

Об утверждении Требований в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта

Утративший силу

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 декабря 2013 года № 1007. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 января 2014 года № 9073. Утратил силу приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 12 декабря 2018 года № 868 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования)

Сноска. Утратил силу приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 12.12.2018 № 868 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии со статьей 308 Трудового кодекса Республики Казахстан от 15 мая 2007 года и с подпунктом 26-5) пункта 1 статьи 9 Закона Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте"

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить прилагаемые Требования в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта.

2. Департаменту водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Тлепов К.Н.) обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан, официальное опубликование в средствах массовой информации, в том числе размещение его на интернет-ресурсе Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;

3) в течении десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан, направление копии на официальное опубликование в информационно-правовую систему "Эділет" республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан";

4) представление в Юридический департамент Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан сведений о государственной регистрации и о направлении на опубликование в средствах массовой информации в течение 5 рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Бектурова А.Г.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр

А. Жумагалиев

"СОГЛАСОВАН"

Министр труда и
социальной защиты населения
Республики Казахстан

_____ Т. Дуйсенова

13 декабря 2013 года

Утверждены
приказом Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 13 декабря 2013 года № 1007

Требования в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта

1. Общие требования

1. Настоящие Требования в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта (далее - Требования) разработаны в соответствии со статьей 308 Трудового кодекса Республики Казахстан от 15 мая 2007 года и с подпунктом 26-5) пункта 1 статьи 9 Закона Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте".

2. В настоящих Требованиях устанавливаются порядок и процедуры направленные на сохранение жизни и здоровья работников организаций водного транспорта в процессе их трудовой деятельности, в части:

- 1) безопасности труда:
 - перед началом работы;
 - во время работы;
 - в аварийных ситуациях;

по окончании работы;

2) в обеспечения безопасности:

при палубных работах;

при работе с рулевым устройством;

при работе с якорным устройством;

при эксплуатации судовых шлюпок (лодок) и спасательных средств;

при швартовых работах;

при буксировочных работах;

при перевозке опасных и палубных грузов;

на береговом производственном участке.

3. Настоящие Требования распространяются на все суда внутреннего водного транспорта Республики Казахстан: транспортные (пассажирские, грузовые, буксирные), ледоколы, служебно-вспомогательные, несамоходные, стоечные, специального назначения (спасательные, пожарные, учебные), а также суда технического флота, плавучие краны и другие плавучие перегрузочные средства.

4. На основании настоящих Требований судовладелец или предприятие, осуществляющее техническое и хозяйственное обслуживание флота, разрабатывает инструкции по безопасности и охране труда для каждой профессии с учетом специфики производства и выполняемых отдельных видов работ.

5. Организация безопасности и охрана труда во время работы на внутреннем водном транспорте осуществляется руководителем организации водного транспорта следующими мероприятиями:

1) обеспечение надлежащего содержания плавучих средств, безопасности производственного оборудования, зданий при выполнении работниками своих должностных обязанностей, а также проведение мониторинга безопасности и охраны труда на плавучих средствах, в производственных помещениях и оборудования;

2) организация проведения аттестации производственных объектов по условиям труда в соответствии с Правилами обязательной периодической аттестации производственных объектов по условиям труда, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 5 декабря 2011 года № 1457 "Об утверждении Правил обязательной периодической аттестации производственных объектов по условиям труда", по итогам которой принимаются меры по устранению опасных и вредных для здоровья факторов;

3) принятие мер по предотвращению развития аварийной ситуации на плавучих средствах, береговых производственных участках, в зданиях и воздействия травмирующих факторов на работников;

4) обеспечение проведения предварительного (при приеме на работу) и периодического (в течение трудовой деятельности) медицинского осмотра работников согласно Правилам проведения обязательных медицинских осмотров, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 января 2012 года № 166 "Об утверждении перечня вредных производственных факторов, профессий, при которых проводятся обязательные медицинские осмотры, Правил проведения обязательных медицинских осмотров" и принятие мер при появлении признаков профессионального заболевания;

5) обеспечение надлежащего технического обслуживания противопожарной системы, системы вентиляции и кондиционирования воздуха, охранной системы и систем отопления специализированными организациями, а также проведение противопожарного инструктажа работникам водного транспорта.

6. В целях обеспечения соблюдения требований безопасности и охраны труда в организациях водного транспорта с численностью более пятидесяти работников работодатель создает службу безопасности и охраны труда, которая действует в соответствии с законодательством Республики Казахстан о безопасности и охране труда.

7. В организациях водного транспорта с численностью работников до пятидесяти человек вводится должность специалиста по безопасности и охране труда с учетом специфики деятельности либо обязанности по обеспечению безопасности и охране труда возлагаются на другого специалиста.

2. Безопасность труда перед началом работы

8. Перед началом работы работник осматривает свое рабочее место и проверяет исправность рабочего оборудования.

9. Работник, обнаруживший неисправность оборудования, представляющую опасность для людей, принимает меры к немедленному отключению неисправного оборудования и сообщает об этом своему капитану (командиру), а в его отсутствие – любым лицам командного состава.

3. Безопасность труда во время работы

10. Капитан (командир) судна обеспечивает:

1) эффективную эксплуатацию средств коллективной и индивидуальной защиты;

2) соблюдение режима труда и отдыха работников в соответствии с Трудовым кодексом Республики Казахстан от 15 мая 2007 года;

3) разработку и выполнение мероприятий по безопасности и охране труда, пожарной безопасности;

4) проведение мероприятий, направленных на предупреждение аварий на опасных производственных объектах, участках;

5) обучение, проведение своевременных инструктажей и проверку знаний работниками норм и инструкций по охране труда и пожарной безопасности;

6) распределение функций по охране труда между специалистами;

7) необходимые меры по обеспечению сохранения жизни и здоровья работников при возникновении аварийных ситуаций, в том числе меры по организации первичной медико-санитарной помощи пострадавшим.

11. Каждый член экипажа:

1) выполняет инструкции и правила безопасности эксплуатации механизмов, устройств, приборов, систем по роду своей работы;

2) проходит инструктаж на рабочем месте, проверку знаний по безопасности и охране труда и имеет отметку о допуске к работе в личной карточке инструктажа;

3) имеет удостоверение о пройденной проверке знаний по безопасности и охране труда.

12. Каждый член экипажа обслуживает только те механизмы и устройства, предусмотренные в Уставе службы на судах, утвержденный постановлением Правительства Республики Казахстан от 27 июня 2011 года № 717 "Об утверждении Устава службы на судах", в должностных инструкциях по занимаемой должности и распоряжениями капитана (командира) и механика.

13. На судне, на месте работ находятся только участвующие в них члены экипажа.

14. Практиканты, назначенные на штатные должности рулевых-мотористов, допускаются к занятию должности без свидетельств, при условии прохождения обучения и инструктажа на рабочем месте.

15. Члены экипажа должны уметь пользоваться средствами индивидуальной защиты, работать в специальной одежде и специальной обуви, и пользоваться средствами индивидуальной защиты и предохранительными средствами в случаях предусмотренных настоящими Требованиями.

16. Члены экипажа обладают навыками по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим при несчастных случаях.

