинального напряжения сети.

4.1.6. Остаточных деформаций, крутого перегиба, превышения нормы допускаемого поверхностного износа крановых канатов.

4.1.7. Неисправности механизмов подъема грузов или механизма изменения вылета стрелы.

4.1.8. Появление шумов в механизмах.

4.1.9. Схода каната с барабана или блока.

4.1.10. Ослабления соединений крюка и неисправности предохранительных замков на крюке, наличие трещины на крюке или выявления износа зева крюка более 10 % первоначальной высоты сечения.

4.1.11. Неисправности тормозов, ограничителей концевых выключателей и сигнализации.

4.1.12. Появления неисправности подкрановых путей.

4.1.13. Отказа действия звукового сигнала на кране.

4.1.14. Закручивания канатов грузового полиспаста.

4.1.15. Угрозы возникновения несчастного случая, аварии крана, поломки или повреждения груза.

4.1.16. При отсутствии сигнальщика.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. По окончании работы крановщик обязан:

5.1.1. Не оставлять груз, электромагнит, грейфер и другие грузозахватные приспособления в подвешенном состоянии.

5.1.2. Установить спредер и другие грузозахватные приспособления на штатное место.

5.1.3. Поднять крюк в верхнее положение, а стрелу - установить на минимальный вылет.

5.1.4. Поставить рукоятки всех контроллеров в нулевое положение.

5.1.5. Завать все ленточные тормоза.

5.1.6. Застопорить все барабаны храповиками.

5.1.7. Выключить автомат и рубильник.

5.1.8. Произвести уборку в кабине управления, в машинном отделении крана.

5.1.9. Произвести запись в вахтенном журнале о техническом состоянии и сдаче крана и расписаться.

5.1.10. Запереть на замок кабину крана и машинное помещение.

5.1.11. Поставить кран на противоугонные устройства. Произвести осмотр бункера.

5.1.12. Доложить механику крановой группы о состоянии крана, бункера и всех неполадках, которые были в процессе работы.

6. Ответственность

6.1. При работе на кране крановщик несет ответственность за:

6.1.1. Сохранность крана и за все последствия, возникшие в случае нарушения данной инструкции.

6.1.2. Сознательный подъем груза, масса которого превышает грузоподъемность крана.

6.1.3. Все действия ученика, прикрепленного к нему для прохождения стажировки.

6.1.4. Использование крана не по прямому назначению.

6.1.5. Передачу управления краном или ключей от крана другому крановщику без разрешения механика крановой группы.

6.1.6. Соблюдение установленного режима работы.

6.2. За невыполнение данной Инструкции ДМ-крановщик несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 5 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-ВОДИТЕЛЯ АВТОПОГРУЗЧИКА

ТОИ-РД 31.82.05.05-95

1. Общие требования

1.1. К управлению автопогрузчиком допускаются лица не моложе 18 лет, признанные медицинской комиссией годными к управлению транспортом, прошедшие обучение, имеющие соответствующее удостоверение водителя, вкладыш к нему и квалификационную группу по электробезопасности не ниже второй.

1.2. При выполнении работы вне территории порта водитель обязан иметь удостоверение водителя, выданное Госавтоинспекцией (ГАИ).

1.3. Водитель АП обязан знать и выполнять:

1.3.1. Инструкцию завода-изготовителя по уходу и эксплуатации АП, на которые он имеет право управления.

1.3.2. Инструкцию по организации дорожного движения на режимной территории предприятия.

1.3.3. Инструкцию N 1 по охране труда для ДМ и данную Инструкцию по охране труда для ДМ-водителя автопогрузчика (АП).

1.3.4. Таблицу допустимых нагрузок на вилах, стреле в зависимости от положения центра тяжести груза и диаграмму устойчивости автопогрузчика, на котором он работает.

1.4. Водитель должен проходить ежегодную проверку знаний инструкций по охране труда, требований технической эксплуатации ПТО и электробезопасности.

Водитель, допустивший нарушение требований охраны труда и технической эксплуатации, направляется на внеочередную проверку знаний. Водитель, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

1.5. Водитель обязан работать только на АП, который ему выдан сменным механиком или дежурным по стоянке. Запрещается самовольное использование погрузчиков.

1.6. Водитель должен применять все сменные грузозахватные органы для данного АП, знать и выполнять порядок взятия, перемещения, укладки груза согласно рабочим технологическим картам, временным технологическим инструкциям и планам организации работ.

1.7. Водитель АП обязан производить профилактическое обслуживание закрепленной за ними машины согласно графику после получения инструктажа от механика. Выполнять работы в спецодежде, спецобуви и средствах индивидуальной защиты.

2. Требования безопасности перед началом работы.

2.1. Иметь при себе удостоверение с записью на право управления АП данного типа и вкладыш к нему, а при работе вне территории порта - и удостоверение водителя транспортного средства, выданного ГАИ.

2.2. Получить наряд и инструктаж у сменного механика с учетом особенностей работы погрузчика в течение смены.

2.3. Проверить техническое состояние АП, а именно:

2.3.1. Провести внимательный внешний осмотр АП.

2.3.2. Проверить уровень масла в двигателе, наличие топлива в баке, заправку радиатора водой (антифризом), уровень масла в баке гидросистемы, уровень электролита в аккумуляторных банках (12-15 мм от верхнего края пластин), при необходимости - долить. При проверке уровня воды необходимо осторожно открывать пробку радиатора, оберегая лицо и руки от ожогов.

2.3.3. Проверить прогиб ремней вентилятора и генератора (10-15 мм), затяжку болтов крепления генератора, давление воздуха в шинах, крепление полуосей, затяжку гаек, колес.

2.3.4. Проверить свободный ход педали сцепления (35-45 мм), свободный ход педали тормоза (8-14 мм). При необходимости отрегулировать изменение длины тяги.

2.3.5. Установить рычаг коробки передач в нейтральное положение, запустить двигатель и проверить его работу. Убедиться в отсутствии течи масла, топлива, воды (антифриза).

2.3.6. Проверить исправность грузоподъемного механизма, убедиться в отсутствии повреждений грузовых цепей и исправности крепления цепей и каретки, крепление грузозахватных органов, герметичность всех соединений гидроприводов.

2.3.7. Проверить исправность ходовой части, рулевого управления, люфт по рулевому колесу - не более 30 градусов, если норма не установлена заводом-изготовителем, ручного и ножного тормозов. При необходимости отрегулировать. Проверить исправность освещения, звукового сигнала, стоп-сигнала и контрольно-измерительных приборов.

2.4. После осмотра и опробования водитель обязан доложить о

техническом состоянии погрузчика сменному механику. После приемки водителем АП вся ответственность за техническое состояние и правильную эксплуатацию ложится на него.

2.5. В зависимости от теплового состояния двигателя и температуры окружающей среды водитель обязан производить запуск двигателя согласно Инструкции по эксплуатации данного типа АП. Запрещается подогревать двигатель открытым огнем.

2.6. Начинать работу или движение АП следует только после прогрева двигателя не менее чем на 50 градусов С.

Запрещается:

- ускорять прогрев двигателя работой на больших оборотах;
- загрузка непрогретого двигателя.

2.7. Перед началом движения необходимо убедиться в том, что путь свободен, и подать предупредительный сигнал. Подача сигнала не дает преимущественного права проезда и не освобождает водителя от ответственности за принятие других мер безопасности.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. На рабочем месте водитель обязан получить инструктаж от производителя работ по виду выполняемой работы с учетом технологии и мер безопасности.

3.2. Необходимо соблюдать Правила дорожного движения: при движении быть внимательным, подавать предупредительные сигналы при выезде из гаража, склада, обгоне, объезде, поворотах или местах сосредоточения людей и транспорта. Поданный сигнал не снимает с водителя ответственности за аварии или наезд.

3.3. Скорость движения должна выбираться водителем в зависимости от профиля, ширины и состояния незанятой проезжей части дороги, обзорности и видимости, особенностей транспортных средств, перевозимого груза, действия других водителей и поведения окружающих лиц с таким расчетом, чтобы в конкретно сложившейся обстановке быть способным замедлить движение или остановиться.

3.4. Скорость движения автопогрузчика не должна превышать:

20 км/ч - по главной дороге;

10 км/ч - по боковым проездам вдоль складов и причалов;

6 км/ч - по главным проездам в закрытых складах;

3 км/ч - по боковым проездам и рампам в закрытых складах.

Скорость движения не должна превышать 5 км/ч при выезде из бокового проезда на главную дорогу или проезд, при движении зад-

ний ходом, при повороте налево, направо, развороте, при подъезде к месту производства работ, при переезде через железнодорожный переезд, при перевозке крупногабаритных грузов.

3.5. Во всех случаях движения по скользкой проезжей части (при гололедице), при плохой видимости и обзорности, при стесненной проезжей части, в зоне действия предупреждающих знаков, в местах, где производятся работы, при въезде и выезде в (на) склад, на эстакаду, рампу склада водитель обязан снизить скорость до пределов, обеспечивающих полную безопасность движения.

3.6. Систематически следить за массой поднимаемого груза и расположением его центра тяжести на вилах, не допуская перегруза погрузчика.

3.7. Приступать к погрузке автомашин и прицепов, сцепленных с тягачом, только после установки автомашин или тягача на тормоз и выхода водителя из кабины и отхода в безопасное место.

3.8. При захвате груза вилами АП необходимо:

3.8.1. Разместить груз вплотную к вертикальной части вил, чтобы опрокидывающий момент был наименьшим.

3.8.2. Не разрешается производить какие-либо движения АП или его рабочих органов, когда ДМ укладывает груз на грузозахватные органы или снимает его.

3.8.3. Разместить груз равномерно на обе вилы, за пределы вил груз может выступать вперед не свыше одной трети его длины, причем опрокидывающий момент не должен превышать номинального для данного типа АП.

3.8.4. Располагать груз на вилах так, чтобы верхнее место груза не выступало над вертикальной (опорной) частью рамы или оградительной решеткой более чем на 1/3 своей высоты. Верхняя кромка крупногабаритных грузов может выступать выше оградительной решетки более чем на 1/3 своей высоты, при этом допускается перевозка не более 1 места, а при движении машины в проездах и при укладке груза должен быть выделен сигнальщик для подачи команды водителю с целью правильного руководства движениями машины.

3.8.5. Подъем груза необходимо производить осторожно, без рывков постепенным увеличением числа оборотов двигателя и плавным нажатием на рычаг управления цилиндром подъема.

3.9. При транспортировании грузов АП рама грузоподъемника должна быть отклонена полностью назад, а захватные приспособления должны обеспечивать пронос груза от земли на высоте не менее размера дорожного просвета (клиренса) машины, в соответствии с заводской инструкцией для данной машины (в пределах 0,15 - 0,20 м).

При встрече на пути препятствий допускается подъем груза на необходимую высоту и кратковременное медленное передвижение АП при откланении назад грузоподъемника. После проезда препятствия груз должен быть опущен до транспортного положения.

Запрещается поддерживать груз руками при его транспортировании.

3.10. Наклон рамы грузоподъемника вперед, особенно при поднятом грузе, производить на малых оборотах двигателя осторожно, медленным перемещением рычага управления цилиндрами наклона.

3.11. Перемещение АП на непросматриваемом отрезке пути должно производиться под руководством специально назначенного для этой цели АМ-сигнальщика.

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

3.13. При достижении кареткой максимальной высоты подъема или предельного угла наклона рамы грузоподъемника, указанных в технической характеристике машины, следует немедленно снизить обороты двигателя и и поставить рычаг управления соответствующим цилиндром в нейтральное положение.

3.14. Скорость опускания груза не зависит от числа оборотов двигателя, поэтому при опускании груза двигателем необходимо задать режим холостого хода, а сам процесс опускания производить нажимом на рукоятку цилиндра подъема.

3.15. Трогание с места необходимо производить плавно, без рывков, на малых оборотах двигателя. Во время движения с грузом резкое торможение не допускается.

3.16. Подъем груза, перевод рамы в вертикальное положение и укладка груза в штабель, снятие груза со штабеля производится только тогда, когда АП находится непосредственно у штабеля.

3.17. При ручной укладке груза на площадку или его снятии площадку (поддон или навесной грузозахватный орган) необходимо опустить на штабель. Запрещается производить снятие груза с площадки, вил или листов, находящихся на весу.

3.18. Водитель обязан следить за правильной укладкой груза на грузозахватный орган АП, за состоянием упаковки и тары. При обнаружении неисправной тары и упаковки груза транспортировку производить нельзя до устранения неисправности. Груз укладывать в штабель устойчиво, ровными рядами, исключая его развал и падение отдельных мест.

3.19. Транспортировку АП с вилочным захватом мелких грузов

производить только на универсальных площадках. Без площадок транспортировка допускается только тех грузов, которые устойчиво укладываются на виды.

3.20. Максимальный уклон, по которому разрешается транспортирование грузов погрузчиком, должен быть на 3 градуса меньше допускаемого угла наклона рамы АП.

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

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

3.22. Спаренная работа АП при штабелировании длинномерных грузов может выполняться только опытными водителями со стажем работы не менее 2-х лет, под непосредственным руководством производителя работ. Для спаренной работы должны применяться АП одного типа.

При массовой перегрузке таких грузов и наличии в порту рабочих технологических карт на эти работы к руководству работами сигнальщиком допускается опытный ДМ, имеющий квалификацию ДМ не ниже 2-го класса.

3.23. Переработка взрывоопасных и ядовитых грузов может производиться только после получения специального инструктажа от производителя работ. При этом:

3.23.1. Запрещается работа на АП необорудованной искрогасителем.

3.23.2. Вес поднимаемого груза не должен превышать 50 % грузоподъемности АП.

3.23.3. Скорость движения не должна превышать 3 км/час, без резких поворотов и толчков.

3.24. Работа АП на причалах, рампах склада, эстакадах, грузовых складах, с использованием столов разрешается только при установленных у их кромок колесоотбойных устройств, исключающих падение АП. На промежуточных палубах судов работа погрузчиков разрешается только при закрытых люках.

3.25. При работе в вагоне и контейнере:

3.25.1. Въезд (выезд) АП разрешается только с рампы или грузового стола по специальному трапу, который должен быть закреплен

и прочно опираться на рампу (грузовой стол) и пол вагона. Водитель обязан лично убедиться в прочности пола вагона, контейнера. Если прочность пола вызывает опасение, он обязан, не приступая к работе, немедленно сообщить производителю работ или бригадиру для принятия необходимых мер.

Запрещается проезд по поврежденному, не надежно установленному и плохо закрепленному трапу.

Установка ЭП или АП на грузовой стол, их снятие со стола должно производиться АП большей грузоподъемности, оборудованным надежно укрепленным металлическим листом с обортовкой не менее 200 мм по высоте. При этом поднимаемый АП должен быть поставлен на ручной тормоз, а лист - опираться на настил грузового стола.

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

3.25.3. Запрещается движение и маневрирование АП при нахождении людей в вагоне (контейнере), если в нем не установлены колесоотбойные средства, предотвращающие наезд на людей.

3.25.4. Водитель должен прекратить работу в случае обнаружения неисправности настила вагона, колесоотбойного устройства или настила рампы, грузового стола и сообщить об этом производителю работ.

3.25.5. Водитель может производить наклон грузоподъемника вперед и скатывание бочек и рулонов только после того, как ДМ отойдут от дверного подъема в безопасное место.

3.26. При работе АП в трюме:

3.26.1. Для опускания (подъема) АП в трюм, установки на рабочем месте (судно, вагон и т.п.) водитель обязан произвести полный наклон грузоподъемника назад (на себя), поднять вилочный захват на высоту 1 м, поставить погрузчик на стояночный тормоз, выключить двигатель, завести специальные стропы или захваты в установленные места погрузчика и проверить правильность строповки путем обжима стропов и вывешивания погрузчика на 0,2-0,3 м от поверхности, с которой поднимают АП. Ответственность за организацию правильной строповки и безопасное опускание (подъем) АП в трюм, а также установку на рабочем месте возлагается на производителя работ.

3.26.2. Работа АП в трюме судна допускается на исправном и прочном пайоле, промежуточных палубах, люковых закрытиях, допускающих сосредоточенную нагрузку при работе погрузчиков с гру-

зон. Заключение о возможности работы погрузчика в трюме судна дают производитель работ и представитель администрации судна, которые до начала производства грузовых работ обязаны совместно осмотреть место, где намечается работа АП. На судах с подпалубными пространствами, не достаточными для укрытия АП, последний должен находиться на расстоянии не менее 10 м от места опускания или подъема груза. В этом случае водитель должен уходить в безопасное место (укрытие).

Запрещается работа погрузчиков при крене или дифференте судна более 3 градусов.

Запрещается нахождение и работа на АП деревянных лючинах, покрытиях без устройства фальшпайол.

3.26.3. В случае отсутствия кабины водителя АП, предназначенные для работы, должны быть оборудованы оградительными решетками и козырьками для защиты водителя.

3.27. При работе АП с боковыми захватами, при подъезде к грузу, сдвигом каретки смещения захват располагается симметрично относительно груза. Затем погрузчик подводится вплотную к грузу и производится сжатие груза рабочими органами. После зажатия груза он поднимается на высоту 0,2 м, каретка смещения захвата переводится снова в центральное положение и АП транспортирует груз. Запрещено движение АП со смещенным боковым захватом. Масса захватываемого груза не должна превышать грузоподъемность захвата. Запрещается кантование груза без специального кантователя.

3.28. При работе АП со стрелой застропленный груз нельзя подтаскивать или стаскивать со штабеля или платформы. Все движения АП должны производиться плавно, без рывков и раскачивания груза. Масса захватываемого груза не должна превышать грузоподъемность стрелы.

3.29. Работа АП с ковшом:

3.29.1 Днище ковша до забора груза устанавливается параллельно поверхности грунта.

3.29.2. Врезание ковша в груз производится на первой скорости при включенном сцеплении за счет инерции погрузчика.

3.29.3. Не допускается врезание ковша в слежавшийся груз, а также длительное буксование ведущих колес.

3.29.4. Запрещается разгон АП для забора с расстояния более 4 м, а также разгон на 3-4 передачах. Работа погрузчика с ковшом допускается только на погрузке малосыпучих грузов - угля, песка, зерна, торфа и других грузов размерами куска не более 80 х 80 мм. Металлические листы, ковши, рамы должны иметь крепежные уст-

ройства, обеспечивающие надежное крепление их с АП.

3.30. Транспортировка, установка и перестановка бункеров:

3.30.1. Производится АП грузоподъемностью 10 т и более только со специальным устройством.

3.30.2. Установка приспособления на каретку АП производится краном.

3.30.3. Категорически запрещено опускать каретку с приспособлением ниже уровня крыльев ведущих колес АП.

3.30.4. При захвате бункера, фермы бункера должны располагаться посередине горизонтальных балок приспособления.

3.30.5. Бункер поднимать плавно, без рывков на высоту не более 500 мм от дорожного покрытия, убедившись в устойчивом положении бункера. Транспортировку производить на 1-2 передаче, плавно, без рывков, без резких торможений, по горизонтальной дороге, скорость перемещения не должна превышать 3 км/ч.

3.30.6. Транспортировка, расстановка и перестановка бункеров производится под руководством производителя работ.

Запрещается водителю самостоятельно выполнять эти операции.

3.30.7. Производитель работ и водитель до начала транспортировки обязаны лично убедиться, что в бункере отсутствует груз или посторонние предметы.

3.31. Техническое обслуживание и регулировку узлов производить только при неработающем двигателе.

3.32. Запрещается подъем людей АП и их перевозка на машинах, не имеющих кабин и специального места для пассажиров. Перевозка людей допускается только в кабинах погрузчиков в пределах предусмотренного числа мест. В отдельных случаях допускается производить подъем АП людей в специальной люльке для производства необходимых работ и только после получения задания на такую работу от руководителя работ. Способ подъема людей и меры безопасности определяются инструкцией, разработанной отделом механизации порта и согласованной со службами охраны труда и безопасности движения.

При этом водитель должен:

3.32.1. Предъявить АП для осмотра механику, о чем должна быть сделана отметка в наряде задании водителя.

3.32.2. Работу выполнять под руководством должностного лица.

3.32.3. Выполнять требования, изложенные в инструкции по мерам безопасности при подъеме людей в люльке.

3.32.4. Люльку надежно закрепить на вилах АП.

3.32.5. Убедиться, что люлька своевременно испытана (1 раз в год), на ней должна быть нанесена дата испытания.

3.32.6. Убедиться, что место работы имеет твердое и ровное покрытие.

3.32.7. Производить подъем людей при вертикальном положении грузоподъемника, без рывков, при заторможенном состоянии АП.

3.32.8. При работе людей в люльке водитель не имеет права покидать рабочее место и производить перемещения АП.

3.32.9. Водитель обязан подавать звуковые сигналы при появлении людей под поднятой люлькой и в течении всего периода их нахождения там.

3.33. Запрещается оставлять машину на подъемах и спусках, в дверях складов, на железнодорожных путях, проездах, а также с поднятой кареткой грузоподъемника и с грузом на вилах. Водитель не имеет права самовольно привлекать к обслуживанию АП посторонних лиц. Передача АП другому лицу должна производиться как исключение и только через сменного механика в порядке, установленном Правилами технической эксплуатации ПТО.

3.34. При необходимости кратковременного ухода от АП на обеденный перерыв или в процессе работы водитель обязан поставить погрузчик вне зоны производства грузовых работ, проходов и проезжей части дорог, без нарушения железнодорожных и подкрановых габаритов. АП установить на стояночный тормоз и вынуть ключ зажигания из замка.

3.35. Запрещается водителям оставлять без наблюдения АП с работающем двигателем.

3.36. До переезда железнодорожных путей водитель должен убедиться, что нет приближающегося железнодорожного состава справа или слева. В случае приближения железнодорожного состава водитель обязан остановиться:

- на оборудованном шлагбаумом переезде - за 5 м от шлагбаума;
- на необорудованном шлагбаумом переезде - за 10 м от крайнего рельса.

3.37. При движении через железнодорожные переезды не допускается:

3.37.1. Переключение скоростей, выключение сцепления.

3.37.2. Движение в два ряда в одной направлении.

3.37.3. Обгон одного АП другим.

3.38. При вынужденной остановке на железнодорожных путях водитель обязан принять все меры для скорейшего освобождения переезда. В случае невозможности освобождения переезда, при приближении локомотива (железнодорожного состава) водитель должен оставить АП и идти навстречу, подавая сигнал остановки круговым дви-

жением руки с головным убором. При этом следует идти за пределами железнодорожного габарита, не подвергая себя опасности.

3.39. Запрещается водителю:

3.39.1. Отвлекаться от своих прямых обязанностей во время работы на АП.

3.39.2. Работать в закрытых помещениях и в трюмах судов на машине с двигателем внутреннего сгорания без нейтрализатора выхлопных газов.

3.39.3. Отрывать примерзший или зажатый груз.

3.39.4. Пытаться поднять груз при отсутствии под ним просвета, необходимого для свободного прохода вил.

3.39.5. Перемещать груз волоком, толкать и открывать двери вагонов.

3.39.6. Производить работу в местах, где имеются загромождения, захламления, а также обледенелые и скользкие поверхности, не посыпанные песком.

3.39.7. Производить работу под грузом, в зоне переноса его краном и проезжей части дорог. Останавливаться на пути движения транспортных средств и пешеходов.

3.39.8. Производить подъем, опускание и транспортировку людей на вилах, поддонах, сменных грузозахватных органах, грузе.

3.39.9. Допускать укладку груза краном непосредственно на грузозахватные органы АП.

3.39.10. Захват груза одним крюком, за исключением случаев, предусмотренных рабочими технологическими картами, планами организации работ или временными технологическими инструкциями.

3.39.11. Толкание и передвижку вагонов АП, не оборудованными автосцепом.

3.39.12. Производить переключение с прямого на обратный ход погрузчика без предварительной остановки.

3.39.13. Эксплуатировать АП с пониженным внутренним давлением в шинах. Работать на шинах, имеющих сквозные пробои и повреждения корда.

3.39.14. Производить резкое торможение автопогрузчика без экстренной необходимости. Двигаться со скоростью, превышающей рекомендованную заводом-изготовителем и пп. 3.3; 3.23.3; 3.30.5 данной Инструкции.

3.39.15. Производить работу на АП, имеющем заведомо известную техническую неисправность.

Если поломка произошла в период работы, водитель обязан прекратить работу, вызвать сменного механика и в дальнейшем действо-

вать по его указаниям.

3.39.16. Допускать полную разрядку аккумуляторных батарей.

3.39.17. Оставлять воду в системе охлаждения двигателя при отрицательных температурах в стоянке машины на открытом воздухе. Оставлять АП с включенным замком зажигания.

3.39.18. Производить работы на железнодорожных путях, предназначенных для погрузки (разгрузки) вагонов, без принятия мер по предупреждению въезда локомотива в рабочую зону АП. С получением уведомления от производителя работ о подаче или выводе железнодорожного состава водитель обязан немедленно вывести погрузчик в безопасное место.

3.39.19. Сбрасывать груз с грузозахватного приспособления (органа) торможением, наклоном рамы вперед, а также заталкивать груз на вилы с разгона.

3.39.20. Искусственно увеличивать грузовой момент путем принятия дополнительного груза на заднюю часть АП (противовес).

3.39.21. Работать на причалах, рампах, эстакадах, не имеющих колесоотбойных брусьев, ударять по ним колесами или вилами (грузом).

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Водитель обязан прекратить работу в случаях неисправности тормозов: неравномерное затормаживание колес, нет торможения, подтекает тормозная жидкость, не соответствует требованиям свободный ход педали тормоза, стояночный тормоз не удерживает машину с грузом или без груза на подъемах или спусках с уклоном 16 градусов, а также в случаях, изложенных в требованиях раздела 4 Инструкции N 1 по охране труда ДМ.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. Автопогрузчик помыть, обтереть, заправить топливом и маслом.

5.2. В зимнее время слить воду из системы охлаждения, оставить открытыми спускные краники и вывесить на погрузчики табличку "Вода слита". Перед спуском воды двигатель должен остыть до температуры +50-+55 градусов С. При спуске горячей воды необходимо остерегаться ожогов.

5.3. Сдать машину сменному механику, сообщить о всех обнаруженных неисправностях во время работы, получить соответствующую

отметку в наряде и забрать вкладыш к удостоверению.

5.4. В случае постановки погрузчика на ремонт водитель обязан подготовить его к ремонту.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции ДМ-водитель АП несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 6 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-ВОДИТЕЛЯ ЭЛЕКТРОПОГРУЗЧИКА

ТОИ-РД 31.82.05.06-95

1. Общие требования

1.1. К управлению электропогрузчиком (в дальнейшем - ЭП) допускаются лица не моложе 18 лет, признанные медицинской комиссией годными к управлению транспортом, прошедшие обучение и имеющие соответствующее удостоверение на право управления электропогрузчиком и вкладыш к нему, а также квалификационную группу по электробезопасности не ниже второй.

1.2. Водитель ЭП должен знать и выполнять:

1.2.1. Инструкцию N 1 по охране труда для ДМ и Инструкцию по уходу и эксплуатации электропогрузчиков и настоящую Инструкцию по охране труда для ДМ-водителя электропогрузчика.

1.2.2. Таблицу допустимых нагрузок на вилах, стреле в зависимости от положения центра тяжести груза и диаграмму устойчивости ЭП, на которой он работает.

1.2.3. Инструкцию N 15 по организации дорожного движения на территории порта.

1.3. Водитель обязан уметь применять все грузозахватные приспособления для данного типа ЭП и работать ими безопасными методами.

1.4. Водитель обязан работать только на ЭП с захватными приспособлениями, которые ему выданы сменным механиком или дежурным по стоянке. Запрещается самовольное использование ЭП и захватов.

1.5. При включении замка зажигания водитель должен находиться на сиденье ЭП. Пользоваться нестандартными ключами или соединять контакты замка "напрямую" не разрешается.

1.6. Водитель не имеет права начинать или продолжать работу, если движение ЭП или работа на нем представляет угрозу для окружающих или самого водителя.

1.7. Запрещается водителю самостоятельно производить какие-либо ремонтные работы механической и электрической частей ЭП.

1.8. Водитель должен проходить ежегодную проверку знаний инструкций по охране труда и требований технической эксплуатации

подъемно-транспортного оборудования и электробезопасности, а также проходить повторный инструктаж по охране труда 1 раз в три месяца.

Водитель, допустивший нарушение требований технической эксплуатации, охраны труда, подвергается внеочередной проверке знаний. Водитель, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

1.9. Запрещается работать на ЭП при отсутствии кабины водителя или устройства защитной оградительной решетки над рабочим местом водителя.

1.10. Водитель обязан производить профилактическое обслуживание ЭП согласно графику, после получения инструктажа от механика.

2. Требование безопасности перед началом работы

2.1. Водитель ЭП обязан:

2.1.1. Иметь при себе удостоверение на право управления ЭП и вкладыш к нему.

2.1.2. Получить инструктаж у сменного механика или дежурного по стоянке с учетом особенностей работы погрузчика в течение смены.

2.1.3. Проверить техническое состояние ЭП:

2.1.3.1. Провести внимательно внешний осмотр ЭП и грузозахватного устройства.

2.1.3.2. Проверить уровень масла в баке гидросистемы при опущенных вилах (захвате), при необходимости долить.

2.1.3.3. Проверить исправность грузоподъемного механизма и механизма наклона, убедиться в отсутствии повреждений грузовых цепей, исправности крепления цепей и каретки, крепления грузозахватных приспособлений, ограничителя высоты подъема, герметичность всех соединений гидроприборов.

2.1.3.4. Проверить исправность рулевого управления, ножного и ручного тормозов, звукового сигнала, освещения.

2.2. После осмотра и опробования доложить о техническом состоянии ЭП и грузозахватного устройства сменному механику или дежурному по стоянке. Запрещается приступать к работе на ЭП до устранения дефектов и неисправностей, выявленных в процессе осмотра и опробования ЭП.

3. Требование безопасности во время работы

3.1. На рабочем месте водитель обязан получить инструктаж от производителя работ по виду выполняемой работы с учетом технологии, о порядке движения и мерах безопасности. Груз нужно укладывать (устанавливать) в штабель устойчиво ровными рядами, исключая возможность его развала и падения отдельных мест.

3.2. При движении на ЭП водитель должен быть внимательным, соблюдать Правила дорожного движения, следить за транспортом и пешеходами, подавать предупредительные сигналы при:

-выезде из гаража, стоянки ЭП, склада, вагона и других помещений;

- движении задним ходом;

- изменении направления движения, объезда. Поданный сигнал не снимает с водителя ответственности за совершенную аварию или наезд.

3.3. Движение ЭП разрешается только в первом ряду правой стороны проезжей части дорог, проездов, эстакады.

3.4. Выезд на середину или левую сторону проезжей части допускается, как исключение, при объезде препятствия или при наличии повреждений проезжей части.

Во всех случаях выезд на левую сторону проезжей части нужно производить с особой осторожностью и только тогда, когда нет помех слева встречного и сзади идущего транспорта.

3.5. При движении ЭП водитель обязан соблюдать дистанцию, обеспечивающую возможность своевременной остановки при внезапном торможении впереди идущего транспорта.

3.6. Перед изменением направления движения водитель обязан подать предупредительный сигнал и, не создавая помех другим транспортным средствам, занять соответствующее положение на проезжей части:

3.6.1. Перед поворотом направо - крайнее правое положение;

3.6.2. Перед поворотом налево - крайнее левое положение ближе (к середине проезжей части).

При выезде из занимаемого ряда водитель обязан пропустить транспортные средства, движущиеся в прямом направлении.

3.7. При повороте (развороте) на перегонах, дорогах и проездах водитель обязан пропустить весь встречный транспорт, идущий прямо и поворачивающий направо.

3.8. Водитель, выезжающий из бокового проезда между штабелями или складами на главную дорогу или проезд, обязан остановиться и

пропустить весь транспорт, который движется по главной дороге или проезду, и продолжить движение, убедившись в полной безопасности.

3.9. При движении задним ходом водитель обязан подавать звуковые сигналы и убедиться в полной безопасности, а там, где видимость ограничена, обязан потребовать от бригадира выставить дополнительного сигнальщика.

3.10. Скорость движения должна выбираться водителем в зависимости от профиля, ширины и состояния незанятой проезжей части, обзорности и видимости, действия других водителей и поведения окружающих лиц, с таким расчетом, чтобы в конкретно сложившейся обстановке быть способным замедлить движение или остановиться.

3.11. Скорость движения ЭП не должна превышать:

20 км/ч - по главным дорогам;

6 км/ч - по главным проездам в складах;

3 км/ч - по боковым проездам в складах, проезде через переезды, при въезде (выезде) в (из) вагон(а), склад, при подъезде к месту производства работ, по рампам;

5 км/ч - во всех остальных случаях, при нормальных условиях.

3.12. Во всех случаях дорожного движения при плохой видимости и обзорности, при стесненной проезжей части, в зоне действия предупреждающих знаков, в местах, где производятся работы, при въезде и выезде в склад, вагон, на эстакаду, рампу склада, при проезде мимо дверей, проемов, проходов, лестничных входов, вдоль уложенных штабелей водитель обязан снизить скорость до пределов, обеспечивающих полную безопасность.

3.13. При необходимости дать задний ход водитель предварительно должен остановить ЭП и убедиться в безопасности движения. Запрещается производить реверс без остановки ЭП.

3.14. Водитель обязан следить за правильной укладкой груза на грузозахватные органы ЭП, за надежностью удержания груза захватом, в особенности рулонов, бочек, кип, за состоянием упаковки и тары. Запрещается при обнаружении неисправной тары и упаковки груза производить транспортировку до устранения неисправностей.

3.15. При работе с грузом водитель обязан систематически следить за массой поднимаемого груза и расположением его центра тяжести на захватном устройстве, не допуская перегруза ЭП.

3.16. Приступать к погрузке автомашин и тракторных прицепов можно только после их установки на тормоза, выхода водителя из кабины автомашины и отхода его в безопасное место.

3.17. В случае обнаружения подтекания электролита во время

работы ЭП водитель обязан прекратить работу и принять меры для замены неисправной аккумуляторной батареи через сменного механика или дежурного по стоянке.

3.18. При необходимости кратковременного ухода от погрузчика на обеденный перерыв или в процессе работы водитель обязан поставить ЭП вне зоны производства грузовых работ, проездов и проезжей части дорог, без нарушения железнодорожных и крановых габаритов, и в трюме- в подпалубном пространстве. Во всех случаях необходимо ЭП установить на стояночный тормоз, отключить аккумуляторную батарею, вынуть ключ зажигания из замка.

3.19. При захвате груза вилами погрузчика должны выполняться следующие требования:

3.19.1. Груз должен размещаться на вилах таким образом, чтобы опрокидывающий момент был минимальным, причем груз должен быть прижат к вертикальной части вил.

3.19.2. Взятый груз должен размещаться равномерно на обе вилы и может выступать вперед за пределы вил не свыше 1/3 своей длины, при условии соблюдения продольной устойчивости погрузчика. Верхнее место груза не должно выступать за оградительную решетку более чем на 1/3 своей высоты. Верхняя кромка крупногабаритных грузов может выступать выше ограждения решетки более чем на 1/3 его высоты. При этом допускается перевозка не более одного места. Для подачи сигналов водителем при движении в проездах и при погрузке должен быть выделен сигнальщик.

3.19.3. Подъем груза необходимо производить осторожно, без рывков, плавным нажатием на рычаг управления приводом цилиндра подъема.

3.20. При движении ЭП как с грузом, так и без груза необходимо грузоподъемник обязательно установить в транспортное положение, для чего:

3.20.1. Полностью отклонить назад раму грузоподъемника.

3.20.2. Поднять от земли грузозахватное приспособление или груз на высоту 200-300 мм (в соответствии с заводской инструкцией машины).

3.21. Наклон рамы грузоподъемника вперед, особенно при поднятом грузе, следует производить осторожно, медленным перемещением рычага управления цилиндрами наклона.

3.22. Для освобождения вил от груза водитель должен отъезжать на первой скорости назад до полного выхода вил из-под груза.

3.23. Трогание с места необходимо производить плавно, без рывков. Во время движения с грузом резкое торможение не допуска-

ется.

3.24. Подъем груза, перевод рамы в вертикальное положение и укладка грузов в штабель, снятие груза со штабеля производится только тогда, когда ЭП находится непосредственно у штабеля. Запрещается подавать груз, если место для его опускания не подготовлено.

3.25. Транспортировку погрузчиком с вилочным захватом мелких грузов производить только на универсальных площадках (поддонах). Без площадок допускается транспортировка только тех грузов, которые устойчиво укладываться на вилы.

3.26. При ручной укладке груза на площадку или его снятии необходимо площадку (поддон, лист) опустить на штабель (дорожное покрытие, пайол). Запрещается производить снятие (укладку) груза с площадки, вил или листа на весу.

3.27. Максимальный уклон пути, по которому разрешается транспортирование грузов ЭП, при движении передним ходом, должен быть на 3 градуса меньше допускаемого угла наклона назад рамы погрузчика. При проезде по дорогам, имеющим большие уклоны, погрузчик должен двигаться так, чтобы грузоподъемник был обращен в сторону подъема дороги. Запрещается оставлять машину на подъемах и спусках.

3.28. Транспортировку крупногабаритных грузов и длинномеров можно производить только на территории с ровным покрытием. При этом впереди погрузчика должен идти специально назначенный ДМ-сигнальщик для предупреждения идущих навстречу и предотвращения столкновения с другими транспортными средствами.

Способ захвата должен исключать возможность его развала или падения.

3.29. Спаренная работа погрузчиков при штабелировании длинномерных грузов может выполняться только опытными водителями со стажем работы не менее двух лет, под непосредственным руководством производителя работ.

Для спаренной работы должны применяться ЭП одного типа. При массовой перегрузке таких грузов и наличии рабочих технологических карт на эти работы руководство работами допускается опытным сигнальщиком, имеющим квалификацию ДМ не ниже 3-го класса.

3.30. Переработка взрывоопасных и ядовитых грузов может производиться только после получения специального инструктажа от производителя работ. При этом:

3.30.1. Вес поднимаемого груза не должен превышать 50 % грузоподъемности погрузчика.

3.30.2. Скорость движения на должна превышать 3 км/ч, без резких поворотов и толчков.

3.30.3. Все начальные движения механизмов ЭП следует производить только по команде сигнальщика.

3.31. При работе ЭП со стрелой груз необходимо вначале поднять, а затем перемещать. Запрещается груз подтаскивать или стаскивать. Все движения ЭП должны производить плавно, без рывков.

3.32. При работе ЭП с боковыми захватами при подъезде к грузу кареткой смещения захват должен располагаться симметрично относительно груза. Затем ЭП подводится вплотную к грузу и производится сжатие рабочих органов.

После надежного сжатия груз поднимается на высоту 0,2 м, каретка смещения захвата переводится снова в центральное положение, производится наклон рамы грузоподъемника ЭП полностью на себя и начинается транспортировка груза ЭП. Запрещается движение ЭП со смещенным боковым захватом. Масса перемещаемого груза не должна превышать грузоподъемность захвата.

3.33. При работе с кантователем, в момент кантования, на случай возможного падения груза люди должны находиться на безопасном расстоянии.

3.34. При работе ЭП с ковшом:

3.34.1. Днище ковша до забора груза установить параллельно поверхности грунта.

3.34.2. Врезание ковша в грунт производить только за счет инерции ЭП, использование механизмов передвижения для увеличения сил врезания и буксование ведущих колес при этом не допускается.

3.34.3. Запрещается разгон ЭП для забора груза с расстояния более 4 м, а также разгон на 3 и и более положениях контроллера.

3.35. При работе в трюмах судов:

3.35.1. Работа ЭП в трюмах судов разрешается на исправном и прочном настиле, промежуточных палубах, люковых закрытиях, допускающих сосредоточенную нагрузку при работе погрузчиков с грузом и в том случае, если имеется достаточная площадь для укрытия ЭП в момент опускания груза в трюм или проноса его над просветом люка. Запрещается водителю работать на твиндечных палубах судов, если просвет твиндечной палубы не перекрыт люковыми или крышкой. Заключение о возможности работы ЭП в трюме (твиндеке) судна дают производитель работ и представитель администрации судна, которые до начала производства грузовых работ обязаны совместно осмотреть место, где намечается работа погрузчиков.

3.35.2. На судах с подпалубными пространствами, недостаточны-

ми для укрытия ЗП последний должен находиться на расстоянии не менее 5 м от места опускания или подъема груза. В этом случае водитель должен уходить в безопасное место (укрытие).

3.35.3. Перед спуском (подъемом) ЗП в трюм, произвести полный наклон грузовой рамы ЗП на себя (назад), поднять вилы, грузозахватное устройство на высоту 1 м, поставить погрузчик на стояночный тормоз, отключить питание поворотом ключа и вынуть ключ зажигания из замка.

3.35.4. Спуск и подъем ЗП производится по команде ДМ-сигальщика, под руководством производителя работ в присутствии ДМ-водителя машины. Водитель обязан следить, чтобы подача (подъем) ЗП в трюм производилась специальными стропами или другими грузозахватными приспособлениями с предварительным обжимом стропов и вывешиванием погрузчика на 200-300 мм от поверхности, для проверки надежности застропки, опускание ЗП на пайол или причал производить плавно, в момент касания колес скорость опускания должна быть снижена до минимума.

3.35.5. Если надежность покрытия пайола, твиндечной палубы, ликового перекрытия вызывает опасение у водителя, то он должен, не приступая к работе, немедленно сообщить об этом производителю работ и вызвать сменного механика. Запрещается работа ЗП при крене или дифференте судна более 3 градусов.

3.35.6. Запрещается водителю подъезжать под опускаемый (поднимаемый) груз, брать или подавать груз в подпалубное пространство, если существует угроза безопасности людей, касаться вилами судового набора грузового помещения.

3.36. При работе в вагоне и контейнере:

3.36.1. Въезд на ЗП в вагон (или выезд) разрешается только с рампы склада или грузового стола по специальному трапу, который должен быть хорошо закреплен и прочно опираться на рампу (грузовой стол) и пол вагона. Перед началом работы водитель обязан лично убедиться в надежности установки и исправности трапа, а также в прочности пола в вагоне, контейнере. Если прочность пола вызывает у водителя опасение, он обязан, не приступая к работе, немедленно сообщить об этом производителю работ или бригадиру для принятия необходимых мер.

Установка ЗП на грузовой стол и его снятие со стола может производиться автопогрузчиком, оборудованным надежно укрепленным металлическим листом с обортовкой. ЗП должен быть поставлен на стояночный тормоз, и лист должен опираться на настил грузового стола. Приспособления и устройства, применяемые для работы пог-

рузчиков, должны быть оборудованы колесоотбойными средствами высотой 0,2 м.

3.36.2. Загрузка (разгрузка) контейнеров с помощью ЭП должна осуществляться с использованием специальных трапов.

3.36.3. При обнаружении неисправности пола вагона (контейнера), настила или колесоотбойного бруса рампы или грузового стола водитель обязан немедленно прекратить работу и сообщить об этом производителю работ или бригадиру.

3.36.4. Запрещается водителю производить какие-либо движения ЭП или его рабочих органов, когда ДМ укладывает груз на грузозахватные органы или снимает его.

3.36.5. Запрещается движение и маневрирование ЭП при нахождении людей в вагоне (контейнере) если в нем не установлены колесоотбойные средства, предотвращающие наезд на людей.

3.36.6. Водитель может производить наклон грузоподъемника вперед и стаскивание бочек и рулонов только после того, как рабочие отойдут от дверного проема в безопасное место.

3.36.7. При необходимости закрепления колес вагона тормозными башмаками водитель обязан, не приступая к работе, сообщить об этом производителю работ или бригадиру.

3.37. Проезд железнодорожных переездов:

3.37.1. Приближаясь к железнодорожному переезду и проезжая по нему, водитель обязан проявлять особую осторожность, строго руководствоваться звуковой и световой сигнализацией и положением шлагбаумов.

3.37.2. Запрещается выезжать на переезд при закрытом шлагбауме или горящих красных сигнальных огнях (независимо от наличия и положения шлагбаума), при этом водитель обязан остановиться не менее чем за 5 м до шлагбаума, при открытом шлагбауме и негорящих красных огнях выезжать на переезд можно, только убедившись, что нет приближающегося подвижного железнодорожного состава. Запрещено самовольно открывать шлагбаум.

3.37.3. На неохраняемом переезде водитель, прежде чем выезжать на него, обязан убедиться в том, что к переезду не приближается железнодорожный состав, а при приближении - остановиться не ближе 10 м от ближайшего крайнего рельса.

3.37.4. При вынужденной остановке на железнодорожных путях водитель обязан принять меры для скорейшего освобождения переезда, внимательно наблюдая, не приближается ли железнодорожный подвижной состав. В случае приближения локомотива (железнодорожного состава) водитель обязан оставить погрузчик и идти навстречу, по-

давая сигнал остановки круговым движением руки с головным убором (платком, шарфом и т.п.). Идти навстречу локомотиву, железнодорожному составу следует за пределами железнодорожного габарита, не подвергая себя опасности.

3.37.5. Запрещается проезжать железнодорожный переезд со скоростью более 5 км/ч, обгон, объезд, остановка, движение в два ряда и задним ходом, выключение сцепления, переключение скоростей.

3.38. В отдельных случаях для выполнения работ по креплению и раскреплению грузов, ремонту, окраске и обслуживанию грузоподъемных машин, протирке и смене светильников разрешается производить подъем людей в специально оборудованной люльке.

При этом водитель должен выполнять следующие требования:

3.38.1. Работы выполняются под руководством должностного лица.

3.38.2. Выполнять требования о мерах безопасности при подъеме людей в люльке.

3.38.3. Погрузчик должен быть осмотрен сменным механиком с отметкой об этом в наряде-задании водителя.

3.38.4. Люлька должна быть надежно закреплена на вилах погрузчика.

3.38.5. Люлька должна быть испытана 1 раз в 12 месяцев, на ней должна быть нанесена дата испытания.

3.38.6. Место работы должно иметь твердое и ровное покрытие.

3.38.7. Подъем людей производить при вертикальном положении грузоподъемника, без рывков, при заторможенном погрузчике.

3.38.8. Запрещается водителю покидать пост управления и производить перемещения погрузчика, если в люльке работают люди.

3.38.9. Запрещается нахождение людей под поднятой люлькой.

3.39. Запрещается водителю:

3.39.1. Передавать управление другому лицу без разрешения сменного механика.

3.39.2. Отвлекаться от своих прямых обязанностей во время работы на погрузчике.

3.39.3. Перевозить людей на ЭП, не имеющих специального места для пассажиров, поднимать или опускать на грузозахватных органах людей.

3.39.4. Работать на погрузчике с неисправной сигналом и тормозами, рулевым управлением, грузоподъемным механизмом.

3.39.5. Обгонять на ЭП движущийся механический транспорт. Буксировать ЭП со скоростью, более 6 км/ч. Двигаться со скоростью, превышающей рекомендованную заводом-изготовителем и пп. 3.11. и 3.30.2. настоящей Инструкции.

3.39.6. Захватывать груз вилами при отсутствии под ними просвета, необходимого для свободного прохода вил.

3.39.7. Толкать, перемещать грузы волоком, кантовать груз без спецкантователя, открывать двери вагонов, склада и т.п. Толкать и передвигать вагоны.

3.39.8. Производить укладку груза краном непосредственно на грузозахватные органы ЭП.

3.39.9. Проезд, производство работ под грузом и в зоне перекоса его кранами. Останавливаться на пути движения транспортных средств и пешеходов.

3.39.10. Оставлять ЭП с грузом или с поднятыми грузозахватными приспособлениями, на переездах, на подъемах и спусках, в дверях складов, на железнодорожных путях, подкрановых и их габаритах. Уходя от ЭП, нельзя оставлять ключ зажигания в замке.