17. Всем членам экипажа, находящимся на судне, разрешается курить только в специально отведенных для этого местах.

18. На рабочих местах и проходах к ним не должны находиться грузы и посторонние предметы, систематически очищаются от пролитых нефтепродуктов, снега и льда. Рифленые и противоскользящие покрытия восстанавливаются по мере износа. Плиты настилов машинно-котельного отделения находятся на месте, все вырезы в них должны быть закрыты.

19. Любые работы на судне, переход с одного рабочего места на другое во время движения судна выполняются только с разрешения вахтенного начальника . Во всех случаях нельзя без его разрешения входить в румпельное отделение, тоннель валопровода, спускаться в коффердамы, двойное дно цистерны.

Пересадка людей с одного судна на другое, стоящих на рейде и ошвартованных друг к другу, допускается только с разрешения капитана. Вахтенный начальник непосредственно руководит этой работой, обеспечивая безопасность людей. Самовольный переход с борта на борт не допускается.

20. Во время шторма, когда палуба заливается водой, все перемещения и работы на ней допускаются только по распоряжению вахтенного начальника или капитана. При этом работающие надевают страховочные рабочие жилеты и предохранительные пояса со страховочными концами.

21. Лица, промокшие на вахте, при первой возможности переодеваются в сухую одежду, а мокрую просушивают в отведенных для этого местах.

22. Палуба вдоль всего периметра корпуса ограждается фальшбортом или леерным ограждением. Исправность фальшборта и леерного ограждения необходимо постоянно контролировать, периодически, по мере ослабления, обтягивать тетивы тросовых лееров, выправлять трубчатые леера, заменять поврежденные участки цепей, проверять прочность крепления стоек и особенно исправность крючков в местах открывания проходов в ограждениях.

23. Все повреждения леерного ограждения незамедлительно исправляются. Повреждения, которые нельзя исправить на ходу, необходимо надежно закрыть. Не допускается устанавливать незакрепленные ограждения.

24. Открывать пролеты, проемы в фальшбортах, убирать леерные ограждения для производственных нужд допускается только с разрешения вахтенного начальника. При этом принимаются меры по предупреждению падения людей за борт (устанавливаются знаки безопасности). По окончании работ пролеты и проемы в фальшборте немедленно закрываются, а снятые леерные ограждения устанавливаются на свои места и надежно закрепляются.

25. На судах не допускается черпать воду из-за борта, мыть за бортом швабры , спецодежду, купаться с борта судна, перешагивать и садиться на фальшборт, леерное ограждение, кнехты.

26. При ремонте двигателей, вспомогательных механизмов, электрооборудования, устройств и установок отключают подающееся на них питание (или приводные системы), а на пусковом устройстве этих механизмов и в других местах, откуда возможно осуществить пуск (распределительные щиты, пульта управления, посты управления, рубки), вывешиваются знаки безопасности "Не включать. Работают люди".

27. Все горячие части оборудования и трубопроводы изолируются, а места, на которые может попасть масло или другое горючее вещество, кроме того, закрываются металлическими кожухами. Все рукоятки, маховики и другие органы управления, которые нагреваются до температуры свыше 50°C или охлаждаются до отрицательных температур, надежно изолируются.

28. При открывании клапанов и кранов, из которых выходит пар или горячая вода, следует стоять сбоку, чтобы не попасть под горячую струю.

29. Работы, связанные с повышенной опасностью (осмотр котлов, газоходов, цистерн, междудонных пространств) производятся под руководством капитана (механика).

30. Места, где временно вскрыт настил ограждаются, а в темное время суток освещаются. Снятые листы настила укладываются и закрепляются, чтобы исключить самопроизвольное их перемещение.

31. Не допускается производить палубные работы, находиться в шлюпках, перемещаться по палубе судов, не имеющих леерного ограждения, без применения страховочных рабочих жилетов.

32. Лакокрасочные материалы, бензин, керосин и другие легковоспламеняющиеся жидкости хранятся в специальном помещении в исправной и закрытой таре. Не допускается хранить лакокрасочные материалы и легковоспламеняющиеся жидкости в полиэтиленовой и стеклянной таре.

Хранение легковоспламеняющихся материалов в машинном отделении не допускается. Разрешается хранить на месте работ не более 0,25 л бензина в закрытой таре.

33. На дверях помещений, в которых могут возникнуть опасные концентрации вредных или взрывоопасных газов и в которых хранятся ядовитые вещества, лакокрасочные материалы, нефтепродукты и тому подобные, наносятся соответствующие знаки безопасности. Двери таких помещений закрываются на замок, помещения проветриваются.

34. Бункеровка судов жидким топливом, маслами, а также прием с судов подсланевых вод и хозяйственно-бытовых стоков производятся только закрытым способом.

35. Судовые работы возглавляет лицо командного состава. Руководитель работ:

- 1) обеспечивает безопасность выполнения работ;
- 2) инструктирует работающих о мерах безопасности и правильном использовании средств индивидуальной защиты;
- 3) проверяет надежность и исправность всех применяемых приспособлений, инструментов и средств индивидуальной защиты;

4) распределяет работающих в соответствии с объемом и характером работы.

36. Для освещения применяются переносные аккумуляторные фонари или переносные светильники во взрывобезопасном исполнении напряжением 12 вольт:

1) при осмотре, чистке, замерах уровня топлива в цистернах с горюче-смазочными материалами;

2) в трюмах;

3) в помещениях хранения лакокрасочных материалов и баллонов с горючими газами;

4) при вскрытии и осмотре картеров двигателей, компрессоров, зубчатых передач, холодильных машин, где возможно скопление паров топлива, масла и газов взрывоопасных концентраций.

37. На шкалах контрольно-измерительных приборов наносятся четкие метки (красная черта), обозначающие предельно допустимые значения измеряемых величин. Контрольно-измерительные приборы установленные на технических средствах, а также находящиеся в запасе содержаться в исправном состоянии, опломбированы и имеют клеймо с датой проверки. Не допускается эксплуатация неисправных контрольно-измерительных приборов, со снятой пломбой, а также с просроченным сроком проверки.

38. Все предохранительные клапаны и автоматические регуляторы технических средств проверяются в сроки установленные заводом-изготовителем .

39. Все органы управления техническими средствами приводятся в действие физическими усилиями без применения дополнительных рычагов.

40. На маховичках клапанов и органов управления механизмами и системами имеются стрелки с надписью, показывающие направление их вращения для открытия и закрытия.

41. Не следует открывать и закрывать клинкеты, вентили, краны ключами с удлиненными ручками, контрключами и трубами.

42. Каждый член экипажа, обнаруживший нарушения настоящих Требований и инструкций по безопасности и охране труда, а так же неисправности оборудования, систем, устройств и механизмов, представляющие опасность для жизни и здоровья людей, докладывает непосредственному вахтенному начальнику.

4. Безопасность труда в аварийных ситуациях

43. Отступление от настоящих Требований допускается только при выполнении работ на судах, терпящих бедствие или принимающих участие в

аварийно-спасательных работах при соблюдении всех возможных мер безопасности.