3.39.11. Работать на причалах, рампах (эстакадах), не имеющих колесоотбойных брусьев, ударять или задевать колесами или грузом за брусья при движении или разворотах.

3.39.12. Стоянка ЭП на спущенных шинах, а также эксплуатация ЭП с пониженным внутренним давлением в шинах. Работа на шинах, имеющих сквозные пробои и повреждения корда.

3.39.13. Производить работу на технически неисправном ЭП, если поломка произошла в период работы. Водитель обязан прекратить работу и вызвать сменного механика и в дальнейшем действовать по его указанию.

3.39.14. Осуществлять сброс груза с грузозахватного приспособления способом торможения, наклоном рамы вперед, а также заталкивание груза с разгона.

3.39.15. Осуществлять искусственное увлечение грузового момента путем принятия дополнительного груза на заднюю часть ЭП (противовес).

3.39.16. Поддерживать груз руками при его транспортировании.

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

3.39.18. Захват груза одним крюком, за исключением случаев, предусмотренных рабочими технологическими картами, планами организации работ или временными технологическими инструкциями.

3.39.19. Нахождение и работа на деревянных лючинах и покрытиях судна без устройства фальшпайола.

3.39.20. Производство работ на железнодорожных путях, предназначенных для погрузки (разгрузки) вагонов, без принятия мер по

предупреждения въезда локомотива (подвижного состава) в рабочую зону погрузчиков.

С получением уведомления от руководителя работ о подаче или выводе железнодорожного состава водитель обязан немедленно вывести погрузчик в безопасное место.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции N 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-водитель обязан прекратить работу в случаях:

4.1.1. Неисправности звуковой и световой сигнализации, тормозов, рулевого управления, грузоподъемного механизма и грузозахватных органов.

4.1.2. Неисправности электрооборудования, блокировки, концевых выключателей.

4.1.3. Неисправности грузозахватных приспособлений и устройств.

4.1.4. Появления ненормальных шумов в механизмах.

4.1.5. Отсутствия или неисправности колесоотбойных устройств на рампах, грузовых столах и т.д.

4.1.6. Угрозы возникновения несчастного случая, аварии, поломки ЭП или повреждения груза.

4.2. При аварии, наезде или несчастном случае водитель обязан немедленно принять меры по оказанию первой помощи пострадавшему, сообщить о случившемся производителю работ и сохранить обстановку происшествия до получения соответствующего указания от производителя работ или сменного механика.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. По окончании работы водитель обязан:

5.1.1. Поставить ЭП на стоянку, установив на стояночный тормоз, очистить ЭП от грязи и пыли, отключить аккумуляторную батарею, повернув ключ в замке зажигания (питания), вынуть ключ и сдать его механику или дежурному по стоянке и доложить ему о замеченных недостатках в работе ЭП.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции ДМ-водитель ЭП несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 7 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-ВОДИТЕЛЯ КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА

ТОИ-РД 31.82.05.07-95

1. Общие требования

1.1. К управлению колесным трактором допускаются лица не моложе 18 лет, признанные медицинской комиссией годными к управлению трактором, прошедшие обучение, имеющие допуск на право управления колесным трактором и вкладыш к нему и квалификационную группу по электробезопасности не ниже второй.

1.2. К работе вне территории порта допускается водитель, имеющий удостоверение водителя транспортного средства, выданное Госавтоинспекцией.

1.3. Водитель колесного трактора обязан знать и выполнять:

1.3.1. Инструкцию завода-изготовителя по уходу и эксплуатации для каждого типа трактора.

1.3.2. Инструкцию N 1 по охране труда для ДМ и данную Инструкцию по охране труда для ДМ-водителя колесного трактора.

1.3.3. Инструкцию N 15 по организации движения на территории порта.

1.3.4. Требования к буксировке колесной техники.

1.4. Водитель обязан:

1.4.1. Проходить ежегодную проверку знаний инструкций по охране труда, повторный инструктаж не реже 1 раза в три месяца.

1.4.2. Работать на тракторе, который ему выдан сменным механиком или дежурным по стоянке. Запрещается самовольное использование тракторов.

1.4.3. Уметь применять навесные рабочие органы.

1.4.4. Производить профилактическое обслуживание трактора согласно графику после получения инструктажа от механика.

1.5. Водитель, допустивший нарушение требований безопасности труда и технической эксплуатации, направляется на внеочередную проверку знаний. Водитель, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Водитель должен:

2.1.1. Иметь при себе допуск на право вождения колесного трактора, а при работе вне территории порта - удостоверение водителя транспортного средства, выданное ГАИ.

2.1.2. Получить наряд и инструктаж по охране труда у сменного механика с учетом особенностей работы трактора в течение смены.

2.1.3. Проверить техническое состояние трактора, прицепа и навесных рабочих органов:

2.1.3.1. Крепление колес и шин трактора и прицепа.

2.1.3.2. Исправность бортов и замков прицепа.

2.1.3.3. Исправность сцепного устройства и световой и звуковой сигнализации. Проверить натяжение ремня вентилятора.

2.1.4. Проверить наличие топлива в баке основного и пускового двигателей, в бачке подогревательного устройства, при необходимости заполнить их топливом.

2.1.5. Открыть проходные краны топливных баков.

2.1.6. Проверить уровни масла в картере двигателя, воды в системе охлаждения, при необходимости - дозаправить. При открывании пробки радиатора, оберегать лицо и руки от ожогов. Проверить уровень электролита в аккумуляторной батарее, при необходимости - долить.

2.1.7. Установить рычаги управления коробкой передач, а также боковым и задним валами отбора мощности в нейтральное положение и запустить двигатель.

2.1.8. В зависимости от теплового состояния двигателя и температуры окружающей среды производить запуск двигателя согласно Инструкции по эксплуатации данного типа трактора. Запрещается подогревать двигатель открытым пламенем.

2.1.9. После запуска двигателя проверить показания контрольных приборов, при этом:

2.1.9. Стрелка амперметра должна откланяться вправо и показывать подзарядку аккумуляторной батареи.

2.1.9.2. Давление масла в масляной магистрали должно быть 1,5-3 кгс/см в квадрате при номинальном числе оборотов двигателя.

2.1.10. Прогреть двигатель и проверить его работу на средних и максимальных числах оборотов в течение 3-5 мин. Двигатель должен работать равномерно, без посторонних стуков и шумов. Запрещается загрузка непрогретого двигателя.

2.1.11. При трогании с места проверить работу тормозов и рав-

номерность торможения на движущемся тракторе при блокировке тормозных педалей, а также рулевое управление, сцепление, механизм переключения.

После осмотра и опробования трактора водитель обязан доложить о техническом состоянии трактор и прицепа сменному механику. После приемки трактора водителем вся ответственность за техническое состояние и правильную техническую эксплуатацию трактора ложится на него.

2.2. Перед началом движения трактора необходимо убедиться в том, что путь свободен, и подать предупредительный сигнал. Подача сигнала не дает водителю преимущественного проезда и не освобождает его от ответственности за принятие других мер безопасности.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. На рабочем месте водитель обязан получить инструктаж от производителя работ по виду выполняемой работы с учетом технологии и мер безопасности.

3.2. При обнаружении в процессе работы каких-либо неисправностей трактора или прицепа водитель обязан прекратить работу и вызвать сменного механика.

3.3. Следить за правильной укладкой груза на прицеп. Если груз выше бортов, применить предохранительную сетку или увязать. Общая габаритная высота прицепа с грузом не должна быть выше 3,5 м.

3.4. Перевозку негабаритных грузов можно производить только после дополнительного инструктажа от производителя работ. Скорость перемещения негабаритных грузов - не более 5 км/ч.

3.5. Транспортировку длинномерных грузов можно производить, если груз выступает не более 1/3 длины за габариты прицепа и по открытой территории с ровным покрытием.

3.6. Поворот налево, направо и разворот производится со скоростью не выше 5 км/ч и на наибольшем радиусе.

3.7. Работа в ночное время на тракторе производится с включенными фарами трактора.

3.8. На транспортных работах колея трактора должна быть менее:

3.8.1. Для трактора типа МТЗ, ЮМЗ - 1600 мм.

3.9. Для тракторов типа МТЗ, ЮМЗ и Т-40 допускается буксировка прицепа, не имеющего тормозного устройства. Общий вес такого прицепа не должен превышать 6 т (МТЗ, ЮМЗ), 4,5 т (Т-40, Т-40А).

3.10. При буксировке транспортных средств за рулем буксирую-

кого транспорта должен находиться водитель, имеющий удостоверение на право управления. Скорость при буксировке транспорта на рабочих причалах и грузовых площадках склада не должна превышать 5 км/ч.

3.11. Приступать к погрузке прицепа можно только после остановки трактора, установки его на стояночный тормоз, выхода водителя из кабины и ухода его в безопасное место.

3.12. Переработка взрывоопасных и ядовитых грузов может производиться только после получения специального инструктажа от производителя работ. При этом:

3.12.1. Трактор должен быть оборудован искрогасителем.

3.12.2. Вес груза не должен превышать 50 % грузоподъемности прицепа.

3.12.3. Скорость движения не должна превышать 3 км/ч, движение должно быть без резких поворотов и толчков.

3.13. При переезде железнодорожных путей водитель должен убедиться, что нет приближающегося железнодорожного состава с правой и левой стороны. Скорость переезда железнодорожных путей не должна превышать 5 км/ч. В случае приближения железнодорожного подвижного состава водитель обязан остановиться на переезде на расстоянии не менее 10 м от крайнего рельса.

3.14. При вынужденной остановке трактора на железнодорожных путях водитель обязан принять все меры для скорейшего освобождения железнодорожного переезда. В случае невозможности освобождения железнодорожного переезда, при приближении локомотива водитель должен остановить трактор и идти навстречу, подавая сигнал остановки круговым движением руки с головным убором (платком, шарфом и т.д.).

3.15. При движении через железнодорожный переезд не разрешается:

3.15.1. Переключать скорость, а также выжимать сцепление.

3.15.2. Движение в два ряда в одном направлении.

3.15.3. Обгон, объезд, остановка.

3.16. При необходимости кратковременного ухода от трактора водителя обязан поставить трактор вне зоны производства грузовых работ, проходов и проезжей части дорог, без нарушения железнодорожных и подкрановых габаритов.

3.17. Водитель, выезжающий из бокового проезда между штабелями или складами на главную дорогу или проезд, обязан остановиться и пропустить весь транспорт, который движется по главной дороге или проезду и продолжить движение, только убедившись в полной бе-

зопасности.

3.18. При одновременном движении нескольких тракторов в одном направлении расстояние между каждой из машин или трактором с прицепом должно обеспечивать безопасность движения.

3.19. Движение задним ходом можно производить на небольшие расстояния при сцепке или расцепке прицепов, при развороте, подаче прицепа к месту производства работы. В остальных случаях запрещено движение задним ходом. При движении задним ходом и ограниченной видимости водитель должен потребовать выделение сигальщика. Скорость движения задним ходом не должна превышать 5 км/ч.

3.20. Скорость движения трактора при благоприятных условиях не должна превышать:

3.20.1. По главной дороге - 20 км/ч.

3.20.2. По боковым проездам, вдоль складов и причалов - 10 км/ч.

3.20.3. В закрытых складах по главным проездам - 6 км/ч, по боковым проездам - 3км/ч.

3.20.4. При въезде с бокового проезда на главную дорогу или проезд - 5 км/ч.

3.20.6. При работе с щеткой и отвалом в рабочем положении по главным дорогам и проездам - 10 км/ч и во всех остальных случаях - 5 км/ч.

3.21. При передвижении трактора с поднятым отвалом, последний должен быть зафиксирован от самопроизвольного опускания.

3.22. Скорость движения должна выбираться водителем в зависимости от профиля, ширины и состояния проезжей части, обзорности, видимости, наличия транспортных средств, людей с таким расчетом, чтобы в конкретно сложившейся обстановке быть способным закедлить движение или осуществить экстренную обстановку.

3.23. Запрещается оставлять трактор на подъемах и спусках, в дверях складов, на железнодорожных путях, переездах.

3.24. Технический уход и регулировка узлов трактора производится только при неработающем двигателе.

3.25. При устранении мелких неисправностей на линии водитель обязан поставить трактор в безопасном месте, установить трактор на стояночный тормоз и первую передачу, включить задний свет и габаритные огни, поставить под колеса упоры. В случае невозможности устранить неисправность на месте водитель должен вызвать сменного механика и в дальнейшем действовать по его указанию.

3.26. Запрещается водителю:

3.26.1. Управлять трактором в состоянии алкогольного опьяне-

ния или под воздействием наркотических средств, в болезненном состоянии или при такой стадии утомления, которая может повлиять на безопасность движения.

3.26.2. Передавать кому-либо управление трактором. Передача трактора разрешена только в гараже или на базовой стоянке с разрешения сменного механика.

3.26.3. Отвлекаться от своих прямых обязанностей во время работы на тракторе.

3.26.4. Работать на причалах, рампах (эстакадах), не имеющих колесоотбойных брусьев, ударять или задевать колесами трактора или прицепа колесоотбойный брус при разворотах и движении.

3.26.5. Перевозить в кабине трактора других лиц, за исключением тракторов МТЗ и ММЗ, в кабине которых кроме тракториста может находиться еще один водитель при буксировке техники и холостом пробеге.

3.26.6. Перевозить людей в прицепе или на выступающих частях трактора.

3.26.7. Останавливать трактор торможением с включенной муфтой сцепления, так как это может вывести тормоза из строя.

3.26.8. Выключать двигатель, закрывая кран на топливном баке, так как в этом случае в систему питания проникает воздух.

3.26.9. Производить резкое торможение без экстренной необходимости.

3.26.10. Производить сцепку и расцепку прицепов и буксируемой техники, а также грузовые работы на уклоне и местах, где имеются загромождение, захламление и скользкие поверхности, не посыпанные песком, а также на рампах (эстакадах), имеющих ширину менее 6 м.

3.26.11. Производить работу под грузом и в зоне переноса его кранами, на проезжей части дорог. Останавливаться на пути движения транспортных средств и пешеходов.

3.26.12. Перевозить грузы, вес которых превышает грузоподъемность прицепа или тяговое усилие трактора. Укладывать груз на прицеп, находящийся на наклонной плоскости.

3.26.13. Волочение груза и других предметов.

3.26.14. Отлучаться от трактора, не заглушив двигатель, не отключив включатель массы и не вынув ключ из замка.

3.26.15. При стоянке трактора на открытом воздухе оставлять воду в системе охлаждения двигателя при отрицательных температурах.

3.26.16. Стоянка трактора на спущенных шинах, а также эксплуатация трактора с пониженным внутренним давлением в шинах.

3.26.17. Эксплуатация разряженной аккумуляторной батареи.

3.26.18. При спусках двигаться накатом (включать муфту или коробку передач).

3.26.19. Буксировка трактора с целью запуска двигателя.

3.26.20. Производить работы на железнодорожных путях без принятия мер по предупреждению въезда локомотива в рабочую зону.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции N 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-водитель обязан прекратить работу в случаях неисправности:

4.1.1. Тормозов, колес и шин.

4.1.2. Рулевого управления (люфт не более 30 градусов, если в паспорте не указана меньшая величина).

4.1.3. Внешних световых приборов, звуковые сигнализации, замков дверей кабины, электрооборудования, подтекания топлива.

4.1.4. Прицепа, отвала, щетки, сцепного устройства.

4.1.5. Трансмиссии, ненормального шума в механизмах.

4.1.6. Двигателя (стук, падение или повышение давление в системе смазки, повышение температуры охлаждающей жидкости и т.д.).

4.2. Запрещается работать при угрозе возникновения несчастного случая, аварии, поломки трактора, прицепа или повреждения груза.

4.3. При несчастном случае, дорожно транспортном происшествии, аварии водитель обязан немедленно остановить трактор, выключить двигатель, оказать помощь пострадавшему, сообщить производителю производителю работ или сменному механику. Трактор с места не трогать и сохранить обстановку происшествия.

При отсутствии пострадавших, если по условиям работы трактор нельзя оставить на месте происшествия, то в присутствии руководителя работ и свидетелей зафиксировать обстановку происшествия, составить акт, а трактор отвести в сторону.

4.4. В случае воспламенения топлива использовать огнетушитель, засыпать пламя песком, землей, накрыть брезентом или войлоком. Нельзя заливать горящее топливо водой.

5. Требования безопасности по окончании работ

5.1. При возвращении в гараж водитель обязан:

5.1.1. Трактор помыть, обтереть, заправить топливом и маслом.

5.1.2. В зимнее время слить воду из системы охлаждения, оставить открытыми спусковые краники и вывесить на тракторе табличку "ВОДА СЛИТА". Спуск воды производить при температуре от +50 до 55 градусов С.

При спуске горячей воды необходимо остерегаться ожогов.

5.1.3. Доложить сменному механику о всех замеченных неисправностях трактора и прицепа в процессе работы.

5.1.4. Сдать сменному механику трактор, получить соответствующую отметку в наряде.

5.1.5. В случае поставки трактора на ремонт водитель обязан подготовить его к ремонту.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции ДМ-водитель трактора несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 8 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-СИГНАЛЬЩИКА-СЦЕПЩИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ

ТОИ-РД 31.82.05.08-95

1. Общие требования

1.1. К выполнению обязанностей докера-механизатора-сигнальщика железнодорожных вагонов (дальнейшем сигнальщик-сцепщик) допускаются докеры механизаторы (ДМ), прошедшие обучение, имеющие допуск на право выполнения обязанностей сигнальщика-сцепщика, прошедшие текущий инструктаж и обучение по безопасным приемам работы и методам работы на рабочем месте.

1.2. Сигнальщик-сцепщик должен знать и выполнять:

1.2.1. Инструкция N 1 по охране труда для ДМ, настоящую Инструкцию по охране труда для сигнальщика-сцепщика и Инструкции для работников железной дороги.

1.2.2. Систему сигнализации при маневрах с железнодорожным подвижным составом, железнодорожные габариты, а также устройство железнодорожных вагонов, путей, автосцепов, стрелочных переводов.

1.2.3. Нумерацию железнодорожных путей на причалах.

1.2.4. Порядок операции по сцепке и расцепке подвижного состава, перевода стрелок при маневрах, меры безопасности при использовании тормозных башмаков.

1.3. Маневровые работы с подвижным железнодорожным составом производится на территории порта только при отсутствии локомотива дороги на железнодорожной ветке, где происходит передвижение вагонов.

1.4. В своей работе сигнальщик-сцепщик подчиняется производителю работ (стивидору, смеснику заместителю начальника склада) и работает в постоянном контакте с водителем АП, оборудованным автосцепом, тягача железнодорожных вагонов (в дальнейшем - тягач), со старшим звеньев по оборудованию вагонов и дозировки грузов на вагонах.

1.5. Перестановка вагонов допускается на причалах, где головки рельсов железнодорожных путей находятся на уровне бетонного или асфальтного покрытия. Покрытия должны быть очищены от снега, льда, масла, нефти и т.п., а в случае необходимости - посыпаны

песком (мелком).

1.6. На железнодорожных путях, где происходит перестановка вагонов, не допускаются ремонтные работы, мешающие работать или создающие опасность для окружающих.

1.7. Скорость движения тягача с железнодорожным составом по внутрипортовым погрузочно-разгрузочным путям и переездам не должна превышать 5 км/ч.

1.8. В местах производства ПРР, обработки вагонов, погрузки-разгрузки судов или производства других работ на внутрипортовых железнодорожных путях для обеспечения безопасности движения перегрузочных машин, технологического автотранспорта, а также людей, производящих перегрузочные работы, рабочие места, производства грузовых работ в железнодорожных вагонах, должны быть ограждены. На железнодорожных путях, по указанию производителя работ, выставляются предупреждающие знаки в сторону, откуда может появиться локомотив (маневровый состав) на расстоянии 15 м от места производства работ и перестановки вагонов. Днем - красный щит, ночью - красный щит и красный огонь фонаря над щитом.

1.9. Запрещается:

1.9.1. Перестановка вагонов с передвижением тягача по стрелкам железнодорожных путей.

1.9.2. Перестановка железнодорожных вагонов с опасными, ядовитыми и взрывчатыми грузами.

1.9.3. Работа тягачей: оборудованных автосцепок, по перемещению вагонов в условиях плохой видимости, создающей угрозу наезда; при сильном ветре, создающем угрозу угона вагонов; на железнодорожных путях, имеющих уклоны; в отсутствии и без команды сигнальщика-сцепщика.

1.9.4. Ставить передвигаемые вагоны на переездах. При необходимости ставить вагоны у переезда (по обе стороны переезда) вагоны должны быть расцеплены, между расцепленными вагонами необходимо выдержать по обеим сторонам переезда интервалы на 1 и больше ширины переезда для безопасного двухстороннего движения автотранспорта.

1.9.5. Проходить под вагонами и между близкостоящими вагонами. На рабочих причалах, где ПРР производятся прямым вариантом "вагон-судно" и "судно-вагон", вагоны необходимо расстанавливать с учетом разрывов между отдельными вагонами или группами не менее 5 м в порядке, установленном применительно к определенной технологической схеме перегрузочного процесса.

1.10. В темное время суток участок перестановки железнодорож-

ных вагонов должен быть освещен в соответствии с "Нормами искусственного освещения морских портов".

1.11. Сигнальщик-сцепщик должен не допускать нахождение людей на крышах вагонов, внутри крытых вагонов, на подножках, тормозных площадках и т.п. во время маневренных работ.

1.12. Рычаги железнодорожных стрелок надо приводить в действие, находясь в безопасном месте - вне колеи соседнего пути.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Сигнальщик-сцепщик перед началом работы обязан:

2.1.1. Получить инструктаж на рабочем месте у производителя работ по безопасным методам работы.

2.1.2. По указанию производителя работ поставить на железнодорожном пути, где будут производиться маневровые работы, предупреждающие знаки со стороны возможного появления локомотива (локомотивов).

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Перед началом перестановки вагонов сигнальщик-сцепщик должен:

3.1.1. Получить от производителя работ указания на перестановку вагонов, о мерах по обеспечению безопасности людей, занятых на маневрах.

3.1.2. Убедиться в отсутствии людей в вагонах (на вагонах), между вагонами и бункерами.

3.1.3. Убедиться в том, что крышки верхних люков закрыты и сыпные рукава бункеров подняты.

3.1.4. Проверить соблюдение железнодорожных габаритов в целях обеспечения безопасности движения и в отсутствии препятствий (тормозных башмаков, досок и т.п.).

3.1.5. Проверить состояние путей, положение стрелок.

3.2. Сигнальщик-сцепщик обязан:

3.2.1. Все работы по сцеплению и расцеплению вагонов, соединению и разъединению тормозных рукавов производить только в рукавицах, быть одетым в жилет оранжевого цвета установленного образца.

3.2.2. Расцепку вагонов, оборудованных автосцепом, производить стоя сбоку вагона с помощью расцепного рычага, не выходя в межвагонное пространство. Запрещается расцепной рычаг оставлять

на буфере кронштейна, он должен быть опущен.

3.2.3. Перед началом сцепления вагонов проверить правильность положения рукояток расцепных рычагов у обоих вагонов.

3.2.4. Маневры с вагонами, выгрузка или погрузка которых не закончена, производить только после согласования с производителем работ.

3.2.5. Подать сигнал водителю тягача о начале движения. Выбрать место, с которого обеспечивается видимость пути следования состава и водителя тягача. В случае, если сигналы не видны, должно быть выделено необходимое количество сигнальщиков-сцепщиков.

3.2.6. При движении состава, когда тягач идет сзади толкаемых вагонов, находиться у торца первого вагона по ходу движения состава и идти по обочине пути. Скорость движения вагонов при этом не должна превышать скорость движения пешехода. Перед выездом на неохраняемый переезд сигнальщик-сцепщик обязан выйти на него и остановить движущийся транспорт и людей.

3.2.7. В случае нарушения требований безопасности, могущих повлечь травматизм и аварии подать сигнал "Стоп", прекратить работу и доложить производителю работ.

3.2.8. Перевод железнодорожных стрелок производить только по непосредственному указанию и в присутствии производителя работ.

3.2.9. При перестановке вагонов автопогрузчиком "Тайота" со сцепом сигнальщик-сцепщик не должен допускать сцепку вагонов свыше установленного количества: не более 2 груженых вагонов в зимний период, 5 груженых вагонов летом, не более 10 порожних вагонов в любое время суток.

4. Требование безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции № 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-сигнальщик-сцепщик обязан прекратить работы по перестановке вагонов при:

4.1.1. Нахождении людей на крышах вагонов.

4.1.2. Нарушении железнодорожных габаритов.

4.1.3. Проведении на причале аварийных работ.

4.1.4. Отсутствии видимости сигналов, подаваемых водителю тягача.

4.1.5. Нахождении людей на железнодорожных путях и в железнодорожном габарите.

4.1.6. Недостаточной освещенности рабочих мест.

4.1.7. Неисправностях железнодорожного стрелочного перевода, железнодорожных путей и покрытия причала.

4.1.8. Превышении установленного количества перекемаемых вагонов.

4.1.9. Угрозе возникновения несчастного случая, дорожно-транспортного происшествия, повреждения груза.

5. Требования безопасности по окончании работ

5.1. По указанию руководителя работ сигнальщик-сцепщик убирает тормозные башмаки, предупредительные сигналы и знаки.

5.2. О проделанной работе и выявленных недостатках докладывает руководителю работ.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции ДМ-сигнальщик-сцепщик несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 9 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-ВОДИТЕЛЯ ПОРТАЛЬНОГО ПОГРУЗЧИКА "ПАЙНЕР" И "ВАЛМЕТ"

ТОИ-РД 31.82.05.09-95

1. Общие требования

1.1. К управлению портальным погрузчиком (в дальнейшем - автоконтейнеровозом АКВ) допускаются лица не моложе 18 лет, признанные медицинской комиссией годными к работе на высоте и к управлению транспортом, прошедшие обучение, имеющие на это соответствующее удостоверение водителя и вкладыш к нему.

Докер-механизатор-водитель(в дальнейшем - водитель) АКВ должен иметь квалификацию слесаря-ремонтника не ниже 4 разряда и квалификационную группу по электробезопасности не ниже второй.

1.2. Водитель АКВ обязан знать и выполнять:

1.2.1. Инструкцию завода-изготовителя по эксплуатации и техническому обслуживанию АКВ.

1.2.2. Инструкции N 1 по охране труда для ДМ и Инструкции по охране труда N 2 для ДМ-стропальщика, N 3 для ДМ-сигальщика и настоящую Инструкцию по охране труда для ДМ-водителя АКВ, а также Инструкцию по охране труда для слесаря по техническому обслуживанию и ремонту машин внутрипортового транспорта.

1.2.3. Инструкцию по организации движения на режимной территории.

1.2.4. Схему движения всех видов транспорта на контейнерном терминале.

1.2.5. Рабочие технологические карты, предусматривающие перемещение крупнотоннажных металлических контейнеров портальным погрузчиком с одного транспортного средства на другое.

1.3. Водитель обязан работать только на АКВ, который ему выдан механиком или по его поручению звеньевым, в спецодежде, спецобуви и СИЗ. Запрещается самовольное использование АКВ.

1.4. Водитель, допустивший нарушение требований безопасности труда и технической эксплуатации, направляется на внеочередную проверку знаний. Водитель, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Водитель обязан:

2.1.1. Иметь при себе удостоверение на право управления АКВ и вкладыш к нему.

2.1.2. Получить у механика АКВ и инструктаж по охране труда и особенностям технического обслуживания и управления машиной.

2.1.3. Произвести внешний осмотр и проверить техническое состояние АКВ опробованием в работе.

2.1.4. Проверить состояние:

2.1.4.1. Шин и ободов, давление воздуха в шинах.

2.1.4.2. Крепление обода колеса к ступице.

2.1.4.3. Редукторов и ступиц привода колес (отсутствие течи масла).

2.1.4.4. Рулевых гидроцилиндров и тяг.

2.1.4.5. Спредера и его направляющих: крепление поворотных штыков; пневмоцилиндров замыкания штыков; гидроцилиндров перестановки спредера; реактивной тяги; электрических конечных выключателей автоматической наводки и положения спредера.

2.1.4.6. Цепей подъема спредера.

2.1.4.7. Разъемов электрической, пневматической и гидравлической систем.

2.1.4.8. Уровня топлива в основном баке (слить отстой).

2.1.4.9. Уровня тормозной жидкости в главных тормозных цилиндрах.

2.1.4.10. Уровня электролита в аккумуляторных батареях.

2.1.4.11. Отключить электроподогрев масла в картере двигателя и баке гидравлической системы (для зимнего периода).

2.2. Проверить записи в вахтенном журнале машины за три предыдущих смены и в машинном отделении определить:

2.2.1. Уровень рабочей жидкости в баке.

2.2.2. Уровень масла: в раздаточной коробке; в коробке передач; дифференциале и бортовых угловых редукторах механизма передвижения погрузчика.

2.2.3. Уровень тормозной жидкости в главных тормозных цилиндрах.

2.2.4. Уровень смазочной жидкости для цепей подъема спредера.

2.2.5. Уровень масла в картере двигателя и топливном насосе высокого давления.

2.2.6. Уровень топлива в расходном бачке.

2.2.7. Состояние и надежность крепления двигателя внутреннего

сгорания, гидроцилиндров и тяг рулевой трапеции, гидроцилиндров подъема спредера.

2.2.8. Состояние и надежность крепления всех агрегатов двигателя внутреннего сгорания, натяжение приводных ремней генератора и компрессора.

2.2.9. Состояние всех трубопроводов и убедиться в отсутствии течи масла и топлива.

2.2.10. Наличие и состояние средств пожаротушения.

2.3. Убрать все посторонние предметы на движущихся частях. Чистая ветошь должна храниться в ящике с крышкой. Промасленная ветошь - в закрытом бачке и не более одной смены.

2.4. Убедиться в исправности контрольно-измерительных приборов и сигнализации (включение замка "зажигания").

2.5. Перед запуском двигателя убедиться, что АКВ установлен на стояночный тормоз и переключатель направления движения АКВ выключен.

2.6. Произвести запуск двигателя в соответствии с указаниями инструкций завода-изготовителя.

Запрещается применение открытого пламени при запуске двигателя.

2.7. После запуска обороты двигателя установить на режиме холостого хода и убедиться, что давление в системе смазки двигателя не менее 1 кг/см в квадрате по манометру и все сигнализирующие приборы "Стоп дизель" не включены. Проверить двигатель и убедиться в исправности работы системы воздушного охлаждения, отсутствие течи масла, топлива и рабочей жидкости гидросистемы погрузчика.

2.8. Водитель немедленно обязан остановить двигатель при:

2.8.1. Падение давления в системе смазки двигателя менее 1 кг/см в квадрате по манометру или при включении сигнализирующего прибора "Стоп дизель".

2.8.2. Течи рабочей жидкости гидросистемы АКВ.

2.8.3. Самопроизвольного трогания погрузчика в нейтральном положении (выключенном положении) переключателя изменения направления движения погрузчика.

2.9. Прогреть двигатель до температуры +60 градусов С. При отрицательных температурах воздуха прогрев двигателя производить на холостых оборотах в течение не менее 15 минут.

Запрещается ускорять прогрев двигателя на повышенных оборотах и загружать его до прогрева.

2.10. При прогреве двигателя нужно следить за показаниями

контрольно-измерительных приборов и одновременно проверить исправность освещения, световой и звуковой сигнализации, показания манометров воздушной системы.

2.11. После прогрева двигателей опробовать движение всех механизмов и работу тормозов ходовой части АКВ.

2.12. Убедившись в исправности АКВ сделать запись в вахтенном журнале машины: "Портальный погрузчик принят в исправном состоянии", расписаться и выехать со стоянки на линию.

2.13. При обнаружении во время осмотра и опробования АКВ неисправностей, препятствующих безопасной эксплуатации АКВ, водитель, не приступая к работе, должен доложить об этом механику и сделать соответствующую запись в вахтенном журнале.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Во время работы водитель должен быть внимательным и не отвлекаться от своих прямых обязанностей, соблюдать меры личной безопасности. Перед началом движения необходимо убедиться в том, что путь свободен и подать предупредительный звуковой сигнал.

3.2. При движении соблюдать требования Инструкции N 15 по организации дорожного движения на территории порта и схемы движения всех видов транспорта на контейнерном терминале. Во время движения водитель обязан подавать предупредительные звуковые сигналы при проезде вдоль крытых складов, на стесненных участках дороги и в местах сосредоточения транспорта. Подача сигнала не дает водителю преимущественного проезда и не освобождает его от ответственности за непринятие необходимых мер безопасности, аварии или наезд.

3.3. Перемещение контейнеров АКВ водитель обязан производить только по указанию производителя работ терминала, после получения от него задания и инструктажа по безопасной перегрузке контейнеров.

3.4. Скорость движения должна выбираться водителем в зависимости от профиля, ширины и состояния проезжей части дороги, обзорности и видимости, действий других водителей и поведения окружающих лиц. Скорость движения АКВ не должна превышать:

3.4.1. По главным проездам на терминале - 30 км/ч.

3.4.2. По причалам терминала и главной дороге вне терминала - 20 км/ч.

3.4.3. По боковым проездам терминала и грузового района, при движении по ряду контейнеров - 10 км/ч.

3.4.4. При въезде из бокового проезда на главную дорогу или проезд; въезде (въезде) из ряда штабеля; повороте направо, налево и в обратном направлении; въезде (въезде) на прицепы (полуприцепы) и роллтрейлеры; подъезде (въезде) к местам установки контейнеров для растарки (затарки); переезде через железнодорожные переезды - 5 км/ч.

3.5. Транспортирование контейнеров АКВ разрешается только на исправных дорогах, площадках и переезда с покрытием, рассчитанных на давление массы АКВ с грузовым контейнером 40 футов (тип 1А или 1АА).

3.6. При движении АКВ с контейнером двери последнего должны быть закрыты, а днище контейнера должно быть от земли или от контейнера нижнего яруса на расстоянии не менее 300 мм. Спредер АКВ должен находиться в нулевом (нейтральном) положении, а при движении погрузчика без контейнера - на высоте от земли не менее 3 м.

3.7. Водитель при движении АКВ обязан уступать дорогу причальным, козловым контейнерным перегружателям и портальным кранам или перемещаемому ими спредеру (грузу), а также уступать дорогу АКВ, выезжающим из штабеля.

На территории контейнерного терминала АКВ "ПАННЕР" и "ВАЛМЕТ" пользуются преимуществом перед всеми другими видами транспорта при въезде (выезде) в ряды контейнеров.

3.8. При переезде железнодорожных путей водитель обязан убедиться, что нет приближающегося железнодорожного транспорта ни с правой, ни с левой стороны. В случае приближения железнодорожного транспорта водитель обязан остановить движение АКВ на расстоянии не менее 5 м до шлагбаума на охраняемом переезде или на расстоянии не менее 10 м до ближайшего рельса на неохраняемом переезде.

3.9. При движении через железнодорожные пути и железнодорожные переезды не допускается:

3.9.1. Устанавливать в нейтральной положении рычаг изменения направления движения.

3.9.2. Движение в два ряда (в одном или встречном направлении).

3.9.3. Обгон одного транспортного средства другими.

3.10. При вынужденной остановке АКВ на железнодорожном переезде водитель обязан принять меры для скорейшего освобождения переезда.

В случае невозможности освобождения переезда при приближении железнодорожного транспорта водитель должен оставить АКВ и идти навстречу, подавая сигналы остановки локомотиву круговыми движе-

ниями руки с головным убором или другим хорошо видимым предметом. Идти навстречу железнодорожному транспорту необходимо за пределами железнодорожного габарита, не подвергая себя опасности.

3.11. При необходимости кратковременного ухода от АКВ в процессе работы или на обеденный перерыв водитель обязан поставить АКВ вне зоны производства грузовых работ, проходов, проезжей части дорог без нарушения железнодорожных и крановых габаритов. АКВ установить на стояночный тормоз, вынуть ключ зажигания из замка и отключить выключатель "Масса".

Запрещается водителю оставлять портальный погрузчик с работающим двигателем на спусках (подъемах), у дверей складов; с поднятым контейнером.

3.12. Запрещается водителю при управлении портальным погрузчиком:

3.12.1. Движение по дорогам грузового района и терминала, не определенным утвержденной схемой движения транспорта, а также движение по дорогам, имеющим дефекты в виде уступов, выбоин, провалов и других повреждений.

3.12.2. Останавливаться на подкрановых путях и на пешеходных переходах.

3.12.3. Работа на портальном погрузчике при скорости ветра выше 20 м/с и температуре воздуха ниже -30 градусов С, если не предусмотрены иные нормы приказом руководителя предприятия.

3.13. При выезде на линию со стоянки АКВ водитель обязан последовательно выполнять следующие требования:

3.13.1. Поднять спредер со специальных подставок на высоту не менее 3 м.

3.13.2. Установить спредер в нейтральное положение.

3.13.3. Подать предупредительный сигнал и начать движение портального погрузчика в требуемом направлении. Трогание с места необходимо производить плавно, без рывков.

3.14. Складирование контейнеров необходимо производить в соответствии с утвержденной схемой и разметкой складской площадки, регламентирующей размеры штабеля, высоту складирования контейнеров, расстояние между штабелями (квадратами), рядами и отдельно стоящими в них контейнерами.

3.15. Покрытие складской площадки для установки контейнеров должно быть очищено от снега, льда, и мусора и посторонних предметов.

3.16. Нижний ярус контейнеров в штабеле необходимо устанавливать фитингами на ровную поверхность в соответствии с разметкой

складской территории.

Смещение фитингов контейнеров смежных ярусов при штабелировании не должно превышать: по длине контейнера - 38 мм, по ширине - 25 мм. Контейнеры в штабеле ставить без доступа к дверям.

3.17. При складировании контейнеров необходимо выдерживать следующие размеры согласно разметке:

3.17.1. Ширину проезда между штабелями контейнеров без въезда (выезда) в ряды - 20 м.

3.17.2. То же с въездом (выездом) в ряды штабеля - 25 м.

3.17.3. Ширину проезда между рядами контейнеров внутри штабеля - 1,8 м.

3.17.4. Расстояние между торцевыми стенками соседних контейнеров - 0,2 м.

3.18. При взятии контейнера из штабеля водитель должен последовательно выполнять следующие требования:

3.18.1. Подъехать к соответствующему ряду штабеля и поднять спредер на высоту 0,3-0,5 м выше установленных в ряду контейнеров и открыть штыки, при этом должна включиться красная лампочка.

3.18.2. Наехать на контейнер, выдерживая расстояние между внутренней частью кронштейнов колес и контейнером 0,4-0,5 м.

3.18.3. Нацелить штыки спредера на фитинги контейнера в продольном направлении посредством перемещения портального погрузчика и в поперечном направлении посредством перемещения спредера двумя переключателями.

3.18.4. Плавно, без ударов опустить на контейнер и дать небольшую слабину грузоподъемных цепям. При этом малые неточности нацеливания штыков должны устраняться автоматической наводкой спредера. После попадания всех штыков спредера в фитинги контейнера должна включаться синяя лампочка "Штыки в фитингах".

3.18.5. Замкнуть штыки электропереключателем управления штыками. При замыкании всех четырех штыков должна включиться зеленая лампочка "Штыки закрыты".

3.18.6. Поднять контейнер на высоту 0,3-0,5 м выше установленных в ряду контейнеров (при этом синяя лампочка "Штыки в фитингах" должна выключиться), установить спредер в нулевое положение и выехать из ряда.

3.18.7. Опустить контейнер в транспортное положение на расстоянии 0,3-0,5 м от дорожного покрытия и продолжать движение в требуемом направлении.

3.19. При постановке контейнера в штабель водитель обязан последовательно выполнить следующие требования:

3.19.1. Подъехать к требуемому ряду штабеля и поднять контейнер на высоту 0,3-0,5 м выше установленных в ряду контейнеров.

3.19.2. Проехать по ряду к месту установки контейнера.

3.19.3. Плавно, без ударов опустить контейнер на требуемое место и дать небольшую слабину грузоподъемных цепей.

3.19.4. Открыть штыки и поднять спредер на требуемую высоту.

3.19.5. Установить спредер в нулевое положение и выехать из ряда штабеля.

3.20. При подвозе контейнеров к причальному перегружателю водитель АКВ должен обеспечить условия для нацеливания спредера причального перегружателя на контейнер без передвижения перегружателя вдоль причала.

3.21. Все движения АКВ в зоне работы причального контейнерного перегружателя по подвозу, установке, захвату и отвозу контейнеров *водитель должен производить только по команде сигнальщика.*

3.22. При погрузке (выгрузке) автотранспорта водитель АКВ должен соблюдать следующие требования:

3.22.1. Погрузку (выгрузку) контейнеров производить на предназначенные для контейнерных перевозок прицепы (полуприцепы) и роллтрейлеры только по распоряжению производителя работ терминала и на штатных обозначенных стоянках (площадках).

3.22.2. Все движения АКВ в зоне погрузки (выгрузки) автотранспорта водитель должен производить только по команде ДМ-сигнальщика.

3.22.3. Водитель АКВ должен подъезжать к прицепу или тягачу с роллтрейлером и отъезжать от них только сзади.

3.23. Запрещается водителю:

3.23.1. Движение АКВ и производство ПРР в случае нахождения людей на трассе движения и в местах складирования контейнеров.

3.23.2. Перевозить людей в контейнере или на его крыше, на спредере, трапах, платформе машинного отделения погрузчика. Допускается в кабине АКВ нахождение стажера, который выполняет все работы только под непосредственным руководством водителя.

3.23.3. Въезд в ряды штабеля в осенне-зимний период без подтверждения производителя работ терминала об отсутствии снегоуборочной техники в проездах между рядами внутри штабеля.

3.23.4. Работать в рядах штабеля с неочищенными от снега проездами между рядами, а также в местах, где имеются загромождения, обледенелые и скользкие поверхности покрытия, не посыпанные песком.

3.23.5. Въезд в ряд штабеля, где работает АКВ и при работе

другого АКВ в соседнем ряду.

3.23.6. Во всех случаях устанавливать переключатель управления поворотными штыками в положении "Открыто" при поднятом контейнере.

3.23.7. Отрывать примерзший или закатый контейнер.

3.23.8. Устанавливать контейнер на обледенелые участки покрытия, не посыпанные песком. Устанавливать последующий ярус контейнеров, если на крыше контейнеров предыдущего яруса находятся посторонние предметы или лед.

3.23.9. Перемещать контейнер волоком, толкать вагоны, открывать двери вагонов, перемещать контейнер с открытыми дверями.

3.23.10. Поднимать контейнер, захват которого на 4 штыка не возможен.

3.23.11. Производить работу под грузом в зоне переноса его кранами и другими механизмами.

3.23.12. Работа АКВ под портальными причальными контейнерными перегружателями, если на портале перегружателе установлен знак, запрещающий движение транспортных средств, габаритная высота которых больше указанной на знаке, а также, если под порталами причальных перегружателей не размечена белой краской для обозначения трасс зона.

3.23.13. Погрузка (выгрузка) автотранспорта на необозначенных стоянках, без сигнальщика, при нахождении людей в кабине автотягача, на прицепе, роллтрейлере, на трассе движения погрузчика.

3.23.14. Передавать АКВ другому лицу без разрешения механика.

3.23.15. Эксплуатировать АКВ с пониженным внутренним давлением в шинах, с поврежденным кордом или сквозными пробоями шин.

3.23.16. Производить переключение с прямого на обратный ход во время движения АКВ.

3.23.17. Производить резкое торможение без экстренной необходимости.

3.23.18. Допускать пониженную разрядку аккумуляторных батарей.

3.23.19. Производить погрузочно-разгрузочные работы и другие виды работ на неисправном АКВ.

3.24. При техническом обслуживании и ремонте необходимо:

3.24.1. Производить все виды технического обслуживания и ремонта закрепленного за ним АКВ в соответствии с графиком и условиями эксплуатации.

3.24.2. Техническое обслуживание и ремонт АКВ производить по распоряжению группового механика (бригадира), а на смене - по распоряжению механика (звеньевого) после инструктажа по охране

труда.

3.24.3. Все работы по техническому обслуживанию и ремонту АКВ выполнять с соблюдением требований инструкции по техническому обслуживанию и ремонту машин внутрипортового транспорта, а также требования Инструкции по охране труда при выполнении определенных видов работ.

3.24.4. Техническое обслуживание и ремонт производить после установки АКВ на стояночный тормоз и при неработающем двигателе.

3.25. Запрещается водителю при техническом обслуживании и ремонте АКВ самостоятельно:

3.25.1. Производить работы по электрооборудованию погрузчика.

3.25.2. Разбирать и регулировать аппаратуру и клапаны систем гидравлического и пневматического управления, приборы для измерения и контроля.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции N 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-водитель АКВ обязан прекратить работу в случаях:

4.1.1. Неисправность тормозов (рабочий тормоз не обеспечивает равномерного затормаживания колес), нет торможения, нарушена герметичность системы пневматических тормозов и т.д., стояночный тормоз не удерживает машину независимо от условий ее загрузки на подъеме или спуске с уклоном 16 градусов.

4.1.2. Неисправности рулевого управления (величина люфта превышает норму, повреждены рулевые гидроцилиндры и тяги).

4.1.3. Неисправности колес и шин.

4.1.4. Неисправности двигателя (падение давления в системе смазки - не менее 1 кг/см), стук двигателя, течь топлива или масла и т.д.

4.1.5. Неисправности механизма передвижения, самопроизвольного трогания погрузчика при нейтральном положении электропереключателя.

4.1.6. Неисправности звуковой и световой сигнализации, контрольно-измерительных приборов, отказа речевой связи (рация).

4.1.7. Неисправности гидравлической системы (самопроизвольное опускание спредера с грузом - не более 3 мм/мин).

4.1.8. Неисправности электрооборудования, электрических концевых выключателей.

4.1.9. Появления ненормальных шумов в механизмах.

4.1.10. Износа цепных передач, катков.

4.1.11. Повреждения, деформации спредера.

4.1.12. Неисправности штыков.

4.1.13. Неисправности системы блокировки и сигнализации положения поворотных штыков.

4.1.14. Нарушения работы педалей.

4.1.15. Неисправности амортизаторов подвески ходовых колес и контейнерного захвата.

4.1.16. Угрозы возникновения несчастного случая, аварии, поломки АКВ или повреждения контейнеров и грузов.

4.2. При несчастном случае, дорожно-транспортных происшествиях или авариях водитель обязан немедленно остановить АКВ и выключить двигатель, оказать помощь пострадавшему, сообщить о случившемся производителю работ терминала и механику. АКВ с места происшествия не трогать и сохранить обстановку происшествия. При отсутствии пострадавших, если по условиям работы АКВ нельзя оставить на месте происшествия, то в присутствии механика и свидетелей зафиксировать обстановку происшествия, составить акт, а АКВ отвести в сторону. В случае воспламенения топлива использовать огнетушитель, засыпать пламя песком, землей и накрыть брезентом. Нельзя заливать горящее топливо водой.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. По окончании работы водитель должен:

5.1.1. Заправить АКВ топливом и маслом.

5.1.2. Установить погрузчик на штатное место, поставить его на стояночный тормоз и опустить спредер.

5.1.3. Перевести обороты двигателя на холостые и через 1-2 минуты остановить двигатель. Установить переключатель оборотов на положение "Старт", изъять ключ из замка зажигания, отключить ключ "Масса".

5.1.4. Проверить техническое состояние машины в объеме раздела 2 "Требований безопасности перед началом работы".

5.1.5. Слить конденсат из воздушных ресиверов и сборников.

5.1.6. Произвести уборку в машинном отделении и кабине управления. Закрыть крышки машинного отделения и кабину управления АКВ.

5.1.7. Подключить (в осенне-зимний период) кабель электроподогрева систем АКВ.

5.1.8. Сдать машину механику (звеньевому), доложить о всех обнаруженных неисправностях и отказах во время работы.

5.1.9. Произвести запись в вахтенном журнале АКВ о состоянии погрузчика, наработке моточасов двигателя и о работах по техническому обслуживанию и устранению отказов.