44. В случае возгорания или пожара работники немедленно прекращают работу, отключают электроприборы, оборудование вызывают сотрудников противопожарной службы и сообщают капитану (командиру) судна.

45. При несчастных случаях немедленно принимаются меры по оказанию пострадавшему работнику первой медицинской помощи.

46. На каждом плавучем средстве, береговом производственном участке предусматривается аптечка первой медицинской помощи, которая располагается на видном, доступном месте.

47. В случае причинения вреда жизни и здоровью работника при исполнении им трудовых обязанностей возмещение нанесенного ему вреда производится в порядке и на условиях, предусмотренных трудовым и гражданским законодательством Республики Казахстан.

48. На каждом плавучем средстве, береговом производственном участке имеется утвержденный руководителем организации водного транспорта регламентированный противопожарный режим, расписание судовых тревог.

5. Безопасность труда по окончанию работы

49. После окончания работы работники отключают и обесточивают электроприборы и рабочее оборудование.

50. При сменной работе работники передают рабочее место в надлежащем виде.

6. Обеспечение безопасности при палубных работах

51. Выполнение палубных работ осуществляется в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации речного транспорта, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 июня 2011 года № 680 "Об утверждении Правил технической эксплуатации судов внутреннего водного транспорта", настоящих Требований и инструкций заводов-изготовителей установленным на судне механизмам и устройствам.

52. Подача электроэнергии, пара, сжатого воздуха или жидкости под давлением к различным группам палубных механизмов и устройств судна, а также выключение подачи соответствующего вида энергии осуществляются с разрешения вахтенного начальника или по его требованию.

53. Члены экипажа, за которыми закреплено заведование палубными механизмами и устройствами, следят за исправностью всех узлов механизмов,

обращая особое внимание на исправность и безопасное действие тормозных устройств.

54. Облицовка рукояток ручных приводов механизмов (грузоподъемных, шлюпочных и других механизированных устройств) должна свободно вращаться. Для предотвращения заеданий под облицовку рукояток систематически вводится смазка.

55. Обслуживание электрооборудования палубных механизмов и устройств выполняются в соответствии с требованиями настоящих Требований.

56. Во всех случаях, когда производство работ сопряжено с риском для жизни человека (работа за бортом, на высоте, в замкнутых пространствах и помещениях, на палубе во время штормовой погоды и другие условия), капитан (командир) судна инструктирует участников работ по безопасному их исполнению, обеспечить необходимыми приспособлениями и инструментом, защитными и страхующими устройствами, средствами индивидуальной защиты; убедиться в знании участниками работ правил безопасности и умении пользоваться защитными, страхующими устройствами и средствами индивидуальной защиты; организовать наблюдение за работающими для оказания помощи в необходимых случаях.

7. Обеспечение безопасности при работе с рулевым устройством

57. Все движущиеся части рулевого устройства (рулевой машины, валиковой проводки и штуртроса, румпельного устройства) в местах возможного пребывания людей ограждаются съемными щитами или кожухами и надежно закрепляются.

58. Штурвальное колесо ручного привода рулевого устройства по концам ручек защищается ободом. Останавливать быстровращающееся штурвальное колесо следует за обод или специальным тормозом.

Прислоняться к штурвальному колесу не допускается.

59. Наружный осмотр и смазку работающего рулевого устройства со снятием ограждающих его щитов и кожухов допускается производить только с разрешения вахтенного начальника.

Прикасаться при этом к движущимся частям рулевого устройства не допускается.

60. При необходимости устранения неисправностей в рулевой машине, валиковой проводке или штуртросе во время эксплуатации судна до начала работы сектор (румпель) руля (насадки) стопорится, чтобы рулевая машина, валиковая проводка или штуртрос во время производства работ не могли прийти в движение от произвольного перемещения пера руля (насадки).

61. Перед выполнением профилактических работ у рулей (насадок) необходимо:

1) принять меры, препятствующие случайному повороту рулей (насадок) и гребных винтов. В случае необходимости изменения положения лопастей гребных винтов поворот их должен производиться только при помощи валоповоротного устройства по распоряжению капитана или вахтенного начальника. Для подачи команды в машинное отделение между ним и местом работы устанавливается надежная связь;

2) зафиксировать лопасти винта регулируемого шага в постоянном положении;

3) на судах с водометными движителями полностью раскрыть рулевые заслонки водометного движителя и закрепить их в этом положении;

4) вывесить на постах управления рулем, на лопастях винта регулируемого шага и главными двигателями знаки безопасности "Не включать - работают люди";

5) обеспечить полную готовность спасательных средств на судне и на понтоне (плоту), с которого производятся работы;

6) при выполнении работ на плаву назначается дежурный для наблюдения за безопасностью работающих, а при необходимости - и оказания помощи им.

62. Работы у рулей (насадок) с плотов выполняются при спокойном состоянии акватории; не допускается вести работы у рулей с плотов в темное время суток.

63. Работы у рулей (насадок) судов, кормовая часть которых приподнята путем дифферентовки, кормоподъемником или другим судоподъемным устройством производятся под руководством капитана.

8. Обеспечение безопасности при работе с якорным устройством

64. Все детали якорного устройства: брашпили, шпили, тормозные и стопорные устройства должны действовать надежно и безопасно. Устройство для крепления якорей по-походному обладает достаточной прочностью и позволяет быструю их отдачу.

65. Работы по отдаче или подъему якорей производят только по команде вахтенного начальника.

66. Не допускается соединять цепные барабаны без предварительной проверки работы брашпиля вхолостую.

67. Лицу, управляющему брашпилем, не допускается отходить от рычага управления во время работы.

68. Не допускается разобщать цепные барабаны, не удостоверившись в их закреплении ленточными тормозами.

69. При стоянке у причалов не допускается оставлять якоря, закрепленными только на ленточных тормозах. Якорь-цепи закрепляются дополнительно стопорным устройством.

70. Не допускается эксплуатация судна, если якорное устройство имеет следующие неисправности:

1) звенья и скобы якорной цепи имеют трещины, повреждения или износ более 20 %, а на судах смешанного плавания - 10 %;

2) в якорной цепи имеются звенья с выпавшими контрфорсами (распорками);

3) якорная цепь проскакивает в звездочке брашпиля (шпиля) или щеколде стопора;

4) не в порядке стопоры цепей, тормозное устройство брашпиля (шпиля), а также узлы дистанционной отдачи якоря;

5) износ клюзов и стопоров препятствует нормальной работе устройства;

6) не обеспечивается безотказная отдача якорей при дистанционной их отдаче или не исключается возможность самопроизвольной отдачи якорей; проверка работоспособности системы дистанционной отдачи якоря производится при застопоренной якорной цепи, палубным стопором. Если при проверке обнаружится, что безотказная отдача якоря не обеспечивается или возможна его самопроизвольная отдача, то использование якорного устройства с дистанционной отдачей из рулевой рубки не допускается.

71. Перед отдачей якоря необходимо:

1) произвести наружный осмотр якорного устройства и убедиться в его исправности;

2) убедиться в исправности ленточного тормоза до отдачи цепного и винтового стопоров;

3) освободить якорную цепь от палубного стопора;

4) убедиться в отсутствии людей и посторонних предметов в цепном ящике и в исправном состоянии устройства аварийной отдачи якорной цепи;

5) убедиться в отсутствии людей и посторонних предметов на линии якорной цепи и плавучих средств под носовым (кормовым) подзором.