6. Ответственность

За невыполнение настоящей Инструкции ДМ-водитель АКВ несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 10 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-ШВАРТОВЩИКА

ТОИ-РД 31.82.05.10-95

1. Общие требования

1.1. К выполнению обязанностей швартовщика допускается докер-механизатор (ДМ), прошедший обучение, получивший квалификации швартовщика, имеющий при себе удостоверение и прошедший обучение и инструктаж по безопасным приемам и методам работы на рабочем месте.

1.2. Швартовщик, допустивший нарушение требований охраны труда, направляется на внеочередную проверку знаний. Швартовщик, не прошедший проверку знаний, к работе не допускается.

1.3. Докер-механизатор-швартовщик должен знать Инструкцию N 1 по охране труда для ДМ, настоящую Инструкцию по охране труда и уметь выполнять швартовные операции.

1.4. ДМ-швартовщик привлекается к швартовным операциям судов только к береговым причалам. Запрещается ДМ-швартовщикам принимать участие в швартовке судов на открытом рейде и на рейдовые бочки на акватории порта.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. ДМ, назначенные на швартовку, должны прибыть на причал вместе с руководителем работ за 5-10 мин до подхода судна и поступить в распоряжение работника службы капитана порта.

2.2. ДМ должен получить инструктаж у работника службы капитана порта по всем вопросам, связанным с производством швартовных работ на данном причале.

2.3. Нельзя приступать к швартовным работам в неисправных рукавицах, при недостаточном освещении, загромождении, захламлении и скользком причале.

2.4. Заблаговременная подготовка причала к швартовке судов производится по указанию руководителя работ с установкой знаков безопасности со стороны возможного появления транспортных средств.

2.5. До начала швартовных операций ДМ-швартовщик обязан проверить:

2.5.1. Наличие и исправность отбойных устройств.

2.5.2. Готовность швартовных тумб.

2.5.3. Чистоту причала.

2.5.4. Наличие багров, спасательных кругов с линями.

2.6. Приступать к выполнению швартовных операций ДМ-швартовщик обязан в защитной каске с закрепленным подбородочным ремешком и в спасательном жилете.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Все работы по швартовным операциям должны производиться под руководством работника службы капитана порта и соблюдением мер личной безопасности. Запрещается приступать к швартовным операциям без работника службы капитана порта.

3.2. ДМ, привлеченные к швартовным операциям, должны строго соблюдать расстановку ДМ по местам швартовки, произведенную работником службы капитана порта, а также обращаться за помощью в работе к лицам, не допущенным к швартовным операциям.

3.3. Во время подготовки и производства швартовных работ не разрешается заниматься посторонними разговорами, покидать рабочее место без разрешения работника службы капитана порта, курить и принимать пищу.

Запрещается совмещение швартовных работ с какими-либо другими работами.

3.4. При подходе судна к причалу швартовки, услышав предупредительный окрик с судна о подаче бросательного конца: "Берегись" ДМ-швартовщик должен стать лицом к судну, но не ближе одного метра от края причала и следить за падающей легостью (мешочек с песком), но не ловить его руками.

3.5. Выбирая бросательный конец, а затем швартовный канат, нужно стоять лицом к судну. Нельзя находиться между тянущимся швартовным канатом и кромкой причала, ставить ногу в огон (петли), надевать его на руку или на плечо.

3.6. Перед накладкой огона (петли) швартовного троса на береговую тумбу нужно отвязать бросательный конец и находиться с тыловой стороны тумбы.

3.7. Швартовный канат можно брать только за середину огона (между сплеснем и концом огона).

3.8. После закрепления швартовного каната на тумбе старший группы швартовщиков должен сообщить об этом на судно: "Швартов закреплен".

3.9. Перед подачей бросательного конца (легости) с причала на

судно нужно предупредить команду судна окриком : "Берегись!".

3.10. При выбирании швартовного каната на судне или при работе судовой машины, когда швартовы закреплены на тумбе, нужно быстро отойти в сторону и не стоять против линии натяжения, а также ближе 5 м по обе стороны от швартовного каната.

3.11. Перекладывать или отдавать швартовные канаты с тумбы и сбрасывать их в воду можно только по указанию работника службы капитана порта.

3.12. После отдачи швартовного каната с тумбы нужно сообщить об этом на судно, крикнув: "Швартов отдан и чист!".

3.13. Работы по перетяжке судна вдоль причала разрешается производить только под руководством работника службы капитана порта.

3.14. При накладывании швартовного каната на береговую тумбу руки следует держать с наружной стороны огона.

3.15. При наложении на тумбу второго швартовного каната, огон последнего пропустить снизу под огон первого каната.

3.16. Запрещается работать в замасленных рукавицах.

3.17. Запрещается находиться вблизи сильно натянутых канатов, на линии направления тяги.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции N 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-швартовщик обязан прекратить работу при угрозе возникновения несчастного случая или аварии.

4.2. Если во время выбирания швартовного каната большой длины и диаметра появилось ощущение физического перенапряжения ("канат тянет назад"), нужно его бросить и выбирать повторно с помощью двух ДМ-швартовщиков.

4.3. При падении в воду ДМ-швартовщика немедленно бросить ему спасательный круг с линем и принять другие меры к подъему его на причал и при необходимости оказать первую помощь.

5. Требования безопасности по окончании работ

По окончании швартовных операций ДМ-швартовщик должен сообщить работнику службы капитана порта о всех замеченных при швартовке недостатках.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции ДМ-квартовщик несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 11 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА-ЛЕБЕДЧИКА

ТОИ-РД 31.82.05.11-95

1. Общие требования

1.1. К управлению судовой лебедкой допускаются докеры-механизаторы (ДМ), получившие квалификацию лебедчика, и допуск на право управление лебедкой, прошедшие обучение и инструктаж по безопасным приемам и методам работы на рабочем месте, имеющие вторую квалификационную группу по электробезопасности.

1.2. Лебедчик, допустивший нарушение требований безопасности труда, проходит внеочередную проверку знаний. Лебедчик, не прошедший проверку знаний, к управлению лебедкой не допускается.

1.3. Выполнять работу на судовой лебедке разрешает производитель работ по согласованию с администрацией судна.

1.4. ДМ-лебедчик обязан знать:

1.4.1. И выполнять настоящую Инструкцию и Инструкции N 1 по охране труда для ДМ.

1.4.2. Устройство и технические характеристики лебедок.

1.4.3. Установленный порядок подачи сигналов лебедкой (приложение N 1 к Инструкции N 3 по охране труда).

1.4.4. Нормы браковки стальных канатов.

1.4.5. Способы строповки грузов.

1.5. При работе по перегрузке опасных и разрядных грузов лебедчик обязан выполнять требования, изложенные в Инструкции N 12 по охране труда для ДМ.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Лебедчик обязан получить инструктаж по безопасным методам и способам работы.

2.2. Убедиться, что на стреле имеется маркировка о ее рабочей нагрузке и срок испытания.

2.3. Лебедчик перед началом работы обязан осмотреть все механизмы лебедки: тормоз, электрооборудование, шкентель, крюк и убедиться в их исправности. Убедившись в том, что контроллер стоит в нулевом положении, лебедчик должен включить рубильник и опробо-

вать работу лебедки на различных положениях контроллера, проверить действие тормозов.

2.4. Приступать к подъему груза лебедкой разрешается только после ее осмотра и опробования на холостом ходу.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Во время работы лебедчик должен быть внимательным и не отвлекаться от своих прямых обязанностей.

3.2. Запрещается на месте производства ПРР и у пульта управления лебедкой нахождение лиц, не имеющих отношения к грузовым операциям.

3.3. Поднимать и опускать груз лебедкой нужно плавно, без рывков и раскачивания. Внезапный переход с прямого хода на обратный разрешается только для предотвращения аварии или несчастного случая.

3.4. При подъеме груза расстояние между крюком мкентеля и верхним блоком должно быть не менее 0,5 м, а при опускании крюка в нижнее положение на барабане лебедки должно оставаться не менее 1,5 витка мкентеля.

3.5. Запрещается:

3.5.1. Работать на лебедке, если с поста управления плохо видны места производства грузовых работ (люки и палуба с обоих бортов), а также если подход к педалям и рукояткам управления лебедкой загромождек.

3.5.2. Поднятый груз и грузозахватные приспособления оставлять на весу. Даже при кратковременных перерывах в работе груз и грузозахватные приспособления должны быть опущены. В случае невозможности опустить груз место под ним должно быть ограждено.

3.5.3. При подтаскивании (втяжке) груза с помощью судовых лебедок пропускать мкентель через верхний блок стрелы.

3.6. При выполнении ПРР стрела лебедки должна быть установлена под таким углом к мачте, чтобы обеспечивался необходимый вынос груза за борт судна на причал или на лагом стоящее судно. Запрещается при подъеме или опускании груза потравливать или выбирать топрик-тали.

3.7. Запрещается поднимать и перемещать груз:

3.7.1. Превышающий грузоподъемность стрелы лебедки.

3.7.2. Если на мкентеле слесень огона имеет менее трех пробивок полной прядью и двух полупробивок.

3.7.3. Одновременно с выходом людей из трюма или спуском их в трюм.

3.7.4. Если груз находится в неустойчивом положении или таре, заполненной выше ее бортов, завалены, закатан другими грузами или примерзли, если стрелы надлежащим образом не раскреплены, штанги и ванты плохо не обтянуты, а в дополнение к топрик-талям не заведен грузовой стопор (стопор-топрика).

3.7.5. При нахождении работающих под стрелой на линии натяжения жгентеля или на застропованном грузе.

3.7.6. Без команды сигнальщика по принятой системе сигнализации.

3.8. Во время работы лебедки нельзя производить смазку, поправлять жгентель на барабане, снимать руки с рычагов управления.

3.9. Не разрешается подтягивать жгентелем барки и другие плавучие средства, стоящие у борта судна, и железнодорожные вагоны на берегу.

3.10. Запрещается оставлять без присмотра лебедку с неотключенным электроустройством.

3.11. При спаренной работе судовыми грузовыми стрелами лебедчики должны следить за тем, чтобы:

3.11.1. Угол, образуемый между жгентелями, не превышал 120 градусов, если конструктивно не предусмотрено иное.

3.11.2. Допускаемая нагрузка не превышала половины рабочей нагрузки стрелы с меньшей грузоподъемностью, если Регистром не установлена иная.

3.11.3. При определении допустимых нагрузок учитывались конкретные условия работы и меры безопасности, указанные производителем работ или вахтенным помощником капитана.

3.12. Запрещается поднимать или перемещать людей лебедкой. Подъем людей, пострадавших при несчастных случаях, производится лебедкой только под руководством производителя работ или бригадира, а в случае их отсутствия - вахтенного помощника капитана.

3.13. Запрещается:

3.13.1. Касаться токоведущих и вращающихся частей лебедки.

3.13.2. Поправлять руками трос или изменять направление витков на барабане работающей лебедки.

3.14. При заедании жгентеля в блоках нужно прекратить работу.

3.15. При обнаружении электрического тока на корпусе лебедки работа должна быть немедленно прекращена.

3.16. Если произойдет несчастный случай, то после оказания

первой помощи пострадавшему о происшедшем нужно сообщить производителю работ или бригадиру.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. Кроме выполнения требований, изложенных в разделе 4 Инструкции N 1 по охране труда для ДМ, в аварийных ситуациях ДМ-лебедчик обязан прекратить работу при:

4.1.1. Выявлении на лебедке неисправностей.

4.1.2. Наличии трещин на металлоконструкциях.

4.1.3. Наличии деформации стрел.

4.1.4. Недопустимом износе гаков, канатов, цепей.

4.1.5. Наличии трещин или разрывов у подъемных гаков, блоков, скоб или в других съемных деталях.

4.1.6. Наличии даже слегка разогнутых гаков.

4.1.7. Наличии блоков с растянувшейся скобой, стертым нагелем или поврежденной втулкой.

4.1.8. Неисправности механизма подъема или механизма изменения вылета стрелы.

4.1.9. Неисправности тормозных устройств и органов управления.

4.1.10. Неисправностях приборов безопасности (концевых выключателей, ограничителей грузоподъемности и др.) и других неисправностях.

4.1.11. Недостаточной освещенности рабочей зоны.

4.1.12. Угрозе возникновения несчастного случая или аварии.

4.2. Вопрос о прекращении ПРР, производимых судовыми грузоподъемными устройствами, по причине неблагоприятных метеоусловий, в каждом отдельном случае решается администрацией порта (ПРК) и судна.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. Лебедчик обязан:

5.1.1. Установить грузоподъемное устройство на штатное место.

5.1.2. Отключить источник питания лебедки.

5.1.3. Поставить на стопор рычаги управления.

5.1.4. Не оставлять груз или грузозахватные приспособления в подвешенном состоянии.

5.1.5. Произвести уборку рабочего места.

5.1.6. Доложить производителю работ о замеченных неполадках в работе.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции ДМ-лебедчик несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 12 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРА-МЕХАНИЗАТОРА ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ТОИ-РД 31.82.05.12-95

1. Общие требования

1.1. К погрузочно-разгрузочным работам (ПРР) с опасными грузами допускаются докеры-механизаторы (ДМ), прошедшие обучение, предварительный медицинский осмотр и инструктаж на рабочем месте по безопасному производству работ с опасными грузами и имеющие соответствующий допуск.

ДМ, не имеющие допуска на производство ПРР с опасными грузами, к работе не допускаются.

1.2. ДМ, занятые на перегрузке опасных грузов, обязаны периодически проходить медкомиссии не реже 1 раза в 6 месяцев или с периодичностью, устанавливаемой по категориям груза, предоставляющего наибольшую опасность для здоровья человека. ДМ, имеющие медицинские противопоказания или выраженные заболевания, дефекты челюстно-лицевого аппарата, препятствующие применению СИЗ органов дыхания, к ПРР с опасными грузами не допускаются.

1.3. При перегрузке и хранении опасных грузов следует учитывать особенности производственной опасности из-за изменения свойств опасных грузов как в нормальных условиях, так и при возникновении различных ситуаций.

1.4. ДМ, допущенные к производству ПРР с опасными грузами, должны работать под непосредственным руководством бригадира или звеньевого, имеющего квалификацию не ниже 3-го класса и опыт работы по перегрузке генеральных грузов не менее одного года.

1.5. ДМ должны знать:

1.5.1. Настоящую Инструкцию, Инструкцию N 1 по охране труда для ДМ и Инструкцию N 13 для ДМ аварийных бригад (звеньев) по ликвидации аварийных ситуаций при перегрузке опасных грузов, а также Инструкции по охране труда по специальностям ДМ.

1.5.2. Знаки безопасности, установленные для каждого класса или подкласса опасных грузов, и символы на знаках опасности, указывающие вид опасности.

1.5.3. Маркировку, содержащую отличительный текст и предупреждающие знаки, указывающие правильный способ обращения с грузом при ПРР.

1.5.4. Расположение маркировки транспортной тары, содержащей опасный груз.

1.6. Участки для перегрузки опасных грузов должны быть ограждены и иметь на видных местах предупреждающие и запрещающие знаки ("Опасно", "Проход запрещен" и т.д.).

1.7. Опасные грузы, свойства которых неизвестны, к перегрузке не допускаются.

1.8. Грузозахватные органы и приспособления к подъемно-транспортному оборудованию, используемые при перегрузке опасных грузов, должны обеспечивать сохранность тары, а рабочие органы, непосредственно соприкасающиеся с тарой взрывоопасного или легковоспламеняющегося груза, выделяющего взрывоопасные газы и пары, покрыты или выполнены из материалов, исключающих возможность искрообразования.

1.9. Использование захватов затяжного и зажимного типа допускается только для грузов, упакованных в прочную тару.

1.10. Запрещается для перегрузки взрывоопасных, легковоспламеняющихся грузов, кислот, щелочей использовать растительные и синтетические стропы и канаты.

1.11. ДМ обязаны работать в средствах индивидуальной защиты (СИЗ), указанных в ТТК на перегружаемый груз.

Спецодежда, спецобувь и другие СИЗ должны быть исправны, не стеснять движений. Работа без СИЗ не допускается.

1.12. ДМ должны уметь правильно применять СИЗ и знать следующие основные средства защиты:

1.12.1. Изолирующие дыхательные приборы, предназначенные для полной изоляции органов дыхания человека от окружающей среды (используются при недостатке свободного кислорода в воздухе - не менее 16 % объемных и повышенном содержании вредных веществ - более 2 % объемных). К ним относятся изолирующие дыхательные приборы, работающие на сжатом кислороде или воздухе типа КИП-2, КИП-7, ПИ-2-57,"Влада", АЗИК и другие.

1.12.2. Фильтрующие противогазы, применяющиеся в атмосфере, содержащей кислорода не менее 16 %) объемных (для противогазов марки СО и М - не менее 18 %) и вредных веществ - не более 2 % объемных.

1.12.3. Защитные пасты или мази, наносящиеся на кожу лица и рук слоем до 3 мм (за исключением глазных впадин) перед началом

работы и припудренные тальком или обычной пудрой, которые после работы смываются теплой водой с мылом, но при этом должны быть защищены глаза от попадания смывных вод.

1.12.4. Защитные очки, защитные комплекты, респираторы и другие СИЗ.

1.13. Масса перемещаемых перегрузочной машиной взрывоопасных грузов не должно превышать 50 % грузоподъемности машин и грузозахватных приспособлений.

1.15. Запрещается принимать пищу, курить на рабочих местах. Курение разрешается только в специально отведенных местах, оборудованных соответствующим пожарным инвентарем и на расстоянии не менее 50 м от мест перегрузочных работ.

1.16. Перегрузочные машины с двигателями внутреннего сгорания должны быть оборудованы искрогасителями.

1.17. Скорость движения перегрузочных машин указана в инструкциях для водителей (машинистов) этих машин.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Перед началом работ ДМ обязан:

2.1.1. Пройти медицинский осмотр.

2.1.2. Получить инструктаж от производителя работ о свойствах опасных грузов и мерах безопасности и производственной санитарии при работе с опасными грузом, об упаковке, способах тушения пожара, а также мерах по обеспечению взрыво- и пожаробезопасности, соблюдению технологии.

2.1.3. Проверить исправность и комплектность спецодежды, спецобуви и других необходимых для работы СИЗ.

2.1.4. Сдать курительные принадлежности (спички, зажигалку и т.п.) бригадиру.

2.1.5. Подготовить рабочее место - оно должно быть чистым, нескользким и незахламленным, освещенным. Освещение должно быть не менее 50 люкс при перегрузке разрядных грузов, легковоспламеняющихся грузов, выделяющих взрывоопасные пары, газы и пыль.

2.1.6. Подготовить и проверить исправность грузозахватных устройств и приспособлений, инструмента.

2.1.7. Установить ограждение зоны перегрузки опасных грузов. На видных местах установить предупреждающие знаки.

2.1.8. Запрещается перегрузка опасных грузов без достаточного освещения в темное время суток.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Во время работы ДМ обязан:

3.1.1. Выполнять только порученную работу.

3.1.2. Не принимать участие в производстве других, не порученных ему работ.

3.1.3. Не покидать свое рабочее место без разрешения.

3.1.4. Все элементы перегрузочного процесса выполнять с соблюдением осторожности: не допуская рывков, ударов, раскачивания груза, соблюдая меры личной безопасности.

3.2. При перегрузке опасных грузов I класса:

3.2.1. Опасные грузы класса I должны загружаться только после всех остальных грузов, а выгружаться первыми.

3.2.2. Грузовое помещение, подготовленное к погрузке опасного груза, должно иметь изготовленный из досок настил на пайоле, а борта и перегородки должны быть обиты досками на высоту укладки груза. При этом нужно убедиться, что гвозди утоплены в доски обшивки всех выступающих конструкций на бортах, перегородках и т.п.

3.2.3. Коннингсы люков должны быть надежно обиты брезентом или мешковиной, а крановая подвеска (гак, стальные стропы) оплетневана растительным канатом, мешковиной, брезентом.

3.2.4. При загрузке твиндека или трюма обычным, неопасным грузом, на который предстоит грузить опасный груз, следует убедиться что ранее погруженный груз уложен ровно, не имеет выступов, колодцев, а борта и перегородки выложены этим грузом на высоту укладки опасного груза, причем упаковка такого груза должна быть достаточно прочна и из дерева.

3.2.5. Запрещается при перемещении кранов оставлять груз на весу (даже на краткий срок). В этом случае ДМ-сигнальщик обязан потребовать от крановщика опустить груз в указанное им место.

3.2.6. Запрещается перемещать в вертикальном и горизонтальном направлении неустойчиво уложенный груз или застропленный с отступлением от технических требований.

3.2.7. При перегрузке контейнеров с опасными грузами класса I, кроме общих требований перегрузки контейнеров, необходимо:

3.2.7.1. Размещение, установку и крепление контейнеров на судне производить под руководством судовой администрации или производителя работ и в соответствии с планом загрузки судна.

3.2.7.2. Контейнеры на складе устанавливать только в один ярус, чтобы в любой момент, при необходимости, была возможность его вскрытия.

3.2.8. Грузовые места необходимо укладывать плотными ровными рядами по всей площади укладки, исключающими возможность его смещения и трения, и надежно крепить при помощи деревянных стоек, упоров и клиньев.

3.2.9. Лазы и люковые закрытия не загромождать, обеспечить между штабелями груза проходы к пожарным постам, аварийному имуществу, к местам для забора воды и т.п., при ширине прохода не менее 1 (одного) м.

3.2.10. Запрещается в процессе ПРР:

3.2.10.1. Пользоваться для освещения открытым огнем. Для освещения необходимо пользоваться аккумуляторными и карманными электрическими фонарями во взрывобезопасном исполнении.

3.2.10.2. Производить работы с применением газо- и электросварки.

3.2.11. При укладке в складах штабелей опасных грузов следует располагать их на расстоянии не менее 1 м от стен склада, расстояние между штабелями должно быть не менее 2 м, ширина продольных и поперечных проездов определяется в зависимости от применяемых средств механизации, но не менее 3,5 м.

3.2.12. ДМ разрешается переносить разрядные грузы в руках массой до 25 кг. Запрещается переносить эти грузы на спине, плечах и кантовать. Места от 25 кг до 50 кг переносятся вдвоем на расстояние до 10 м. Места массой, превышающей 50 кг, должны перемещаться по указанию руководителя работ в соответствии с РТК и инструкциями по разрядным грузам.

3.3. Перегрузка опасных грузов класса 2:

3.3.1. При перегрузке баллонов не допускается их падение, соударение между собой и другие предметы.

3.3.2. Баллоны массой более 30 кг следует перемещать только вдвоем. Запрещается поднимать их за предохранительный клапан или вентиль.

3.3.3. Запрещается при производстве ПРР:

3.3.3.1. Укладывать баллоны с газами на любой опасный груз.

3.3.3.2. Работать с сжиженными газами без рукавиц, спецобуви и спецодежды. Несоблюдение этого требования может вызвать обморожение при любой температуре окружающего воздуха.

3.3.3.3. Осуществлять перегрузку (разгрузку) баллонов, у которых неисправна арматура, поврежден корпус, истек срок освидетельствования или нет клейма.

3.3.4. Ядовитые газы подклассов 2.2 и 2.4 следует размещать и укладывать только на палубе грузовых судов, за исключением газов

групп 2234 и 2241, которые можно размещать в подпалубном пространстве.

3.3.5. Укладку баллонов следует производить в местах, легкодоступных для их наблюдения и беспрепятственного удаления в случае возникновения опасной ситуации.

3.3.6. Баллоны с газом следует укладывать в горизонтальном положении таким образом, чтобы они не соприкасались друг с другом или с другими конструктивными элементами из металла, для чего необходимо применять деревянные стеллажи, подкладки и прокладки из досок и брусьев. Каждый ряд баллонов следует надежно закрепить.

3.3.7. Высота штабеля баллонов должна быть не более 5 рядов и не выше 1,5 м, при этом в штабеле должно быть не более 50 баллонов. Все вентили должны быть расположены по одну сторону.

3.3.8. Допускается укладка и перемещение баллонов в вертикальном положении при условии установки их в специальные контейнеры (специальные ящики, колоды, клети) и с надежным креплением.

3.3.9. Крепление баллонов должно исключить их сдвиг или любое другое перемещение.

3.3.10. Сосуды с жидким охлажденным газом следует укладывать с особой осторожностью в вертикальном положении и в специальных контейнерах, прочно крепить, опрокидывание или наклон их не допускается.

3.3.11. Перевозка, перегрузка и хранение баллонов под давлением разрешается только при наличии навинченных предохранительных колпаков.

3.3.12. Укладка баллонов с газами на палубе судна разрешается при следующих условиях:

3.3.12.1. На палубе имеются открытые места, подходящие для укладки.

3.3.12.2. Борт или фальшборт судна имеет достаточную высоту, обеспечивающую защиту крепления груза от механического воздействия воды.

3.3.12.3. Обеспечивается расстояние не менее 7,5 м между легковоспламеняющимися газами подклассов 2.3 и 2.4 и другими опасными грузами.

3.3.12.4. Имеются конструктивно выполненные сооружения или навесы, защищающие баллоны от прямых лучей солнца. Брезент, используемый как покрытие баллонов и соприкасающийся с ними, не считается соответствующей защитой.

3.3.13. Запрещается укладывать баллоны с любым газом в трюм, имеющий уголь.

3.3.14. Перегрузка баллонов должна производиться в специальной прочной таре, снабженной амортизаторами или упругими прокладками или в трюме на просвете люка должна быть устроена подушка из матов или мешков с опилками, на которую устанавливается груз.

3.3.15. Комингсы люков следует укрывать брезентом или матами.

3.3.16. Перемещение баллонов следует производить на малых скоростях плавно, не раскачивая и не допуская толчков и ударов.

3.3.17. Баллоны с газами в помещении следует укладывать на расстоянии не менее 1 м от любого источника тепла, проходы между штабелями должны быть шириной 1,5 - 2,0 м.

3.3.18. Складирование и хранение баллонов с газами отдельными партиями на крытых и открытых площадках допускается в количестве не более 50 баллонов в одном штабеле. Штабель должен быть укрыт брезентами. Расстояние от него до места слива (налива) цистерн и мест хранения легковоспламеняющихся жидкостей должно быть не менее 100 м.

3.3.19. Транспортирование баллонов на автопогрузчиках и автомашинах должно производиться в горизонтальном положении, вентилями в одну сторону, укладку баллонов необходимо производить поперек кузова, не более чем в 3 ряда. Баллоны следует надежно закрепить.

3.3.20. При переработке грузов подклассов 2,2 и 2,4 входить в трюм, вагон, склад следует только после вентилирования помещения.

3.4. Перегрузка опасных грузов класса 3:

3.4.1. Укладку легковоспламеняющихся жидкостей (ЛВЖ) в таре на палубе судна необходимо производить следующим образом:

3.4.1.1. Бочки - пробками вверх, в один ярус, правильными рядами на настилы из досок. Бочки необходимо надежно закрепить для исключения их смещения и ударов.

3.4.1.2. Бидоны - плотными рядами на деревянные настилы высотой не более двух ярусов и надежно закрепить.

3.4.1.3. Стеклянные бутыли - на деревянные настилы в один ярус по высоте наиболее свободных от проходов и производства работ местах, закрепить их с боков и сверху досками.

3.4.2. Укладку ЛВЖ в таре под палубой необходимо производить сплошными рядами, заполняя всю площадь помещения таким образом, чтобы верхние ряды при качке судна не могли перемещаться. Для сохранения устойчивости груза следует применять прокладочный и сепарационный материал. При этом необходимо:

3.4.2.1. Бочки вертикально укладывать пробками вверх, правильными рядами, плотно одна к другой. Между ярусами бочек прок-

ладывать доски.

3.4.2.2. Бочки горизонтально укладывать правильными рядами плотно одна к другой, вдоль судна, пробками вверх. Бочки нижнего яруса необходимо укладывать на прокладки и крепить распорками, последующие ярусы бочек следует крепить распорками к брусьями.

3.4.2.3. Бидоны устанавливать пробками вверх, правильными рядами, между рядами устанавливать прокладки, между ярусами прокладывать доски.

3.4.2.4. Запрещается укладывать стеклянные бутыли с АВХ в подпалубное пространство.

3.4.3. От нагревающейся переборки (свыше 50 градусов С) груз необходимо укладывать на расстоянии не менее 6 м. Если данное требование невыполнимо, то должно быть предусмотрено защитное приспособление, которое устанавливается по распоряжению и под руководством производителя работ.

3.4.4. Люки грузовых помещений с опасными грузами данного класса необходимо закрывать целым брезентом, кромки которого со всех сторон следует засыпать толстым слоем песка. Если на брезент будет укладываться другой груз, он должен быть покрыт настилом из досок.

3.4.5. Запрещается переносить на спине упаковки с кислотами и другими едкими и ядовитыми веществами.

3.4.6. Бутыли необходимо переносить только вдвоем за ручки корзин или обрешетку на высоте 15-25 см от пола или на носилках со специальными гнездами или на тележках. Запрещается поднимать бутыли вручную на уровень плеча или брать с этой высотой.

3.4.7. Грузы в бочках в штабель устанавливаются пакетами на плоских поддонах. Штабель формируется в 3-4 ряда. Пакеты последнего яруса размещаются с уступом шириной в один пакет со стороны штабелирования и противоположной ей и в 0,5 пакета с двух других сторон штабеля.

3.4.8. Бочки с грузом на палубе и в штабель на складе устанавливаются по высоте по указанию руководителя работ и в соответствии РТК и Правилами МОПОГ.

3.4.9. При перекатывании бочек во избежание их соударений следует придерживать руками от себя, при этом руки не должны находиться со стороны торцов бочек. Запрещается перекатывать поврежденные бочки.

3.4.10. Запрещается использовать газогенераторные машины для транспортировки грузов. Автомашины и погрузчики, работающие на жидком топливе, должны быть оборудованы огнетушителями и искро-

гасителями. Неисправные автомашины и погрузчики - без искрогасителей, с течью бака или бензопровода, с незакрепленными деталями, с наличием искрения в карбюрных частях свечей и другими неисправностями к перевозке грузов не допускаются.

3.4.11. При перегрузке грузов класса 3 входить в трюм, вагон, склад, контейнер можно только после вентилирования помещения.

3.5. Погрузка опасных грузов классов 4,5,6,8 и 9:

3.5.1. Вещества в стеклянной таре необходимо укладывать в местах, свободных от грузовых работ.

3.5.2. Вещества, способные выделять пары, образующие взрывчатые смеси с воздухом, следует располагать в хорошо вентилируемых местах.

3.5.3. При перегрузке навалочных грузов необходимо принимать меры по предотвращению запыленности рабочих мест и окружающей территории.

3.5.4. При перегрузке кип хлопка не допускается применение крючьев, изготовленных из материалов, вызывающих искрообразование.

3.5.5. Бочки с фосфором следует укладывать на палубе только в один ярус пробками вверх. Бочки должны быть надежно закреплены. Не допускается укладка бочек с фосфором на расстоянии менее 7,5 м от других грузов.

3.5.6. При погрузке соли и угля в трюм необходимо убрать помещения и удалить остатки предыдущих грузов, особенно нефтепродуктов, растительных и животных масел, нитратов, серы, т.д. Мешки с древесным углем укладывать, оставляя пространство для циркуляции воздуха. Поврежденные мешки к погрузке не принимаются, а россыпь из них следует удалить из трюма.

3.5.7. Запрещается во время дождя или относительной влажности воздуха более 90 % производить перегрузку грузов подкласса 4.3 и некоторых грузов подкласса 4.2, которые при взаимодействии с водой или водяными парами могут самовоспламеняться.

3.5.8. При перегрузке волокнистых грузов, имеющих металлические детали крепления, коннингсы, необходимо укрывать брезентами, матами и т.п., предотвращающими искрообразование.

3.5.9. Укладку и крепление грузовых мест следует производить таким образом, чтобы исключить нагревание металлической тары от ее трения или соударения.

3.5.10. При перегрузке аммиачной селитры и удобрений, содержащих нитрат аммония, необходимо мешки укладывать вплотную к рыбинсам от борта до борта, а между поперечными переборками и гру-

зон обеспечить расстояние шириной 0,45 м.

3.5.11. Палубный груз необходимо надежно укрыть до действия морской воды и атмосферных осадков.

3.5.12. ДМ при перегрузке санитарно-опасных грузов через 50 мин работы должны делать 10 минутный перерыв на отдых и выходить на свежий воздух.

3.5.13. Перегружать грузы класса 6 совместно с продовольственными грузами и предметами бытового обихода не разрешается.

3.5.14. Грузы в ящиках и коробках массой до 80 кг в крытом складе необходимо формировать в штабель на расстоянии не менее 1 м от стен склада с разрывами не менее 2 м и проездами не менее 3,5 м.

3.5.15. Кипы складировать погрузчиком в штабель высотой 6-9 кип, штабель формировать с разрывом 0,8 м между двумя кипами, по высоте кипы укладывать без смещения, стопками.

3.5.16. Сформированные на поддоне пакеты штабелируются с уступом шириной в 1 пакет со стороны штабелирования и противоположной ей и в 0,5 пакета с двух других сторон штабеля.

3.5.17. На открытой площадке штабель формируется на расстоянии не менее 25 м от производственных зданий, складов, других площадок с опасными грузами и от главных путей движения транспорта.

3.5.18. Хлопок в кипах на открытой складской площадке штабелируется помтучно, нижний слой укладывается на соломной настил из досок. Основание штабеля 22х11 м, высота - 9 кип.

3.5.19. Самовозгорающиеся грузы (металлы пирофорные и др.) штабелируются на открытой площадке на расстоянии не менее 25 м от производственных помещений.

3.5.20. Вещества, воспламеняющиеся от действия этих [illegible] (калий натрий и др.), необходимо складировать только в крытых сухих помещениях и отдельно от легковоспламеняющихся жидкостей и твердых веществ.

3.5.21. Укладка угля разных марок в одном штабеле не разрешается. Не допускается образование воздушных пустот в угольной штабеле, так как это приводит к опасности самонагревания штабеля, скопления угольной мелочи.

3.5.22. Запрещается складирование фосфора даже в малых количествах.

3.5.23. Перегрузка должна выполняться погрузчиками, удовлетворяющим требованиям при работе с опасными грузами.

3.5.24. Помещения с опасными грузами класса 4, способные вы-

делять ядовитые пары и газы, необходимо вентилировать.

3.5.25. Погрузка и выгрузка пылящих грузов класса 4 навалом должна производиться только механизированным способом.

3.5.26. При попадании на кожу или в глаза веществ класса 5 необходимо срочно снять их большим количеством воды и срочно обратиться в медпункт.

3.5.27. При перегрузке пылящихся грузов класса 5 необходимо пользоваться противопылевыми респираторами и защитными мазями.

3.5.28. Запрещается во время работы с ядовитыми веществами класса 6 пить, есть и курить. Отлучаться с работы можно только после того, как будут вымыты открытые участки кожи. Перед приемом пищи необходимо снять защитную одежду в специальном помещении, вымыть руки, лицо, прополоскать рот.

3.6. Перегрузка опасных грузов класса 7:

3.6.1. Укладку радиоактивных веществ на судне, во избежание аварийных ситуаций, следует производить:

3.6.1.1. Отдельно от взрывчатых веществ класса 1, легковоспламеняющихся газов 2, легковоспламеняющихся жидкостей 3, воспламеняющихся веществ класса 4, окисляющихся веществ и органических перекисей класса 5, едких и коррозийных веществ класса 8 непосредственно в разных трюмах, разделенных палубой или перегородкой.

3.6.1.2. Вдали от невоспламеняющихся газов класса 2, на расстоянии не менее 3 м.

3.6.2. В одном штабеле радиоактивных веществ не должно быть более 50 транспортных индексов.

3.6.3. Между штабелями и партиями груза с радиоактивными веществами должно быть расстояние не менее 6 м.

3.6.4. Между штабелями и партиями груза с радиоактивными веществами и местами пребывания людей, а также грузов с непроявленными фото-, кино- и рентгеновскими пленками, необходимо размещать обычные грузы для ослабления излучения.

3.6.5. Упаковки с радиоактивными веществами I (белая) и II (желтая индекс 1,0) транспортных категорий могут быть приняты для временного хранения на складах порта и размещены на расстоянии не менее 10 м от опасных грузов 1, 2, 3, 4, 5 и 8 классов.

3.6.6. Упаковки III (желтая, индекс 10) транспортной категории допускается хранить только в специально выделенном отсеке склада.

3.6.7. Запрещается упаковки IV (желтая, индекс 50) транспортной категории хранить в обычных складах.

3.6.8. При размещении упаковок на складах и временном хранении излучение в ближайших зданиях и на территории, не принадлежащей данному району, не должно превышать фона, присущего данной местности, более чем на 0,01 мбэр/ч.

3.6.9. ДМ должны соблюдать меры безопасности и личной гигиены.

3.6.10. ДМ, постоянно занятые данными работами, должны подвергаться индивидуальному дозиметрическому контролю.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. При нарушениях целостности тары или упаковки опасных грузов, их разлива или россыпи, появлении запаха выделяющихся опасных газов, повышении в помещении концентраций опасных паров, газов или пыли выше предельно допустимых работы необходимо приостановить, немедленно удалить людей из опасной зоны. Запрещается хождение по рассыпанному веществу.

4.2. При обнаружении малейших признаков отравления или раздражения кожи, слизистых оболочек глаз и верхних дыхательных путей следует немедленно прекратить работу, обратиться к врачу и сообщить об этом бригадиру или производителю работ.

4.3. При изменении метеорологических условий, влияющих на состояние опасных грузов, в связи с чем могут произойти несчастные случаи, в том числе и отравления, работы следует прекратить.

4.4. Производство погрузочно-разгрузочных работ с огнеопасными грузами во время грозы прекращается.

4.5. При возникновении в процессе перегрузки, хранения и перевозки опасных грузов аварийных ситуаций необходимо срочно удалиться самим, вывести людей из опасной зоны, сообщить руководителю работ и вызвать специальную аварийную бригаду для работ по ликвидации аварийной ситуации.

4.6. Грузовые работы портальными кранами необходимо прекратить при силе ветра:

4.6.1. 4 балла (до 7,4 м/с) - для взрывчатых веществ подклассов 1.1 и 1.2.

4.6.2. 5 баллов (до 9,8 м/с) - для всех остальных опасных грузов, за исключением 9-го класса.

4.6.3. 6 баллов (до 12,4 м/с) - для опасных грузов 9-го класса.

4.7. Ликвидация аварийной ситуации (россыпь, разливы, повреждение тары) производится в СИЗ, которые обеспечивают защиту людей от вредных веществ. СИЗ указаны в карточках Правил МОПОГ.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. После окончания работы с опасными грузами ДМ обязан:

5.1.1. Произвести уборку рабочего места.

5.1.2. Убедиться в отсутствии россыпи, разлива опасного груза.

5.1.3. Убрать грузозахватные устройства, приспособления, инструменты и материалы в указанное место или доставить на такелажный склад.

5.1.4. Убрать ограждения рабочей зоны.

5.1.5. Сдать спецодежду и другие СИЗ на санобработку (при необходимости) и принять душ.

5.1.6. При необходимости пройти медосмотр.

5.2. После окончания работ с веществами класса 5 и 6 принять душ, сменить белье.

5.3. При попадании едких и коррозийных веществ класса 8 на открытые участки тела, после экстренного обмывания водой необходимо срочно обратиться в медпункт.

5.4. После работы с опасными грузами класса 7 ДМ обязаны пройти санобработку по указанию органов санэпиднадзора.

5.5. Лица, подвергшиеся загрязнению радиоактивными веществами, должны пройти дозиметрический контроль и, в случае необходимости, обратиться за медицинской помощью.

5.6. Места разлива, россыпи, загрязненные предметы обезвреживаются аварийной бригадой в соответствии с требованиями Инструкции N 13 по ликвидации аварийных ситуаций при перегрузке опасных грузов.

5.7. О выполнении порученной работы и о всех недостатках, обнаруженных во время работы, сообщить руководителю работ.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции виновные несут ответственность в соответствии с действующими законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 13 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ АВАРИЙНЫХ БРИГАД (ЗВЕНЬЕВ) ПО ЛИКВИДАЦИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ТОИ-РД 31.82.05.13-95

1. Общие требования

1.1. Для ликвидации аварийных ситуаций в порту выделяется специальная аварийная бригада (звено), назначенная приказом руководителя из числа наиболее опытных ДМ с квалификацией не ниже 3-го класса.

1.2. Члены аварийных бригад (звеньев) должны пройти специальное обучение безопасным приемам и методам аварийных работ (с обязательным обучением применения средств индивидуальной защиты - СИЗ) и применения приборов контроля, о чем делается запись в удостоверении ДМ.

1.3. Руководители аварийных бригад (звеньев) назначаются из числа опытных инженерно-технических работников оперативно-распорядительского состава (инженеры, старшие инженеры-организаторы и т.д.).

1.4.ДМ аварийных бригад (звеньев) должны периодически проходить медкомиссию в установленном порядке.

1.5. ДМ, имеющие медицинские противопоказания, а также выраженные заболевания (дефекты) челюстного-лицевого аппарата, препятствующие применению СИЗ, к аварийным работам не допускаются.

1.6. ДМ должны знать и применять:

1.6.1. Требования настоящей Инструкции и Инструкции N 1 по охране труда для ДМ, N 12 по охране труда для ДМ при перегрузке опасных грузов.

1.6.2. Знаки безопасности для каждого класса опасных грузов, маркировку и методы оказания первой медицинской помощи при несчастных случаях.

1.6.3. Основные средства защиты - изолирующие дыхательные приборы, фильтрующие противогазы и другие СИЗ, защитные пасты и мази, защитные очки.

1.7. ДМ аварийных бригад (звеньев) необходимо иметь СИЗ, рекомендованные в Правилах МОПОГ, инструкции по переработке опасных грузов и РТК в зависимости от категории груза. Спецодежда, специо-

бувь при этом должны быть исправны, не стеснять движения. Запрещается работать без соответствующих СИЗ.

1.8. ДМ должны выполнять распоряжения руководителя аварийной бригады (звена), выполнять ту работу, которая им поручена, соблюдать меры личной безопасности.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. ДМ аварийных бригад (звеньев) обязаны:

2.1.1. Пройти медицинский осмотр.

2.1.2. Получить инструктаж от руководителя работ о мерах безопасности и производственной санитарии при работе с опасными грузами, особо по опасным свойствам груза, требованиям обеспечения взрывопожаробезопасности и способам тушения пожара.

2.1.3. Проверить исправность и комплектность спецодежды, спецобуви и других необходимых для работы СИЗ.

2.1.4. Сдать курительные принадлежности (спички, зажигалку и т.д.) руководителю работ.

2.1.5. Подготовить и проверить исправность грузозахватных приспособлений, устройств и инструмента, чтобы при их ударе и трении исключить образование искры.

2.2. При возникновении в процессе перегрузки, хранения и перевозки опасных грузов аварийных ситуаций необходимо срочно вывести людей из опасной зоны.

2.3. Рабочее место должно быть достаточно освещенным (не менее 50 люкс).

2.4. Места ликвидации аварийных ситуаций при переработке опасных грузов должны быть ограждены и иметь вывешенные на видных местах щиты с запрещающими знаками.

3. Требования безопасности в процессе работы

3.1. ДМ приступать к работе можно только с разрешения руководителя аварийной бригады (звена).

3.1.2. ДМ должен выполнять только порученную ему работу и не принимать участие в производстве других непорученных работ.

3.1.3. ДМ может покинуть свое рабочее место только с разрешения руководителя работ, если необходимость ухода не вызвана непосредственной опасностью для жизни и здоровья ДМ.

3.1.4. При обнаружении малейших признаков отравления или раздражения кожи, слизистых оболочек глаза и верхних дыхательных

путей следует немедленно прекратить работу, сообщить руководителю работ и обратиться в медпункт.

3.2. Все работы выполнять в соответствии с требованиями безопасности.

3.3. Запрещается ходить по рассыпанному или разлитому веществу, принимать пищу и курить в процессе выполнения работ.

3.4. Аварийная бригада обнаруживает нарушенное место или рассыпанный (разлитый) опасный груз, затем собирает его в специальную тару и удаляет в специально отведенное место. Места разлива, россыпи, а также загрязненные предметы тщательно обезвреживаются (дезинфицируются, дезактивируются и т.д.) в соответствии РТК.

3.5. При подозрении, что инцидент произошел не в данном месте, проверяют те места, где находилась поврежденная упаковка. ДМ, соприкасавшиеся с поврежденным грузом должны пройти осмотр в целях установления степени опасности воздействия на них вредного или опасного вещества.

3.6. Транспортные средства тщательно зачищают после перевозки химических грузов и обрабатывают кашицей хлорной извести или промывают 3%-ным раствором каустической соды или 5%-ным раствором кальцинированной соды. Хлорную известь через час следует смывать водой.

3.7. Места россыпи или разлива опасных грузов засыпают песком, зачищают, а затем обезвреживают следующим образом:

3.7.1. Ртуть и ее соединения - 20%-ным водным раствором хлорного железа, 10%-ным раствором перманганата калия, подкисленного соляной кислотой (5 мл кислоты на 1 л раствора) или пастой "Перегуда".

3.7.2. Цианистые соединения - смесью двух объемов 10%-ного железного купороса и одного объема 10%-ного раствора гашеной извести.

3.7.3. Мышьяк - 10%-ным раствором медного купороса, а затем 2%-ным раствором соды и сернокислого аммония.

3.7.4. Хлорпикрин - 10%-ным водяным раствором сернокислого натрия с 5%-ным раствором кальцинированной соды в разных объемах. Экспозиция - 24 часа.

3.7.5. Дихлорэтан, метилхлорид, бромистый метил - острым паром.

3.7.6. Карбонаты - 1%-ным раствором перманганата калия, подкисленного соляной кислотой (5 мл на 1 л раствора).

3.7.7. Сероуглерод - 5%-ным раствором кальцинированной соды.

3.7.8. Тара из-под фосфорорганических, хлорорганических, динитрофенольных препаратов - 5%-ным раствором каустической соды, причем раствор наливают в тару, добавляют песка для механического удаления ядохимикатов и взбалтывают, оставляя затем его в таре на 6-12 часов.

3.8. Меры безопасности соблюдать в соответствии с требованиями по классам грузов.

3.9. В случае повреждения тары, россыпи или разлива опасных грузов класса 1 необходимо выполнить следующее:

3.9.1. Собрать рассыпанное вещество и удалить в безопасное место, место россыпи тщательно зачистить и дезактивировать.

3.9.2. Собранное в прочную тару рассыпанное вещество следует хранить в изолированном отсеке спецсклада.

3.10. В случае необходимого обнаружения поврежденных мест опасных грузов класса 2 необходимо:

3.10.1. Баллоны с негорючими газами, соблюдая осторожность, удалить из помещения и уложить на землю, палубу до прекращения выделения газа.

3.10.2. Баллоны с горючими газами, соблюдая осторожность, удалить на расстояние не менее 100 м от жилых, производственных зданий и сооружений, установив за ними наблюдение до полного выхода из баллонов газа и изолировав от возможности воспламенения.

3.10.3. Баллоны с ядовитыми горючими газами немедленно удалить от жилых, производственных зданий и сооружений на расстояние не ближе 100 м в подветренную сторону и поместить в бочку с водой, а баллоны с серным ангидридом - в бочку с известковым раствором. После окончания выделения газа баллоны вынуть из бочек, а жидкости, содержащиеся в бочках, уничтожить.

3.11. При обнаружении мест с течью груза класса 3 необходимо:

3.11.1. Удалить поврежденный груз из рабочей зоны, место разлива засыпать песком, собрать затем его деревянной лопатой в специяшик и вывезти к месту обезвреживания. Место разлива затем тщательно промыть водой.

3.11.2. Поверхности, на которые попали ядовитые вещества, промыть раствором хлорной извести.