72. Завоз на шлюпке якоря осуществляется под руководством одного из лиц командного состава.

Якорь на шлюпке крепится найтовым из растительного троса. Не допускается находиться между вымбовками, на которых расположен якорь, между транцевой доской и якорем, а также внутри бухты каната, уложенного в шлюпке. Сбрасывать якорь следует штоком вперед.

73. Спуск якорей и другого груза с борта судна в шлюпку производится на тихой воде при волнении не более трех баллов с помощью грузоподъемных устройств, плавно, без рывков. Не допускается находиться в шлюпке непосредственно под спускаемым грузом.

74. Перед отдачей якоря с кран-балки необходимо убедиться, что отдан палубный стопор. Не допускается стоять под кран-балкой с подвешенным на ней якорем.

75. На малых судах с массой якоря до 50 кг, где отсутствуют якорные клюзы, перед постановкой на якорь необходимо убедиться в следующем:

1) ходовой конец якорного каната заложен в направляющий роульс и его планка застопорена;

2) якорный канат разложен на палубе шлагами и закреплен на необходимую длину.

При отдаче якоря вручную не допускается находиться вблизи от разложенного на палубе якорного каната.

76. При выборе якоря якорным устройством необходимо:

1) убедиться в отсутствии людей на линии движения якорной цепи и в цепном ящике, а также в отсутствии плавучих средств под надзором судна;

2) следить за ходом якорной цепи на звездочку цепного барабана якорного устройства и действием отбойника цепи. При заедании цепи работа якорного устройства должна быть немедленно приостановлена для устранения неисправности;

3) зажатую в звездочке цепного барабана якорную цепь освобождать только обратным ходом якорного устройства;

4) поднимая якорь с помощью ручного привода, следить, чтобы палы (собачки) правильно и свободно перемещались в палгуне и предотвращали обратный ход вала. Вымбовки (рукоятки) плотно, до отказа вставляются в гнезда (на ручной вал) якорного механизма. Не допускается наваливаться на вымбовки корпусом тела при подъеме якоря и использовать случайные предметы вместо вымбовок;

5) очистка якоря за бортом (от тросов, цепей и других предметов) производится только с беседки. Не допускается вставать при этом ногами на якорь. Перед началом работы по очистке якоря якорная цепь закрепляется винтовым и цепным стопорами. После очистки якоря пуск брашпиля (шпиля) разрешается только после выхода на палубу людей, работающих за бортом;

6) обмывая якорную цепь с помощью шланга во время выборки якоря, следует стоять сбоку на расстоянии не ближе 1 метра от якорной цепи.

77. Если необходимо послать людей в цепной ящик для очистки якорной цепи, работа брашпиля прекращается, а якорная цепь устанавливается на

ленточный тормоз и винтовой стопор. На пусковом устройстве брашпиля (шпиля) вывешивается знак безопасности "Не включать - работают люди". Работать с якорной цепью в цепном ящике и на палубе нужно при помощи специальных крючьев.

78. Работы по очистке якоря и якорной цепи проводятся под руководством 1-го штурмана (1-го помощника капитана).

79. Выбирая якорь с помощью швартовного барабана, следует накладывать на барабан не менее трех шлагов или канатов якорной цепи. Если при подъеме якоря цепь или канат начинает проскальзывать, то следует немедленно прекратить выбирать якорь и увеличить число шлагов на барабане.

При поддержке ходового конца цепи или каната не допускается держать руки ближе 1 м от барабана механизма, а также выправлять цепи или канат при выборе якоря.

80. При выборке якоря с помощью дректова якорную цепь следует выбирать после того, как дректов будет закреплен бушпритным стопором или временно на кнехтах.

81. При выборе якоря наблюдающий за положением его и якорной цепи размещается в безопасном месте и не перегибается через фальшборт.

82. После подъема якоря якорную цепь следует прочно закрепить ленточным тормозом и палубным стопором, а цепную звездочку отключить от силового привода якорного устройства. При электрическом приводе отключить электродвигатель от источника энергии, а при ручном приводе после подъема якоря ручки и вымбовки снимается и убирается на штатные места.

9. Обеспечение безопасности при эксплуатации судовых шлюпок (лодок) и спасательных средств

83. Суда внутреннего плавания в соответствии с Правилами постройки судов внутреннего плавания, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 9 марта 2011 года № 127 "Об утверждении Правил постройки судов внутреннего плавания" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6871), снабжаются спасательными шлюпками, которые размещаются на штатные места, доступные для пользования и известные личному составу, не запираются на замок и содержатся в исправности. Не допускается использовать спасательные шлюпки для судовых надобностей: выезда команды на берег, доставки продуктов с берега на судно и других целей.

84. Для выезда команды на берег, выполнения различных судовых работ, промера глубин и другие цели обеспечиваются рабочими лодками.

Содержание на судне личных и нештатных лодок не допускается.

85. Борты рабочих шлюпок (лодок) обеспечиваются спасательными леерами, а на ширстреке у форштевня нанесена несмываемой краской надпись с указанием владельца и названия судна.

86. Надводный борт рабочей шлюпки (лодки) при полной нагрузке составляет не менее 0,3 высоты борта.

87. Спасательные шлюпки полностью укомплектовываются, закрываются чехлами и содержатся в состоянии готовности к немедленному использованию. Отверстия для стока воды открыты, а пробки от них привязаны к кольцу, ввернутому рядом с отверстием.

88. Каждая спасательная шлюпка закрепляется за одним из членов судовой команды, на которого возлагается обязанность постоянного наблюдения за ее состоянием, уход за шлюпкой и управление ею после спуска на воду осуществляется по сигналу тревоги.

89. Капитан, перед вводом судна в эксплуатацию, а в период эксплуатации не реже одного раза в месяц, проверяет исправность шлюпочных устройств, спасательных шлюпок и рабочих лодок.

90. К управлению судовыми моторными лодками (шлюпками) допускаются члены экипажа, имеющие дипломы (свидетельства) на право управления судами, земснарядами, другими моторными плавучими средствами. Остальные члены экипажа при необходимости допускаются к управлению моторными лодками (шлюпками) после обучения по программе, разработанной предприятием-судовладельцем, сдачи экзамена комиссии, назначаемой руководителем предприятия, получения соответствующего удостоверения.

91. Перед спуском и подъемом шлюпки необходимо проверить исправность лебедки, тормозов и регулировку подъемно-спускного устройства шлюпки. Не допускается спускать и поднимать шлюпку, если в лебедке, тормозах и подъемно-спусковом устройстве обнаружены дефекты или неисправности, а также запутаны или перекручены шлюп-тали.

Не допускается выход в рейс без наличия в шлюпке аварийно-спасательного снаряжения.

92. В тех случаях, когда спуск шлюпок не механизирован, лопари шлюп-талей разнесены на палубе спускать шлюпку на воду необходимо с помощью ручных шлюп-талей плавно, стравливая лопари через утки или кнехты.