3.11.3. Работы по дезактивации разлива с особо токсичными веществами проводить в спецодежде с СИЗ органов дыхания, соответствующих степеням опасности.

3.12. При обнаружении россыпи (разлива) опасных грузов класса 4 следует проделать работы:

3.12.1. Рассыпанный груз собрать деревянной лопатой и удалить

для захоронения или дезактивировать в соответствии со степенями опасности.

3.12.2. Перед каждой сменой необходимо чистить причалы, транспортные средства и грузозахватные приспособления или проводить дезактивацию по предписанию СЭС.

3.13. При обнаружении россыпи (разлива) опасных грузов класса 5 необходимо:

3.13.1. Рассыпанный груз собрать деревянной лопатой в спецтару и удалить для захоронения, а место россыпи в зависимости от свойств дезактивировать.

3.13.2. Пролитые органические перекиси засыпать сухим песком, собрать в ящик и удалить в специально отведенное место для последующего захоронения.

3.14. В случае повреждения тары ядовитых (ЯВ) и инфекционных (ИВ) веществ класса 6 необходимо:

3.14.1. Поврежденное грузовое место удалить на специально отведенный участок для нейтрализации или захоронения, а помещение проветрить.

3.14.2. Нейтрализацию и дегазацию загрязненных поверхностей и СИЗ осуществлять согласно степеням опасности.

3.15. В случае нарушения целостности упаковки опасного груза класса 7 необходимо:

3.15.1. Удалить из опасной зоны ДМ на расстояние не менее 50 м.

3.15.2. Немедленно сообщить об этом администрации подразделения.

3.15.3. Оградить опасную зону подручными средствами радиусом 10 м от места аварии, не допуская туда посторонних лиц.

Ликвидация последствий производится под руководством квалифицированных (компетентных) органов.

3.16. Места россыпи, разлива опасных грузов класса 8, а также загрязненные предметы следует нейтрализовать. Места промыть и засыпать сухим песком, собрать в специальный ящик и удалить в специально отведенное место для нейтрализации.

3.17. В случае обнаружения поврежденной тары, упаковки опасных грузов класса 9 и соответственно россыпей (разливов) веществ данного класса необходимо:

3.17.1. Для твердых и жидких горючих веществ и материалов категории 921 провести дезактивационные работы согласно степеням опасности.

3.17.2. Для веществ, становящихся едкими и коррозийными при

определенных условиях категории 922, - согласно п. 3.16.

3.17.3. Для слабоядовитых веществ, становящихся ядовитыми и раздражающими при нагреве или реакциях с другими веществами категории 923, - согласно п. 3.14.

3.17.4. Для веществ, основной опасностью которых при транспортировании может быть повышенное давление, создающее в упаковке, категории 924 - согласно п. 3.11. и п. 3.14.

3.18. Оказание первой помощи пострадавшим:

3.18.1. В непосредственной близости от места проведения работ с опасными грузами в доступном месте должна находиться аптечка первой врачебной помощи (за наличие и комплектование которой несет ответственность работодатель), в состав которой должны входить следующие медикаменты и материалы:

Анальгин (цитрамон, ацетилсалициловая кислота, амидопирин)
Аммиак (нашатырный спирт) - 25 мл
Бинты стерильные - 10 шт.
Бинты нестерильные - 10 шт.
Борная кислота - 20 г
Валидол - 30 табл.
Вата гигроскопичная - 150 г
Вазелин - 1 тюбик
Горькая соль - 300 г
Настойка йода - 20 мл
Ножницы - 2 шт.
Карболен (активированный уголь) - 100 г
Кислородные подушки - 2 шт.
Марганцовокислый калий - 20 г
Перекись водорода 3%-ная - 100 г
Сода двууглекислая -200 г
Шины проволочные или сетчатые - 3 шт.

3.18.2. Рабочие, участвующие в ликвидации аварийных ситуаций, должны быть обучены методам оказания первой помощи при несчастных случаях.

Первая доврачебная помощь включает в себя следующие меры, осуществляемые самим ДМ:

3.18.2.1. При попадании вредных веществ через дыхательные пути необходимо удалить пострадавшего из зоны заражения на свежий воздух, уложить его (желательно в теплом помещении), снять средства индивидуальной защиты, расстегнуть одежду, ремень. При потере сознания - уложить пострадавшего на спину, приподнять ноги, отвести голову назад (под нее подложить мягкий валик).

3.18.2.2. При попадании вредных веществ на кожу снять зараженную одежду (соблюдая меры предосторожности), тщательно обмыть загрязненные участки кожи большим количеством воды, после чего смазать вазелином. При попадании веществ в глаза - обильно промыть водой.

3.18.2.3. При попадании вредных веществ в желудочно-кишечный тракт дать выпить несколько стаканов воды, желательно теплой, или 2%-ного раствора двууглекислой соды, или слабого раствора (бледно-розовый цвет) марганцовокислого калия. Раздражением задней стенки глотки вызвать рвоту (2-3 раза), после чего дать выпить полстакана воды с 2-3 ложками активированного угля, после чего выпить соленое слабительное (20 г горькой соли на 0,5 стакана воды).

3.18.2.4. Во всех случаях отравления необходимо представить пострадавшему покой и как можно скорее обратиться к врачу.

При ослаблении дыхания дать понюхать нашатырный спирт. В случае прекращения дыхания необходимо немедленно начать проведение искусственного дыхания(см. п. 3.18.2.7.).

При остановке сердца необходимо проводить закрытый массаж сердца (см. п. 3.18.2.7.).

3.18.2.5. При кожных кровотечениях уложить пострадавшего, прикладывать тампоны, смоченные 3%-ным раствором перекиси водорода.

3.18.2.6. При носовых кровотечениях уложить пострадавшего на спину, приподнять и слегка запрокинуть голову, прикладывать холодные компрессы на переносицу и затылок.

3.18.2.7. Искусственное дыхание методом "изо рта в рот" производить следующим образом: пострадавшего уложить на спину, расстегнуть одежду и ремень, голову слегка запрокинуть назад, положить под нее мягкий валик. Куском марли (полотенцем) очистить рот пострадавшего от слизи, слюны, инородных тел, снять зубные протезы. Давлением на подбородок раскрыть рот пострадавшего, сделать глубокий вдох и силой выдохнуть воздух в рот пострадавшему через носовой платок или марлю. Надавливанием на грудную клетку пострадавшего осуществляется выдох. Вдувание воздуха следует производить 16-20 раз в минуту (раз в 3 секунды).

3.18.2.8. Массаж сердца осуществляется путем накатия ладонью на нижнюю часть левой половины грудной клетки спереди с частотой 50-60 раз в минуту. Искусственное дыхание и массаж сердца у пострадавшего производятся до появления естественного дыхания и работы сердца или признаков несомненной смерти (трупные пятна, труп-

ное окоченение).

Примечание. Во время оказания помощи около пострадавшего должны находиться только лица, оказывающие помощь.

3.18.3. При перегрузке взрывчатых веществ (класс 1), ядовитых и легковоспламеняющихся ядовитых газов (класс 2), летучих и нелетучих ядовитых веществ (класс 6) в зоне выполнения погрузочно-разгрузочных работ выставляется медицинский пост.

4. Средства индивидуальной защиты

4.1. При ликвидации аварийных ситуаций ДИ должен использовать СИЗ органов дыхания и защитные комплекты.

4.2. Маркировка коробок противогазов и перечень защитных свойств:

МАРКА КОРОБКИ	ОКРАСКА КОРОБКИ	ПЕРЕЧЕНЬ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ, ОТ КОТОРЫХ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ЗАЩИТА
А	Коричневая	Органические пары (бензола, ксилола, ацетон, бензин, керосин, сероуглерод, толуола, эфиры, анилин, нитросоединения бензола и его гомологов, галоидорганические соединения и др.)
	Коричневая с белой вертикальной полосой	То же, а также пыль, дым и туман.
БК	Желтая	Смесь окислов азота и аммиака
БКФ	Защитная с белой вертикальной полосой	Кислые органические пары и газы в присутствии дыма, пыли и тумана.
В	Желтая	Кислые газы (сернистый газ, хлор, хлороводород, синильная кислота, фосген)
	Желтая с белой вертикальной полосой	То же, а также пыль, дым и туман.

Г	Черная и желтая	Пары ртути
	Черная и желтая с белой вертикальной полосой	То же, а также пыль, дым и туман.
Е	Черная	Мышьяковистый и фосфористый водород
	Черная с белой вертикальной полосой	То же, а также пыль, дым и туман.
К	Зеленая	Аммиак
КД	Серая	Аммиак и смесь аммиака с сероводородом
	Серая с белой вертикальной полосой	То же, а также пыль, дым и туман.
М	Красная	Органические пары, кислые газы, мышьяковистый и фосфористый водород, аммиак, сероводород, окись углерода
О	Желтая и коричневая	Пары металлической ртути и ее органических соединений
П-2		Смесь паров карбонилникеля, железа, аэрозоля и окиси углерода
С	Голубая	Сернистый газ
СО	Белая	Окись углерода
СОХ	Защитная	Окись углерода, хлор и пыль

4.3. Респираторы различных марок применяются для защиты органов дыхания от пыли, газообразных и парообразных ядовитых веществ. К ним предусмотрены фильтрующие патроны марок А, В, Г и КД.

Возможно использование атокных источников защиты (АЗИК и др.)

4.4. Защитные комплекты:

4.4.1. Комплект N 1 (противопылевые):

- комбинезон хлопчатобумажный из пыленепроницаемой ткани или куртка и брюки хлопчатобумажные из пыленепроницаемой ткани;
- рукавицы хлопчатобумажные из пыленепроницаемой ткани, закрывающие руки до середины предплечья, с завязками и резинкой;
- обувь (ботинки или сапоги);
- очки защитные типа N 1879 или N 1880.

4.4.2. Комплект N 2 (противопылевой):

- комбинезон, рекомендованный Московским институтом охраны труда для защиты от особоядовитых пылей;
- рукавицы хлопчатобумажные из пыленепроницаемой ткани, закрывающие руки до середины предплечья, с завязками или резинкой;
- обувь (ботинки или сапоги);
- очки защитного типа N 1879 или N 1880.

4.4.3. Комплект N 3:

- костюм или комбинезон хлопчатобумажный;
- фартук прорезиненный с нагрудником или хлорвиниловый;
- перчатки резиновые кислотощелочестойкие;
- сапоги бензостойкие ТУ УТ-941-56;
- очки защитные типа N 1879 или N 1880.

4.4.4. Комплект N 4:

- костюм суконный;
- фартук прорезиненный с нагрудником;
- перчатки резиновые кислотощелочестойкие;
- сапоги резиновые кислотощелочестойкие;
- очки защитные типа ПО-3 герметичные с резиновой полумаской.

4.4.5. Комплект N 5:

- комбинезон или костюм хлопчатобумажный;
- фартук хлорвиниловый или прорезиненный с нагрудником;
- перчатки резиновые кислотощелочестойкие;
- сапоги резиновые;
- очки защитные типа N 1879 или N 1880.

4.4.6. Комплект N 6:

- спецодежда из прорезиненной ткани или ткани с хлорвиниловым покрытием;

- перчатки резиновые кислотощелочестойкие;
- сапоги резиновые кислотощелочестойкие;
- очки защитные типа ПО-3 герметичные с резиновой полумаской.

4.5. СИЗ для каждого опасного груза указаны в карточках МОПОГ.

5. Требования безопасности после окончания работы

5.1. Произвести осмотр рабочего места.

5.2. Грузозахватные устройства, приспособления, инструмент и материалы отнести к месту проведения очистки, обезвреживания и санитарной обработки.

5.3. Убрать ограждения рабочей зоны. Сдать спецодежду и другие СИЗ на санобработку, принять душ.

Пройти медосмотр в соответствии с указаниями правил или рекомендаций врача.

6. Ответственность

За невыполнение данной Инструкции виновные несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ N 14 ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ РАБОТНИКОВ ПОРТА И СТАНЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ТОИ-РД 31.82.05.14-95

1. Общие требования

1.1. Инструкция распространяется на маневровые работы, выполняемые станцией железной дороги (в дальнейшем "станция") на территории морского порта ("порта"), погрузочно-разгрузочные работы ("ПРР") при обработке железнодорожных вагонов ("вагонов") и маневровые операции, выполняемые портом.

1.2. Положения и требования данной Инструкции не исключают необходимости выполнения работниками станции и порта своих должностных инструкций и инструкций по охране труда для ДМ.

1.3. Маневровые работы выполняются силами станции в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах, Правилами технической эксплуатации и соответствующими инструкциями порта.

1.4. Условия погрузки-разгрузки железнодорожного (ж/д) подвижного состава по подразделениям порта установлены узловым соглашением.

1.5. Порядок ремонта вагонов определяется договором, заключенным между портом и станцией.

1.6. Расследование и учет несчастных случаев производится в соответствии с Положением о расследовании и учете несчастных случаев на производстве.

1.7. Расследование дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с ж/д подвижным составом станции и безрельсовым транспортом порта производится комиссией, в состав которой входят представители станции и порта.

1.8. Расследование ДТП с подвижным составом станции и безрельсовым транспортом сторонних производится Отделом милиции на транспорте.

1.9. Запрещается станции подавать, а порту принимать под обработку ж/д подвижной состав в технически неисправном состоянии.

2. Требование безопасности перед началом работ

2.1. Руководители подразделений порта и станции обязаны провести инструктаж по охране труда для подчиненных им работников, исходя из конкретных местных условий и особенностей работы.

2.2. Технический осмотр вагонов, прибывших в адрес порта, производится в парках станции с соответствующей записью в книге ВУ-14.

2.3. Осмотр вагонов, прибывших в порт, которые после выгрузки подлежат погрузке, производится приемосдатчиками станции и сменными начальниками складов порта.

2.4. Перед подачей (выводом) вагонов согласно разметке или заявке порта, не позднее чем за 30 мин, диспетчеры станции сообщают железнодорожному диспетчеру главной диспетчерской порта (ГПД) о фактической подаче (выводе) вагонов по прямой связи.

2.5. Железнодорожный диспетчер ГПД обязан передать указанное в п.2.4. сообщение дежурным диспетчерам подразделений порта.

2.6. Руководители работ (сменные начальники, начальники складов, стивидоры), получив сообщение от диспетчера подразделения о предстоящей подаче (выводе) вагонов, обязаны:

2.6.1. Проверить состояние пути, установленные железнодорожные габариты.

2.6.2. С прибытием маневрового состава приостановить ПРР в зоне маневровых работ.

2.6.3. Обеспечить крепление груза в невыгруженных вагонах.

2.6.4. Освободить пути от вагонных столов, трапов и т.д.

2.6.5. Приостановить работу, передвижение, ремонт кранов и других перегрузочных машин в зоне до окончания маневровых работ.

2.6.6. Проверить закрытие дверей, бортов, люков и т.д. на подлежащих выводу из порта вагонах, платформах и т.д. и их запоров.

2.6.7. Снять предупреждающие знаки.

2.7. Производство ремонтных работ и ПРР возобновляется после окончания маневровых работ.

2.8. Перед началом ПРР колеса крайних или одиночных вагонов должны быть заторможены тормозными башмаками.

2.8.1. При расстановке вагонов станцией установку и снятие тормозных башмаков осуществляет составительская бригада.

2.8.2. При расстановке вагонов силами порта (автопогрузчиком со сцепом) установку и снятие тормозных башмаков осуществляют ДМ, прошедшие специальное обучение (сигнальщики-сцепщики).

2.9. Руководители работ, указанные в п.2.6., обязаны обеспечить установку на путях предупредительных знаков (красный щит, ночью - дополнительно фонарь) на расстоянии 15 м, от места ПРР и места осмотра вагонов.

2.10. Остановка маневрового состава у сигнала остановки обязательна.

2.11. Перед подачей в порт рефрижераторных секций диспетчер станции обязан провести инструктаж с начальниками рефрижераторных секций с указанием места и времени постановки поезда.

2.12. Запрещается лицам, обслуживающим и сопровождающим поезда, находиться в зоне работы кранов и погрузчиков, производить ремонтные работы в местах ПРР.

2.13. По прибытии в порт к месту производства работ начальники поездов (проводники) обязаны обратиться к работнику порта (руководителя работ) за получением информации по технологии ПРР.

2.14. Руководители работ в порту, указанные в п.2.6., обязаны согласовать с начальниками поездов (проводниками) планируемые работы в соответствии с РТК, обратив особое внимание на запрещение производства ремонта вагонов и нахождения сопровождающего персонала поездов в зоне грузовых работ.

2.15. В случаях, когда станцией поданы в порт неисправные вагоны, дежурный диспетчер подразделения порта обязан сообщить об этом диспетчеру станции для проведения комиссионного осмотра. Запрещается производить обработку таких вагонов. ПРР можно производить после проведения ремонта.

2.16. Запрещается производство маневров на причальных к/д путях во время проведения на причале швартовных и ПРР работ.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Подача (вывод) вагонов в порт производится локомотивами станции под руководством составительских бригад.

3.2. Скорость движения маневрового состава (локомотива) не должна превышать:

- по ходовым путям - 15 км/ч;
- по внутрипортовым путям - 5 км/ч;
- по переездам - 5 км/ч;
- при переходе локомотива к вагонам и по вагонным весам - 3 км/ч.

3.3. Запрещается ставить к/д состав для отстоя на внутрипортовых путях, на которых производятся ПРР, и переездах порта без

разрыва состава.

3.4. При отстое ж/д составов по обе стороны переезда, вагоны должны быть расцеплены и установлены на расстоянии не менее 1 м от края проезжей части переезда. При наличии уклона ж/д путей колеса крайних от переезда вагонов должны быть заторможены тормозными башмаками. Торможение вагонов производится составительскими бригадами станции. Порт обеспечивает и устанавливает постоянные места хранения тормозных башмаков.

3.5. В темное время суток, при плохой видимости (туман, дождь, снегопад) у маневровых локомотивов должны быть включены световые сигналы в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах.

3.6. Составитель поездов является руководителем маневровых работ, ответственным за их выполнение, и обязан:

3.6.1. Обеспечить безопасность маневровых работ, сохранность подвижного состава и груза.

3.6.2. Точно и своевременно выполнять задания к маневровые работы.

3.6.3. Обеспечить правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в маневровых работах.

3.6.4. Маневры с вагонами, загруженными негабаритными и разрядными грузами, производить с особой осторожностью.

3.7. Расстановка вагонов производится составителем по маловой разметке и по указанию руководителя работ с соблюдением мер безопасности. Остановка вагонов осуществляется по сигналам составителя.

3.8. При производстве маневров на внутрипортовых путях составитель или его помощник обязаны:

3.8.1. Находится в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость состава, а машинисту видны подаваемые им сигналы.

3.8.2. При движении состава вагонами вперед находиться на первой по движению тормозной площадке (специальной подножке) вагона.

3.8.3. При движении через переезды, в зоне ПРР - находиться впереди передвигаемых вагонов, подавать звуковые сигналы (скорость состава не должна превышать 5 км/ч).

3.8.4. Быть предельно внимательным при движении вдоль подкрановых путей.

3.8.5. При движении на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель и т.п.) принимать дополнительные меры безопасности, передавая машинисту через помощника сцепщика

сигналы о скорости движения, остановках и т.п.

3.8.6. Не допускать передвижение маневровых составов, не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом.

3.8.7. Перед началом сцепления (расцепки) вагонов проверить правильность положения рукояток автосцепки.

3.8.8. Проверить, нет ли препятствий для передвижения вагонов (тормозных башмаков и др.).

3.8.9. Не допускать передвижения состава, не убедившись, что н/д габарит и н/д пути не загромождены грузом, отсутствуют люди.

3.8.10. Производить перевод стрелок при маневровых работах на территории порта.

3.8.11. Прежде чем подъезжать к составу или месту ПРР, убедиться в отсутствии предупредительных знаков.

3.8.12. Маневры с вагонами, погрузка или выгрузка которых не закончена, производить только после согласования с руководителем работ.

3.8.13. Запрещается при движении вагона у высоких платформ и эстакад нахождение работников на специальной подножке вагона со стороны платформы и эстакады.

3.9. При движении состава локомотивом вперед безопасность движения обеспечивает машинист.

3.9.1. Запрещается машинисту производить маневры без указания руководителя маневров (составителя).

3.10. Машинист и составитель обязаны подавать предупредительные звуковые сигналы при подходе к переездам, движении по внутрипортовым путям, при приближении к работающим на путях, у вагонов или идущим по путям людей, транспорту до тех пор, пока не будет свободен путь. При угрозе ДТП или если путь занят, принять меры к немедленной остановке маневрового состава.

3.11. Передвижение н/д кранов и других подвижных единиц на н/д ходу по внутрипортовым путям разрешается по согласованию с диспетчером станции.

3.12. При производстве маневровых работ портом с помощью автопогрузчика (а/п), оборудованного сцепом, докеры-механизаторы выполняют требования Инструкции по безопасности труда при перестановке н/д вагонов а/п, оборудованным сцепом.

3.13. На путях, где имеются вагоны, с которыми производятся ремонтные или грузовые работы, огражденные сигналами остановки, маневры не допускаются.

3.14. Передвигать отдельные вагоны вручную допускается в иск-

лючительных случаях и только на горизонтальных путях (без уклона) и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

3.15. Запрещается при передвижении вагонов вручную:

3.15.1. Передвигать со скоростью более 3 км/ч (вагоны должны быть сцеплены).

3.15.2. Передвигать, не имея тормозных башмаков.

3.15.3. Прокладывать для торможения под колеса ломы, камни, доны, доски и другие предметы.

3.15.4. Передвигать вагоны с разрядными и опасными грузами.

3.16. На территории порта складирование грузов вблизи к/д путей должно производиться в установленных к/д габаритах. При высоте складирования до 1,2 м - не ближе 2,0 м от головки крайнего рельса, при высоте штабеля более 1,2 м - не ближе 2,5 м от головки крайнего рельса.

3.17. Искусственное освещение согласно специализации причалов должно быть на:

3.17.1. Причалах, местах ПРР для штучных грузов и лесных - не ниже 25 лк.

3.17.2. Причалах, местах ПРР для навалочных и зерновых грузов - не ниже 15 лк.

3.17.3. Нефтеналивных причалах - не ниже 25 лк.

3.17.4. Главных проездах с интенсивным движением - не ниже 5 лк.

3.17.5. Проездах с неактивным движением - не ниже 2 лк.

3.18. У локомотивов, в темное время суток, должно быть включено освещение в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах.

4.Техническое содержание железнодорожных путей и путейского оборудования

4.1. Для обеспечения безопасности движения к/д составов:

4.1.1. Порт обязан проводить чистку путей, проездов, стрелочных переводов, расположенных на территории порта от остатков груза, грязи, льда, снега и т.д.

4.1.2. Очистка всех к/д путей и стрелочных переводов, находящихся на балансе станции, за территорией порта, производится силами станции.

4.2. Содержание в технически исправном состоянии к/д путей и путейского оборудования, находящихся на балансе станции, осущест-

ляется станцией, которая производит их осмотр, проверку и ремонт.

4.3. Содержание в техническ исправном состоянии ж/д путей и путейского оборудования, находящегося на балансе порта, осуществляется портом, который обязан ежемесячно, с участием соответствующих служб станции, производить осмотр и ремонт путей и путейского оборудования.

4.4. Ремонт путей и путейского оборудования, выполняемых станцией на внутрипортовых путях, согласовывается с руководством подразделений порта.

4.5. Производство ремонта путей, путейского оборудования, земляных и строительно-монтажных работ, проводимое портом на внутрипортовых путях или вблизи них, согласовывается с руководством станции.

4.6. На расстоянии 50 м от места работ с двух сторон выставляется ограждение - красный щит (ночью дополнительный красный фонарь).

4.7. При ремонте путей силами станции на территории порта с усовершенствованным покрытием порт обязан перед началом работ снять покрытие и после окончания работ восстановить.

5. Организация движения безрельсового транспорта и пешеходов на территории порта

5.1. Администрация порта и других организаций, расположенных на территории порта, должна содержать дороги, переезды и подъездные пути в исправном состоянии, с соблюдением установленных габаритов для обеспечения безопасности движения.