93. Перед каждым спуском шлюпки на воду необходимо установить на место спускную пробку, осмотреть корпус и убедиться в отсутствии водотечности.

94. Спуск шлюпок на воду и их отход от борта судна производится только с разрешения вахтенного начальника. Лица, выполняющие эти работы, надевают страховочные рабочие жилеты.

95. Не допускается выезд одного человека в шлюпке.

96. В исключительных случаях, на несамоходных судах с сокращенным штатом команды (2 человека), разрешается выход одного человека на шлюпке при условии выполнения следующих требований: уходящий на шлюпке проинструктирован по безопасным способам эксплуатации судовой шлюпки и по применению спасательных средств и обязательно в страховочном рабочем жилете.

97. Привальные брусья и другие выступающие части в районе спуска шлюпок имеют клиновидные наделки, а в районе проемов устанавливаются направляющие брусья для беспрепятственного спуска и подъема шлюпки.

98. Во время спуска и подъема шлюпок с помощью шлюпочных устройств, не предусматривающих спуска и подъема шлюпок с полной вместимостью, в них при необходимости находятся не более двух-трех человек; остальные спускаются и поднимаются по трапу (штормтрапу).

99. Перед посадкой и высадкой старший по шлюпке устанавливает очередность посадки (высадки) пассажиров, предупреждает их об осторожности и каждому при посадке указывает его место.

100. Посадка-высадка людей и погрузка-выгрузка грузов разрешаются после того, как шлюпка будет надежно ошвартована. Не допускается спускаться в шлюпку, стоящую у борта судна, и подниматься из нее при помощи шлюп-талей, а также прыгать с борта судна в шлюпку.

101. Перевозку грузов и людей следует производить под руководством старшего по шлюпке, назначенного и проинструктированного по безопасному проведению работ вахтенным начальником.

102. Не допускается перевозить пассажиров и грузы, превышающие установленные нормы вместимости пассажиров и грузоподъемности для данной шлюпки, а также укладывать груз на банки и выше их уровня.

103. Расчетная масса одного человека принимается 75 килограмм.

104. Пассажиры размещаются в шлюпке так, чтобы не создавать крена или дифферента.

105. При спуске и подъеме шлюпки на ходу судна на течении или в свежую погоду фалинь необходимо разнести на палубе на достаточную длину и надежно закрепить его.

При спуске на переднем ходу судна шлюпка вначале кормой касается воды, затем следует выложить кормовые, потом носовые шлюп-тали. При подъеме на переднем ходу шлюп-тали закладываются в обратном порядке.

106. При отвале шлюпки от борта судна, причала фалинь следует отдавать только по команде командира шлюпки (рулевого). Нос шлюпки необходимо

отталкивать отпорным крюком. Отталкивать шлюпку от борта судна, причала руками и держаться за них руками не допускается.

107. В шлюпке не допускается:

- 1) стоять, сидеть на бортах и транцевой доске;
- 2) ходить по банкам;
- 3) держать руки на планшире при стоянке, подходе или отходе ее от борта судна или причала;
- 4) перемещаться или меняться местами без разрешения командира шлюпки;
- 5) наваливаться корпусом тела на румпель;
- 6) ставить паруса, если шлюпка для этого не приспособлена;
- 7) скопление воды;
- 8) курить и пользоваться открытым огнем.

108. Выход на шлюпке в штормовую погоду разрешается только при необходимости оказания помощи судам, терпящим бедствие, для спасания утопающих, при авариях и в других подобных исключительных случаях. Подходить на шлюпке к борту судна в штормовую погоду следует с подветренной стороны.

109. Движение шлюпки осуществляется по возможности за пределами судового хода. Движение шлюпки в районе буксирных, якорных и швартовных канатов запрещается. Не допускается также пересекать курс идущих судов или следовать с ними параллельным курсом на близком расстоянии.

Пересекать судовую волну на шлюпке следует курсом, перпендикулярным к фронту волны.

110. Во время буксировки шлюпки за судном руль вынимается и закрепляется в шлюпке, при этом находиться в шлюпке людям не допускается.

111. Перед запуском подвесных моторов необходимо убедиться в установке устройства реверсирования на нейтральный ход. Не допускается запуск реверсивного подвесного мотора при положении органа управления реверсом "вперед" и "назад".

112. При запуске подвесных моторов не допускается наматывать на руку пусковой шнур.

113. Запас горючего на шлюпках необходимо хранить в металлических емкостях, плотно закрытых пробками. Использовать для этой цели стеклянную и пластмассовую тару не допускается.

114. Во время движения моторной шлюпки крутой поворот производится на самой малой скорости.

115. При ограниченной видимости во время тумана, снегопада или в темное время суток моторным и гребным шлюпкам разрешается двигаться со скоростью не более 6 км/ч с соблюдением требований настоящих Требований. При этом на

шлюпке устанавливается сигнальный огонь, видимый по горизонту на 360 градусов.

116. У места приема шлюпки находится вахтенный с отпорным крюком и бросательным концом. При необходимости на шлюпку подается бросательный конец, с помощью которого на борт судна поднимается фалинь шлюпки. Принимать шлюпку для посадки и высадки людей следует в районе меньшей кривизны обводов судна и в местах, где нет водосливных и паровыпускных отверстий.

117. Принимать шлюпку к борту колесного судна необходимо только при застопоренной машине. К движущемуся судну шлюпка подходит по ходу судна, а к стоящему - против течения.

118. Если шлюпка принимается к борту движущегося судна, земснаряда и другого плавучего средства, последние останавливаются, а в случае невозможности прекратить движение - следовать самым малым ходом, работая машиной противоположного борта.

119. Судну, буксирующему состав, разрешается принимать шлюпку в носовой части, принимать ее в кормовой части не допускается.

Судну, идущему без состава, или буксиру-толкачу с составом разрешается принимать шлюпку в кормовой части.

120. Не допускается принимать шлюпку к борту судна на перекатах, грядах и других затруднительных для плавания участках, исключая аварийные случаи.

121. В местах приема шлюпки и установки трапа вывешивается спасательный круг с линем длиной 25 м, доступ к нему свободен, а место приема в темное время суток освещено.

122. При креплении шлюпки на палубе, зачехлении, а также при работе со шлюпочным устройством не допускается находиться со стороны не огражденного борта.

Зачехление шлюпки производится после того, как набиты и закреплены шлюп-тали и найтовы, удерживающие шлюпку в походном положении. Вставать, а также находиться на зачехленной шлюпке не допускается.

123. В случае падения человека за борт ему необходимо немедленно бросить спасательный круг или нагрудник и действовать согласно расписанию по тревоге "Человек за бортом".

124. В темное время суток место поиска утопающего освещается судовым прожектором. На спасательной шлюпке устанавливается белый огонь, видимый по горизонту на 360 градусов.

125. Поднимать из воды человека в шлюпку следует с носа или кормы. При невозможности поднять человека без риска опрокидывания шлюпки следует,

приняв все меры предосторожности в отношении утопающего, отбуксировать его в ближайшее удобное место, где извлечь из воды.

126. Осмотр индивидуальных спасательных средств производит капитан (командир) судна не реже одного раза в три месяца.

10. Обеспечение безопасности при швартовных работах

127. Швартовные устройства обеспечивают надежную стоянку судна у причала или борта другого судна.

При стоянке у причала или борта другого судна, особенно в свежую погоду, применяются мягкие кранцы.

128. Отдельные части швартовного устройства (кнехты, киповые планки, вьюшки, швартовные лебедки, шпиги) надежно закрепляются и обеспечивают крепление судна при стоянке на швартовах.

129. Для швартовных работ разрешается применять стальные, растительные и синтетические канаты. Не допускается пользоваться неисправным швартовным устройством, применять поврежденные или не имеющие соответствующих сертификатов стопорные цепи, блоки, скобы и др.

130. Не допускается использовать стальные канаты в качестве швартовных, имеющие перекрутки, смятые участки, торчащие концы оборванных проволок, разрывы прядей.

131. Все швартовные работы проводятся под руководством вахтенного начальника. Члены экипажа, занятые на швартовных операциях, работают в рукавицах и жилетах страховочных рабочих. Перед началом швартовных работ устанавливается связь с вахтенным начальником по судовой сети или с помощью переносной радиостанции. В ночное и темное время суток место швартовки обязательно освещается прожектором.

132. Присутствие посторонних лиц в местах производства швартовных работ, а также членов экипажа, не участвующих в швартовных операциях, не допускается.

133. Во время швартовки судна иллюминаторы, находящиеся на уровне причала и ниже его по борту швартовки, задраиваются.

134. Перед началом швартовных операций с использованием швартовного (якорного) механизма необходимо подготовить последний к действию: проверить на холостом ходу и убедиться, что цепные барабаны отключены от силового вала механизма и надежно удерживаются ленточным тормозом, а якорная цепь - винтовым стопором.

135. Ручные приводы (рукоятки, вымбовки) швартовных механизмов ставятся только на время использования этих механизмов вручную для швартовных операций, в остальное время они хранятся на штатных местах.

136. Не допускается подача швартовных канатов на берег или на другие суда без бросательного конца. Подавать его следует только после предупредительного окрика "Берегись!". Разрешается применять в качестве грузиков для бросательного конца только специально изготовленные мешочки с песком без твердых покрытий или резиновые груши.

Примечание. Разрешается подача швартовного каната без бросательного конца при расстоянии между подающим и принимающим (или между подающим конец и кнехтом объекта швартовки) не более 1 м.

137. В случае попадания бросательного конца или швартовного каната в гребной винт или гребное колесо следует немедленно отойти от каната и сообщить об этом вахтенному начальнику.

138. Не допускается отходить от поста управления брашпилем (шпилем) при выборе швартовного каната через барабан.

139. При выполнении швартовных операций не допускается:

1) находиться на линии натяжения или на стороне возможного перемещения выбираемого и стравливаемого каната;

2) сбрасывать и накладывать шлаг каната на вращающийся барабан брашпиля (шпиля);

3) находиться за фальшбортом и леерным ограждением;

4) при поддержке ходового конца держать руки ближе 1 метра от кнехта (швартовного устройства);

5) находиться во внутренней части угла перегиба каната на роульсах, киповых планках, кнехтах и т.д.;

6) допускать скольжение каната в руках при его потравливании;

7) вставать ногами на канат и находиться внутри бухт или шлагов швартовного каната;

8) закреплять на кнехте ходовой конец каната до полного гашения инерции судна.

140. Подавать швартовный канат через клюз в фальшбортах высотой свыше 0,9 метра или с развалом следует с помощью специального крючка, который хранится у клюза.

141. Во время шлюзования необходимо следить за положением швартов, не допуская их перенапряжения при опорожнении камеры шлюза и слабины при ее наполнении.

142. При постановке судна (судов) на бочку швартовный канат следует завозить к ней на шлюпке. Канат уложен в бухту в кормовой или средней ее

части. В шлюпке разрешается находиться не менее двух человек. Подбирать с судна швартовный канат до отхода шлюпки от бочки не допускается.

При наличии на бочке швартовного конца отдачу его следует производить отпорным крюком с палубы судна.

143. При швартовке судна к необорудованному берегу силами экипажа вахтенный начальник, осторожно навалив судно носовой частью на берег, удерживает его с помощью машин и рулевого устройства неподвижно на время переноса и закрепления швартовного каната. В этом случае работы по швартовке выполняют не менее двух человек, действуя по команде вахтенного начальника. Один подает и удерживает или временно крепит на судне трап, другой переходит на берег и крепит швартовный канат. При большой разнице высоты борта судна и объекта швартовки член экипажа, при соблюдении вышеуказанных условий, осуществляет переход между ними без швартовки, а швартов ему подает с помощью выброски второй член экипажа.

144. Если швартовный конец закрепляется на берегу, причале или другом судне силами своего экипажа, вахтенный начальник останавливает судно у объекта швартовки и удерживать его вплотную к этому объекту, действия вахтенных аналогичны указанным в предыдущем пункте. Прыжки с борта до окончательного подхода судна к объекту швартовки не допускаются.

145. Швартовка одного судна к другому на ходу производится только на прямолинейных участках и на самом малом ходу.

146. Требования к канату, поданному для швартовки:

1) не пересекать входы в подпалубные помещения и не соприкасаться с конструкциями и оборудованием;

2) проходить только через одно направляющее устройство.

147. Ходовые концы швартовных канатов изолируются от искрения.

148. Подбирать швартовные канаты разрешается только после получения подтверждения с места его закрепления, что канат закреплен и чист, а люди отошли в безопасное место.

149. При перетяжке судна вдоль причала на кнехтах следует оставлять такое число шлагов стравливаемого швартовного каната, чтобы можно было задержкой руками коренного конца каната остановить судно без дополнительного набрасывания шлагов на кнехт. Задерживать стравливаемый канат на кнехте следует постепенно.

150. При накладывании огона на кнехты или швартовные тумбы руки следует держать у основания огона (петли).

151. Швартовный канат закладывается на кнехт вначале шлагом вокруг обеих тумб кнехта, а затем восьмерками.

152. Стальные швартовные канаты следует хранить на швартовных вьюшках, коренной конец необходимо закрепить к барабану вьюшки тонким штертом.

153. Перед работой со швартовными вьюшками следует убедиться в следующем:

- 1) ленточный тормоз на вьюшке исправно действует;
- 2) ручка для вращения вьюшки перед стравливанием швартовного каната снята или отключена.

154. При сматывании и укладке, швартовного каната на вьюшку не допускается низко нагибаться над ней.

155. Подавать швартовный канат из бухты можно только после того, как он в достаточном количестве будет разнесен шлагами по палубе.

Не допускается подавать спутанные швартовные канаты или канаты, имеющие колышки, а также во время подачи швартовных канатов находиться внутри бухт или шлагов.

156. По окончании швартовных операций все лишние канаты убираются, а швартовные механизмы отключаются от источников энергии.

157. Отдача автошвартовой осуществляется с безопасного места.

Выходить за ограждения и на обносы для наблюдения за автошвартовом во время швартовки судна не допускается.