5.2. На территории порта действуют Правила дорожного движения, которые распространяются на водителей всех видов безрельсового транспорта.

5.3. Водители безрельсового транспорта при движении по территории порта руководствуются Инструкцией по организации движения безрельсового транспорта на режимной территории порта.

5.4. Все пешеходы на территории порта должны пользоваться тротуарами, пешеходными дорожками, а где их нет, идти по левой стороне обочины дороги навстречу движущемуся транспорту, проявляя личную осторожность, необходимо быть внимательным к окружающей обстановке и ее изменениям.

5.5. Все участники движения обязаны:

5.5.1. Подчиняться сигналам светофоров и дорожных знаков.

5.5.2. Выполнять указания работников ГАИ, милиции и общест-

венных инспекторов.

5.5.3. Выполнять распоряжения администрации порта, а также тех хозяйств и организаций, в ведении которых находятся транспортные средства.

5.6. Запрещается работникам порта, станции, сторонних организаций и лицам, посещающим порт, переходить ж/д пути вблизи стоящих вагонов, подлезать под вагоны, использовать для перехода сцепные устройства вагонов.

6. Требования безопасности в аварийных ситуациях

6.1. Инженерно-технические работники и должностные лица станции и порта в аварийных ситуациях обязаны действовать в соответствии с требованиями своих должностных инструкций, правил и других документов по охране труда.

6.2. Рабочие станции и порта в аварийных ситуациях обязаны действовать в соответствии с требованиями своих инструкций по охране труда.

6.3. Машинист локомотива, водитель автопогрузчика, оборудованного сцепом, обязаны выполнять сигнал "Остановка", полученный от любого лица, подающего этот сигнал.

7. Требования безопасности по окончании работы

После окончания работы работники станции и порта обязаны выполнять требования отраслевых инструкций по охране труда и должностных инструкций.

8. Особые требования (только для морского порта С-Петербург)

8.1. На станционных и портовых путях имеются негабаритные места:

8.1.1. По станции "Новый порт":

8.1.1.1. Район 1-го элеваторного пути, где находятся опорные столбы здания элеватора.

8.1.1.2. В местах 2-го и 3-го Невских путей вдоль складов 9, 10, 11, 17. В районе п/пути холодильника 3 и склада 34 по 4-му Морскому пути, вдоль складов 38, 40 и 41 по 4-му Барочному пути, вдоль склада 65 по 9-му Барочному пути, вдоль складов 35 и 36 по 12-му Барочному пути, у фанерных складов п/пути Лесного порта имеются высокие платформы.

8.1.2. По станции "Автово":

8.1.2.1. На пути 9 с правой стороны по ходу движения имеется две грузовые платформы складов.

8.1.2.2. На п/пути АБЗ с левой стороны по ходу движения расположен сливной фронт нефтебитума.

8.1.2.3. На п/пути треста 1 вдоль путей 3-4 расположены грузовые рампы.

8.1.2.4. На территории нефтебазы - сливные эстакады и лестницы к ним.

8.2. Указанные в п.п. 6.2. и 6.3. места снабжены указателями "Негабаритное место". Указатели негабаритных мест порт и станция устанавливают в согласованных местах.

8.3. Запрещается в негабаритных местах на станционных и портовых путях при маневровых работах работникам станции:

8.3.1. Нахождение работников на специальной подножке вагона со стороны столбов освещения, столбов на складах порта, у высоких платформ и при движении по подкрановым путям.

8.3.2. Машинистам высовываться из кабины локомотива.

8.3.3. Составителям высовываться и отклоняться с тормозной площадки вагона или подножки локомотива.

8.3.4. Всем работникам находиться между негабаритными опорами и передвигающимися подвижными составами. Быть особенно внимательными при передвижении состава в негабаритных местах.

8.4. Локомотивные составительские бригады должны немедленно прекращать движение подвижного состава при нахождении людей между негабаритными опорами и т.д. и передвигающимся подвижным составом.

8.5. При следовании маневрового состава вдоль стоящего на соседнем пути состава составительские локомотивные бригады обязаны подавать частые предупредительные сигналы, уменьшать скорость и, в необходимых случаях, прекращать движения для обеспечения безопасности маневровых работ.

8.6. Все работники станции при работе на территории порта должны носить защитные каски с удерживающими ремешками. Обеспечение СИЗ возложено на администрацию станции.

9. Ответственность

9.1. Положения и требования данной Инструкции должны выполняться работниками А.О. МП-СПб станций "Новый порта" и "Автово" Октябрьской железной дороги.

9.2. За невыполнение данной Инструкции работники порта и станции несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ № 15 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МОРСКОГО ПОРТА.

ТОИ-РД 31.82.05.15-95

1. Общие требования

1.1. Настоящая Инструкция составлена на основании требований Правил дорожного движения, обязательна для всех водителей автомобилей, автопогрузчиков, автоконтейнеровозов, контейнерных погрузчиков, электропогрузчиков, тракторов, пневмокранов, тягачей, самоходных тележек независимо от ведомственной подчиненности. Водители портальных погрузчиков фирмы "Пайнер", автопогрузчиков "Гермес", "ЛВМ", портовых тягачей "Сису", "Терберг" и др. руководствуются положениями настоящей Инструкции и Инструкциями по охране труда для водителя вышеуказанных машин.

1.2. Инструкция распространяет свое действие на все дороги, проезды, рабочие площадки, подъезды, причалы, эстакады, находящиеся на территории порта.

1.3. Участники дорожного движения и другие лица обязаны выполнять требования, касающиеся порядка движения, а также распоряжения сотрудников милиции, работников СОТ, БД порта и других лиц, уполномоченных регулировать движение.

Примечание. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение (военные регулировщики, внештатные сотрудники милиции, дружинники, общественные инспектора, работники дорожно-эксплуатационной службы, дежурные на железнодорожных переездах, паромных переправах и др.), действуют в пределах предоставленных им прав и обязаны иметь соответствующие удостоверения и отличительные знаки (нарукавные повязки, жезл, флажок или круглый диск).

1.4. Запрещается снимать, повреждать или загораживать дорожные знаки и другие технические средства организации движения, повреждать покрытие дорог, складывать или оставлять на дороге любые предметы и создавать иные помехи, угрожающие безопасности движения транспорта и пешеходов.

1.5. Водители всех видов транспорта и другие лица на территории порта обязаны выполнять указания руководителя работ или ответственного лица, в распоряжение которого они прибыли, обеспечивая сохранность перевозимых грузов, исключая возможность возникновения аварий, несчастных случаев, дорожных происшествий.

1.6. Все без исключения лица, в ведении которых находятся транспортные средства постоянно или временно, не имеют права давать водителям транспорта распоряжения, противоречащие Правилам дорожного движения и положениям настоящей Инструкции. Лица, отдавшие такие распоряжения, привлекаются к ответственности в установленном порядке. Запрещается водителю выпол-

нять распоряжения, противоречащие Правилам дорожного движения и настоящей Инструкции.

1.7. К управлению всеми видами транспорта допускаются лица не моложе 18 лет, признанные по состоянию здоровья годными к управлению транспортом и имеющие на это право и соответствующее удостоверение.

1.8. Настоящая Инструкция не отменяет требований других инструкций для водителей комплексных бригад и порядка перевозки грузов, установленного технологическими картами.

1.9. Всякое изменение и ограничение требований относительно движения транспорта, установленных данной Инструкцией на территории порта, осуществляется администрацией порта по согласованию с ГАИ, если это вызвано изменениями условий работы или технического процесса.

1.10. Все участники транспортного процесса должны соблюдать меры личной безопасности.

2. Требования безопасности перед началом работы

2.1. Водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе:

2.1.1. Удостоверение на право управления транспортным средством данной категории, выданное ГАИ или квалифицированной комиссией порта.

2.1.2. Путевой или маршрутный лист или наряд, товарно-транспортные документы.

2.1.3. Регистрационные документы.

2.2. Перед выездом из гаража или места стоянки транспорта водитель обязан проверить техническую исправность транспортного средства, обратив особое внимание на исправность тормозов, рулевого управления, освещения, гидравлической системы, аккумуляторных батарей, навесных грузозахватных приспособлений, такелажа.

3. Требования безопасности во время работы

3.1. Водитель обязан:

3.1.1. Оказать в пути возможную помощь другим водителям в случаях возникновения опасности для движения, а также при необходимости оказывать первую медицинскую помощь и доставить в лечебное учреждение пострадавших при дорожно-транспортном происшествии.

3.2. Останавливаться и предоставлять транспортное средство:

3.2.1. Работникам милиции для выполнения неотложных служебных заданий.

3.2.2. Работникам милиции, дружинникам и внештатным сотрудникам милиции для доставки в ближайшее лечебное учреждение лиц, нуждающихся в безотлагательной медицинской помощи.

3.2.3. Работникам милиции (только грузовые автомобили) для

транспортирования поврежденных при дорожно-транспортных происшествиях или неисправных транспортных средств.

3.2.4. Работникам СОТ, БД и государственным инспекторам труда для следования к месту происшествия (водители внутрипортового транспорта и автобазы порта).

3.2.5. Предъявлять работникам милиции, дружинникам и внештатным сотрудникам милиции для проверки водительские удостоверения, путевой или маршрутный лист или наряд.

3.3. Водители обязаны уступить дорогу или остановиться для обеспечения беспрепятственного проезда транспортных средств, подающих специальные звуковые сигналы и (или) проблесковые сигналы (синего или красного цвета), либо сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами ГАИ. Водители машин и механизмов, оборудованных проблесковым маячком оранжевого цвета, не имеют преимущества перед другими транспортными средствами, используют проблесковый маячок лишь как средство предупреждения об опасности.

3.4. Водители не должны препятствовать работе машин и механизмов с включенным проблесковым сигналом оранжевого цвета.

3.5. При несчастном случае, дорожно-транспортных происшествиях, авариях водитель обязан немедленно остановить транспорт, оказать помощь пострадавшему, сообщить дежурному диспетчеру порта или механику гаража, при этом транспорт оставить на месте и сохранять обстановку происшествия. При отсутствии пострадавших, если по условиям работы транспорт нельзя оставить на месте происшествия, то в присутствии руководителя работ и свидетелей зафиксировать обстановку происшествия, составить акт, а транспорт отвести в сторону.

3.6. Запрещается водителю:

3.6.1. Управлять транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения, а также под воздействием лекарственных препаратов, снижающих скорость реакции и внимание.

3.6.2. Передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также лицам, не имеющим при себе удостоверения на право управления транспортным средством или не указанным в наряде (путевом листе).

3.6.3. Перевозить людей свыше указанного количества мест в кабине с водителем, сидящих на бортах кузова, на подножках и крыше кабины, на безбортовых платформах, самосвалах, цистернах, грузовых прицепах, а также на грузе, размещенном на уровне бортов кузова и на длинномерном грузе, в кузове автомобиля при перевозке пылящих материалов, горючих жидкостей в бочках, а также едких и ядовитых веществ (кислот, щелочей) и баллонов со сжатым и сжиженными газами.

3.6.4. Использовать транспортное средство не по назначению.

3.6.5. Перевозить, поднимать и опускать ненадежно уложенный и плохо закрепленный груз.

3.6.6. Заправлять горючим транспорт при работающем двигателе, а также курить при заправке.

3.6.7. Производить ремонт, регулировку транспорта во время его работы, а также без разрешения механика.

3.6.8.Выезд на причалы, кроме водителей технологического транспорта, непосредственно занятыми погрузкой или разгрузкой.

4. Порядок движения, остановка и стоянка транспортных средств, обгон. Предупредительные сигналы

4.1. Предупредительные сигналы водитель обязан подавать световыми указателями поворота соответствующего направления, а если их нет или они неисправны - рукой:

4.1.1. Перед началом движения и остановкой.

4.1.2. Перед перестроением, поворотом или разворотом.

4.2. Если сигналы подаются рукой, водитель обязан:

4.2.1. Перед перестроением или поворотом налево вытянуть в сторону левую руку либо правую, согнутую в локте, - вверх.

4.2.2. Перед перестроением или поворотом направо вытянуть в сторону правую руку либо левую, согнутую в локте, - вверх.

4.2.3. Перед торможением поднять руку вверх.

4.2.4. Предупредительный сигнал должен быть подан заблаговременно до начала выполнения маневра (перестроения, обгона, поворота или разворота) и прекращен немедленно после его завершения.

4.3. Подача предупредительного сигнала не дает водителю преимущественного права проезда и не освобождает его от принятия необходимых мер предосторожности.

4.4. Количество полос для движения безрельсовых транспортных средств определяется разметкой или знаками Правил дорожного движения, а если их нет, то самим водителем с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых между ними интервалов.

4.5. Водитель должен вести транспортное средство по возможности ближе к правому краю проезжей части дороги.

4.6. Водитель, выезжающий из бокового проезда между штабелями или складами на главную дорогу или проезд, обязан остановиться и пропустить весь транспорт, который движется по главной дороге или проезду.

4.7. Перед изменением направления движения водитель обязан подать предупредительный сигнал и, не создавая помех другим транспортным средствам, занять соответствующее положение на проезжей части:

4.7.1. Перед поворотом направо - крайнее правое положение.

4.7.2. Перед поворотом налево или разворотом - крайнее левое положение.

4.8. При перестроении для поворота налево или разворота в обратном направлении на дороге или проезде водитель обязан пропустить встречный транспорт и попутный, обгоняющий его, без выезда из занимаемого ряда.

4.9. При въезде (выезде) в склад, в вагон и другие помещения, водитель обязан остановиться и продолжить движение, убедившись в полной безопасности.

4.10. Если встречный разъезд транспортных средств затруднен препятствием, преимущественное право имеет водитель, движущийся по свободной полосе. На уклонах, обозначенных соответствующими знаками, при наличии препятствия уступить дорогу должен водитель транспортного средства, движущегося на спуск.

4.11. Водитель обязан подавать звуковой сигнал при въезде и выезде из ворот склада, дверей вагона, гаража и других помещений, при движении задним ходом, в местах производства работ и скопления людей для предупреждения дорожно-транспортного происшествия.

4.12. Водитель безрельсового транспортного средства, приближаясь к любому перекрестку равнозначных дорог, обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа, независимо от направления их дальнейшего движения.

Примечание. Главной дорогой считается дорога с любым покрытием по отношению к дороге без покрытия (грунтовой) либо дорога, обозначенная знаками Правил дорожного движения.

4.13. При движении задним ходом, при ограниченной видимости водитель обязан прибегнуть к помощи сигнальщика.

4.14. Остановка и стоянка транспорта на должна препятствовать движению транспорта и производству работ на территории порта. Ставить транспорт разрешается только в один ряд к тротуару и в 0,5 м от склада, штабеля, здания.

4.15. Оставлять транспортное средство можно только при условии, если принять меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства и использование его в отсутствии водителя.

4.16. Запрещается остановка и стоянка:

4.16.1. На перекрестках и ближе 5 м от края пересекаемых проезжих частей перекрестка.

4.16.2. На обозначенных пешеходных переходах и ближе 5 м перед ним.

4.16.3. На закруглениях дороги, проездов и в местах с видимостью менее 100 м.

4.16.4. На подъездах, спусках, на причалах, где нет колесоотбойных брусьев.

4.17. Запрещается оставлять транспорт в зоне железнодорожных путей.

4.18. Обгон допускается при хорошей видимости и свободной проезжей части дороги. Обгон транспорта разрешается только с левой стороны. При обгоне водитель обязан подать сигнал маневрирования. Запрещается водителю обгоняемого транспортного

средства препятствовать обгону превышением скорости движения или иными действиями.

4.19. Запрещается обгон:

4.19.1. На перекрестках.

4.19.2. На причалах, складах, на узких проездах, в местах скопления людей и во всех случаях, где движение возможно только в один ряд.

4,19.3. На железнодорожных переездах и ближе 100 м и перед ними.

4.19.4. Транспортного средства производящего обгон или объезд.

4.19.5. В конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

5. Скорость движения транспортных средств

5.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, с учетом интенсивности движения, дорожных условий в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости, атмосферных условий, рельефа местности, а также особенностей груза и быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством.

При возникновении препятствия или опасности для движения, которые водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасному для других участников движения объезду препятствия.

5.2. Запрещается водителю:

5.2.1. Превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой данного транспортного средства, или скорость, указанную на опознавательном знаке, установленном на транспортном средстве в соответствии с Правилами дорожного движения.

5.2.2. Резко тормозить, если это не требуется для обеспечения безопасности движения.

5.3. На территории порта скорость движения не должна превышать:

5.3.1. Для грузовых, легковых автомобилей и маршрутных автобусов по главной дороге - 40 км/ч.

5.3.2. Для погрузчиков, тракторов и тягачей, электропогрузчиков по главной дороге - 20 км/ч; по боковым проездам - 10 км/ч.

5.3.3. Для пневмокранов и других машин по главной дороге - 10 км/ч; по боковым проездам - 5 км/ч.

5.3.4. В закрытых складах по главной дороге - 6 км/ч; по боковым проездам - 3 км/ч.

5.3.5. Вдоль складов и причалов скорость движения разрешается до 10 км/ч.

5.4. Скорость движения внутрипортового транспорта не долж-

на превышать 5 км/ч:

5.4.1. При проезде с бокового проезда на главную дорогу или проезд.

5.4.2. При движении задним ходом.

5.4.3. При повороте налево, направо и в обратном направлении.

5.4.4. При подъезде к месту проведения работ.

5.4.5. При буксировке транспорта на рабочих причалах и грузовых складских площадках.

5.4.6. При перевозке негабаритных грузов.

5.4.7. При переезде через железнодорожные переезды (кроме з/п).

5.4.8. При въезде в вагон, склад (кроме з/п).

6. Буксировка транспортных средств

6.1. При буксировке с применением жесткой или гибкой сцепки за рулем буксируемого транспорта должен находиться водитель, кроме случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении возможность следования буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего. Водитель при этом должен иметь удостоверение на право управления данным транспортным средством и стаж работы не менее одного года.

6.2. Жесткая сцепка должна обеспечивать расстояние между транспортными средствами не более 4 м, гибкая - в пределах 4-6 м.

При гибкой сцепке связующее звено через каждый метр обозначается сигнальными щитками или флажками в соответствии с Правилами дорожного движения.

6.3. При буксировке на гибкой сцепке буксируемый транспорт должен иметь исправное рулевое управление и тормозное устройство; при буксировке на жесткой сцепке должно быть исправно рулевое управление.

6.4. Запрещается буксировка:

6.4.1. Транспортным средством с прицепом.

6.4.2. В гололедицу на гибком сцепке.

6.4.3. При общей длине поезда сцепленных транспортных средств, превышающей 24 м.

6.4.4. Транспортного средства с неисправной рабочей тормозной системой, если масса буксируемого транспортного средства превышает половину общей фактической массы буксирующего.

6.4.5. Со скоростью более 50 км/ч, на территории порта - со скоростью, выше установленной в п. 5.2.

6.4.6. Двух или более механических транспортных средств одновременно.

Как исключение разрешается в аварийных случаях на железнодорожных переездах буксировать на гибкой сцепке более одной транспортной единицы.

6.5. При буксировке в светлое время суток независимо от условий видимости на буксируемом транспортном средстве должен быть включен ближний свет фар, на буксирующем - габаритные огни.

7. Проезд железнодорожных переездов

7.1. При подъезде к железнодорожному переезду водитель должен убедиться в безопасности движения и руководствоваться дорожными знаками, световой и звуковой сигнализации, положением шлагбаума (полушлагбаума) и указаниями дежурного по переезду.

7.2. Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель обязан остановиться не ближе 5 м до шлагбаума или светофора, а при их отсутствии - не ближе 10 м до первого рельса.

7.3. При отсутствии шлагбаума, сигнализации, неисправности ее, плохой видимости прежде чем переезжать переезд, водитель обязан лично убедиться в безопасности проезда, вплоть до остановок транспортного средства на расстоянии не менее 5 м от ближайшего рельса, после чего продолжить движение.

7.4. В случае вынужденной остановки на железнодорожном переезде водитель обязан немедленно принять все возможные меры к освобождению переезда.

7.5. При невозможности освободить железнодорожный переезд, при приближении локомотива или железнодорожного состава водитель должен оставить транспортное средство и идти навстречу, подавая сигналы "Остановка" круговыми движениями руки с головным убором (платком и т.п.). Идти навстречу локомотиву и железнодорожному составу следует за пределами железнодорожного габарита или на межпутье, не подвергая себя опасности наезда.

7.6. Запрещается водителю:

7.6.1. Выезжать на переезд при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме и, независимо от положения шлагбаума, при мигающих красных сигналах светофора и включенной звуковой сигнализации.

7.6.2. Выезжать на переезд при отсутствии шлагбаума и сигнализации или при открытом шлагбауме либо негорящих сигналах светофора, если к переезду приближается поезд (локомотив). Перед возобновлением движения водитель обязан убедиться в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

7.6.3. Провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины без сигнальщика и разрешения руководителя работ.

7.6.4. Пересекать железнодорожный путь в неустановленных местах.

7.6.5. Самовольно открывать шлагбаум и объезжать его.

7.6.6. Двигаться через железнодорожный переезд в 2 ряда и производить обгон.

7.6.7. Въезжать на перееез, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде.

8. Перевозка негабаритных и опасных грузов.

8.1. Перевозка негабаритных грузов должна производиться по заранее разработанной технологии (рабочим технологическим картам) и разрешения руководителя работ.

8.2. При погрузке-разгрузке и транспортировке опасных, легковоспламеняющихся грузов водитель должен получить инструктаж от руководителя работ или другого должностного лица о правилах перевозки этих грузов.

Скорость движения должна обеспечивать полную безопасность перевозки.

8.3. Запрещается при перевозке опасных и легковоспламеняющихся грузов курить, оставлять груженый транспорт без надзора, перевозить людей.

8.4. В случае повреждения или неисправности тары, в результате чего возможна утечка содержимого на проезжую часть или на пол, водитель обязан немедленно сообщить об этом руководителю работ и принять меры к ограждению этого места и предупреждению несчастного случая.

9. Особые требования

9.1. Запрещается передвижение своим ходом транспорту на гусеничном ходу по дорогам и проездам с асфальтовым покрытием на всей территории порта.

9.2. В аварийных ситуациях водители обязаны выполнять требования, изложенные в соответствующих инструкциях для водителей транспортных средств.

10. Ответственность

За невыполнение положений данной Инструкции водители и лица, в ведении которых находится транспорт, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

АО "Вега" Отпечатано в ПУ-70
Заказ 494

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

1. Инструкция N 1 по охране труда для докера-механизатора 3
2. Инструкция N 2 по охране труда для докера-механизатора-стропальщика 23
3. Инструкция N 3 по охране труда для докера-механизатора-сигальщика 32
4. Инструкция N 4 по охране труда для докера-механизатора-крановщика (машиниста) портального электрического крана 42
5. Инструкция N 5 по охране труда для докера-механизатора-водителя автопогрузчика 58
6. Инструкция N 6 по охране труда для докера-механизатора-водителя электропогрузчика . . 71
7. Инструкция N 7 по охране труда для докера-механизатора-водителя колесного транспорта 84
8. Инструкция N 8 по охране труда для докера-механизатора-сигальщика-сцепщика железнодорожных вагонов 92
9. Инструкция N 9 по охране труда для докера-механизатора-водителя портального погрузчика "ПАЙНЕР" и "ВААМЕТ" 97
10. Инструкция N 10 по охране труда для докера-механизатора-лебедчика 109
11. Инструкция N 11 по охране труда для докера-механизатора-лебедчика 113
12. Инструкция N 12 по охране труда для докера-механизатора при перегрузке опасных грузов 118
13. Инструкция N 13 по охране труда для докеров-механизаторов аварийных бригад (звеньев) по ликвидации аварийных ситуаций при перегрузке опасных грузов 131
14. Инструкция N 14 по охране труда для работников порта и станций железной дороги . . . 142
15. Инструкция N 15 по организации дорожного движения на территории морского порта 152

gost.e-ecolog.ru