158. При применении капроновых канатов необходимо помнить, что они обладают чрезмерной упругостью, скользкостью, способностью к старению под действием тепла (солнечных лучей, нахождению около источников тепла) и истиранию.

При использовании капроновых тросов в качестве швартовов необходимо строго соблюдать меры безопасности.

159. Для уменьшения истирания капроновых канатов необходимо соблюдать следующие требования:

- 1) поверхности барабанов брашпиля, шпиля, кнехтов, роульсов гладкие и не имеют заусенцев и ржавчины;
- 2) диаметр барабана, на который производится выбирание каната, не менее шести диаметров капронового каната;
- 3) диаметр шкива блока не менее шести - восьми диаметров капронового каната, а ширина шкива на 25 % больше диаметра каната;
- 4) при длительной стоянке на швартовах под них, в местах трения, следует подкладывать маты или обертывать их парусиной.

160. Использование капронового каната в качестве стопора не допускается. Разрешается пользоваться стопорами только из растительного каната.

161. При использовании в качестве швартовов капроновых канатов не допускается пользоваться цепными стопорами.

162. При работе с капроновым канатом нужно помнить, что растянутый канат подобен пружине и стремится к моментальному восстановлению своей длины.

163. Капроновые канаты подвергаются осмотру и выбраковке ежемесячно. Не допускается эксплуатировать капроновые канаты с разрывом волокон, признаками истирания, разрывов, смещения прядей и других дефектов.

164. При выборе каната через барабаны брашпиля или шпиля необходимо накладывать больше шлагов и держать канат руками не ближе 1 метра от барабана.

165. Лицо, управляющее работой брашпиля или шпиля, следит за их равномерной работой при выборе каната, не допуская слабины и соскакивания шлагов с барабана.

166. Во избежание оплавления туго набитый канат травить с барабана не допускается. Ослабление каната производится ходом брашпиля, шпиля.

167. Не допускается накладывать дополнительные шлагги на барабаны швартовного механизма во время его вращения.

168. Перед швартовными операциями капроновые канаты разносятся на палубе. Вытравливание каната из бухты не допускается.

169. При наложении капронового швартовного каната на кнехты руки работника должны находиться с боковой стороны огона.

170. Количество шлагов синтетического швартовного каната, накладываемых на кнехт, определяется для грузовых судов в зависимости от грузоподъемности, буксирных - от мощности, пассажирских - от водоизмещения. Чем больше грузоподъемность (мощность, водоизмещение) судна, тем большее число шлагов каната следует накладывать на кнехт. Минимальное число шлагов не менее восьми. Верхние шлагги закрепляются схватками (каболками) из растительного троса.

171. При отдаче стопора не допускается находиться со стороны натяжения каната.

172. Работы с подвесными бортовыми кранцами на обносах и палубе, не огражденных леерами, производятся с соблюдением мер безопасности, предусмотренных при забортовых работах.

173. Во время подхода к судну или причалу не допускается подкладывать кранцы с обноса, имеющего надстройку. Они подкладываются со второй палубы.

11. Обеспечение безопасности при буксировочных работах

174. Все работы по буксировке выполняются под руководством вахтенного начальника.

175. В качестве буксира не допускается применять стальные канаты, имеющие износ или коррозию проволок более 10 % от первоначального диаметра, а число разорванных проволок более 10 % их общего количества на длине шесть диаметров. Эти требования распространяются и на канаты, входящие в комплект сцепных устройств.

Не допускается производить буксировку, если имеются трещины на буксирном гаке и на деталях (штыри, скобы, запирающая скоба), а также при поломанных буксирных дугах.

176. На всех буксирных арках с обеих сторон, на видном месте, наносятся знаки безопасности "Берегись буксира".

177. Коренной конец буксирного каната, находящийся на барабане буксирной лебедки, заделан так, чтобы при необходимости его можно было быстро отдать свободным стравливанием.

178. Во время буксировки судов, плотов не допускается находиться вблизи от буксирного гака, в районе действия буксирного каната, а также впереди буксирной лебедки и гака.

179. Формирование большегрузных составов для буксиров-толкачей (грузовых теплоходов) производится рейдовым флотом портов (пристаней). Члены команды рейдовых буксиров и капитаны рейдов при формировании составов работают в страховочных рабочих жилетах.

180. При обслуживании барж без команд экипажем буксира (толкача) для перехода с буксира (толкача) на баржи устанавливаются с буксира на баржи переходные трапы с двухсторонним леерным ограждением. Члены экипажа, выполняющие на безкомандных баржах работы швартовные и по отдаче и подъему якоря, работают в жилетах страховочных рабочих. Вахтенный начальник буксира (толкача) обеспечивает и контролирует безопасность выполнения этих работ.

181. В случае выполнения маневров, при которых может возникнуть опасное бортовое натяжение буксирного каната, наряду с другими мерами предосторожности, указанными в настоящих Требованиях, рекомендуется применять ограничительные устройства, удерживающие буксирный канат на одной из последних буксирных арок в пределах ширины судна. Устройство не мешает свободной отдаче буксирного каната с гака или лебедки буксировщика.

182. Во время подачи и выбора буксирного каната вручную не допускается находиться между канатом и бортом, с которого канат подается или выбирается. Тяжелый буксирный канат следует подавать с проводником.

183. Закладку буксирного каната на гак следует производить так, чтобы обеспечивалась быстрая и безопасная его отдача при туго набитом канате. При закладке буксирного каната на гак следует стоять сбоку от него.

184. Состав начинает движение только после того, как все буксируемые суда будут полностью учалены, их якоря и швартовные канаты выбраны и закреплены, канаты, соединяющие буксируемые суда, натянуты, и с судов будет подан подтверждающий сигнал.

185. Наложение и снятие клевок буксирного каната разрешается производить только при ослабленном канате. Стравливание (ослабление) клевок следует выполнять без рывков. При наложении клевки на буксирный канат, находящийся на арках, человек находится ниже горизонтальной плоскости, в которой может перемещаться буксирный канат.

Не допускается пребывание людей на корме судна после того, как произведена клевка буксирного каната и начата буксировка.

186. Не допускается во время движения судна поднимать буксирный канат из-за борта на арки; разрешается поднимать буксирный канат из-за борта на арки, когда судно неподвижно. Во время подъема буксирного каната из-за борта на арки работающим не допускается находиться между бортом и поднимаемым буксиром.

187. Перед отдачей буксира с гака необходимо предупредить работающих о сваливании буксира с арок на соответствующий борт судна. В случае сваливания буксира вручную следует находиться со стороны, противоположной сваливанию.

Во время отдачи буксирного каната не допускается стоять под буксирными арками.

188. При выборе (стравливании) буксирного каната вручную вахтенный начальник обеспечивает самое медленное движение судна, не превышающее скорости выбора или стравливания каната. При этом он должен постоянно следить за работающими и положением каната.

189. По окончании буксировки все канаты уложить на свои штатные места.

12. Обеспечение безопасности по перевозке опасных и палубных грузов

190. Перевозка, перегрузка опасных грузов осуществляется в соответствии с требованиями Экологического кодекса Республики Казахстан от 9 января 2007 года и постановлениями Правительства Республики Казахстан:

1) от 27 мая 2005 года № 517 "Об утверждении перечня опасных грузов, предназначенных для перевозки судами";

2) от 8 июня 2011 года № 643 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа на внутреннем водном транспорте и Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте";

3) от 21 июля 2011 года № 839 "Об утверждении Правил перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом".

191. Гражданско-правовая ответственность физических и (или) юридических лиц, являющихся собственниками опасных отходов или осуществляющих обращение с такими отходами, подлежит обязательному экологическому страхованию в соответствии с Законом Республики Казахстан от 13 декабря 2005 года "Об обязательном экологическом страховании".

192. До приемки опасных грузов к перевозке грузоотправитель предоставляет заявление по форме, в котором грузоотправитель дает исчерпывающие указания по соблюдению мер предосторожности при погрузке, выгрузке, хранении и перевозке данного груза, по применению спецодежды и предохранительных приспособлений, указания по ликвидации повреждения тары (упаковки), россыпи и утечки содержимого, по обезвреживанию мест, на которых был просыпан или пролит опасный груз, а также по дезактивации людей, мест и грузов на случай радиоактивных загрязнений и другие данные, необходимые для безопасности перевозки.

Заявление грузоотправителя следует вместе с грузом до пункта назначения.

193. Перед приемом на судно опасного груза командный состав подробно инструктируется администрацией порта или грузоотправителем о свойствах груза, правилах безопасности, производственной санитарии и правилах пожарной безопасности.

194. Инструктаж команды судна о мерах безопасности при перевозке данного опасного груза проводит 1-й штурман (1-й помощник капитана), а машинной команды - механик.

195. 1-й штурман (1-й помощник капитана) следит за тем, чтобы упаковка и тара погружаемых на судно опасных грузов отвечали следующим требованиям:

1) опасные грузы упаковываются в доброкачественные, прочные, исправные и чистые упаковку и тару, соответствующие стандартам или техническим условиям и гарантирующие безопасность при погрузке, перевозке и выгрузке;

2) емкости из стекла и другого материала, предназначенные для перевозки в них жидких опасных веществ (бутыли, баллоны, канистры, кувшины, бидоны, бочки, баки) запаяны или закрыты хорошо притертыми пробками, обеспечивающими их герметичность, и заделаны, обмазаны или обвязаны так, чтобы исключалась возможность утечки (разлива, испарения) веществ во время транспортировки;

3) жидкие опасные вещества, перевозимые в бутылках и других стеклянных или керамических сосудах, упакованы в деревянные ящики, решетки или корзины с заполнением свободного пространства рыхлым упаковочным материалом.

196. Не допускается принимать к перевозке опасные грузы в неисправной упаковке, со следами течи, россыпи или в таре, не соответствующей установленным стандартам (техническим условиям), или без установленной маркировки.

197. Не допускается подход и швартовка к судам, на которых производятся перегрузочные работы с опасными грузами.

198. После погрузки опасные грузы необходимо прочно закрепить с помощью прокладок, распорок, стоек и клиньев. Крепление взрывоопасных грузов в трюмах и на палубе следует производить с помощью искронеобразующих инструментов.

199. 1-й штурман обеспечивает контроль за принятым на борт опасным грузом (своевременное обнаружение запаха вредных газов, утечки ядовитых веществ) и в необходимых случаях принять меры по обеспечению безопасности людей.

200. Опасные грузы, требующие при перевозке специального наблюдения, перевозятся в сопровождении проводников отправителя, знающих хорошо свойства сопровождаемого груза.

201. При перевозке грузов, способных образовывать взрывоопасные смеси и выделять ядовитые испарения, а также легковоспламеняющихся и горючих веществ, трюмы вентилируются.

202. В случае повреждения тары таких грузов или обнаружения специфических запахов и других признаков, свидетельствующих о наличии в воздухе вредных и опасных примесей, трюмы раскрываются и проветриваются. Доступ людей в трюмы в этих случаях разрешается только после проведения анализа воздушной среды, подтверждающего отсутствие опасных концентраций вредных веществ, и с соблюдением мер, предусмотренных настоящими Требованиями.

203. Если при погрузке, перевозке или выгрузке часть опасных грузов будет рассыпана, разлита или загрязнена радиоактивным веществом, то с учетом свойств груза, соответствующего определенной группе, необходимо:

1) собрать рассыпанные опасные грузы деревянной лопаткой в деревянный ящик и вынести их в безопасное место, а разлитые опасные вещества засыпать сухим песком и удалить;

2) произвести по указанию грузовладельца или его проводника, а при их отсутствии - представителей органа санитарного надзора, военизированной охраны, ответственного за экологическую безопасности (эколога, инспектора по охране окружающей среды) и начальника Службы безопасности и охраны труда обезвреживание места, на котором был рассыпан или разлит опасный груз;

3) принять немедленные меры к ликвидации загрязнений радиоактивными веществами;

4) не допустить хождение по рассыпанному или разлитому опасному веществу.

204. В тех случаях, когда сохранить груз невозможно или сам груз создает угрозу безопасности людей, судна или других находящихся на нем грузов, необходимо при следовании судна рекой или каналом выгрузить груз на берег и обезвредить его, а при следовании морем, озером или водохранилищем также выгрузить на берег и обезвредить или, в крайнем случае, выбросить за борт и обозначить место его погружения (за исключением ядовитых и радиоактивных веществ, которые во всех случаях подлежат выгрузке на берег и обезвреживанию).

205. Не допускается вскрывать тару с опасными грузами на судах. Исправлять тару можно только с письменного разрешения отправителя и после принятия всех указанных им мер безопасности.

206. Принимать к перевозке порожнюю тару из-под опасных грузов разрешается после того, как отправитель полностью освободит тару от остатков перевозившегося в ней груза, а также очистит ее внутри и снаружи.

207. Лица, выполняющие аварийные работы с опасными грузами, работают в соответствующей защитной одежде и с необходимыми приспособлениями.

208. После выгрузки опасных грузов трюмы тщательно очищаются от остатков перевозимых грузов, промываются, а при необходимости дегазированы (обезврежены). Эти работы нужно производить под наблюдением представителей санитарного надзора.

После окончания работы с опасными грузами все работники проходят санитарную обработку.

209. На судах, постоянно перевозящих опасные грузы, члены аварийной команды проходят обучение и проверку знаний безопасных приемов и методов аварийных работ с опасными грузами с вручением соответствующего удостоверения.

210. Механизированный способ погрузочно-разгрузочных работ является обязательным для грузов массой более 20 килограмм, а также при подъеме грузов на высоту более 3 метров.

13. Обеспечение безопасности на береговом производственном участке

211. Подъездные пути и проезд к подъезду зданий, береговому производственному участку обеспечиваются свободным доступом. Подходы к

пожарному инвентарю, запасному выходу и наружной пожарной лестнице свободно доступны, а также освещены в темное время суток.

212. Территория берегового производственного участка содержится в чистоте, обустроивается и систематически очищается от мусора. Зимой своевременно очищается от снега и льда и посыпается песком или шлаком.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан