Онлайн-сервіс
Ok. Закон

Матеріал електронної системи
«Закон»
https://zakon.isu.net.ua

Редакція:

- - - -

МИНИСТЕРСТВО РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА РСФСР

СИБИРСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИИ ИНСТИТУТ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА

СОГЛАСОВАНЫ

с Президиумом ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности
Постановление

№ 40 17 октября 1979 г.

УТВЕРЖДЕНЫ

Министерством рыбного хозяйства СССР

19 октября 1979 г.

НАОП 4.0.00-1.02-79 (НПАОП 05.1-1.02-79)

ПРАВИЛА

ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДАХ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ВНУТРЕННИХ ВОДОЕМОВ И ПРИБРЕЖНОГО ПЛАВАНИЯ

(Дополнение к Правилам техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР)

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ И ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ

1.1.1. Настоящие Правила техники безопасности на судах флота рыбной промышленности внутренних водоемов и прибрежного плавания являются дополнением к действующим Правилам техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и именуются в дальнейшем «Дополнение».

1.1.2. Настоящее Дополнение распространяется на все суда флота рыбной промышленности внутренних водоемов и прибрежного плавания, а также на суда, поднадзорные Регистру СССР, плавающие во внутренних водоемах и прибрежных зонах.

1.1.3. Администрация и работники береговых предприятий и организаций, связанные с эксплуатацией и ремонтом флота рыбной промышленности внутренних водоемов и прибрежного плавания, обязаны выполнять требования как настоящего Дополнения, так и действующих Правил техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР, именуемых в дальнейшем «Правила».

1.1.4. На судах, где безопасность условий труда не удовлетворяет требованиям Правил и настоящего Дополнения, должны быть проведены организационно-технические мероприятия, обеспечивающие их выполнение.

1.1.5. Судовладельцам при переоборудовании, модернизации и ремонте судов необходимо учитывать требования настоящего Дополнения.

1.1.6. Рулевые—мотористы маломерных судов должны быть обучены, пройти проверку знаний и иметь соответствующее удостоверение.

1.1.7. На группу маломерных беспалубных судов Правила и настоящее Дополнение должны выдаваться должностному лицу, в чьем заведовании находится данная группа.

1.1.8. Проведение на судне всех видов инструктажа (кроме текущего) по безопасным методам труда и обучение работам с повышенной опасностью оформляются записью в Единой книге актов осмотра судна, регистрации проведения инструктажа и учебных тревог (формы О - В, приложение 4) за подписью проинструктированного,

1.1.9. Обеспечение выполнения требований техники безопасности осуществляется судовладельцем и командным составом судов, а контроль — в соответствии с Положением о контроле за состоянием техники безопасности и производственной санитарии на судах Министерства рыбного хозяйства СССР (приложение 1).

1.2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

Судно — техническое средство, построенное для плавания на воде независимо от размера, конструкции, рода двигателя, движителя, материала, из которого оно построено, способное перемещаться по воде при помощи механического двигателя или мускульных усилий человека либо с помощью другого судна и предназначенное для выполнения различных работ в соответствии со своим назначением

Добывающее (промысловое) судно — судно, используемое непосредственно для лова рыбы и добычи других живых ресурсов.

Маломерные суда: а) суда озерного или речного плавания, не поднадзорные Речному регистру РСФСР: самоходные — пассажирские, грузопассажирские, служебно-разъездные с главными двигателями мощностью менее 18,4 кВт и прочие (моторные лодки, катера) с главными двигателями мощностью менее 36,8 кВт; несамоходные — вместимостью менее 285 м3; б) суда морского плавания, не поднадзорные Регистру СССР: самоходные — с главными двигателями мощностью менее 55,2 кВт; несамоходные — валовой вместимостью менее 80 рег. т.

Беспалубные суда — самоходные и несамоходные суда, ширина трюмов (открытых отсеков) которых более 60% ширины судна.

Прибрежное плавание — плавание судна в пределах прибрежного района.

Прибрежный район — район моря (водохранилища, крупного озера), прилегающий к берегу и имеющий ширину 20 миль (37 км).

Место убежища (убежище, укрытие) для судов — любая естественно или искусственно защищенная акватория, которая может быть использована для укрытия судна в случае возникновения обстоятельств, угрожающих безопасности судна и его экипажа.

Экипаж — весь личный состав судна (включая обслуживающий персонал), обеспечивающий работу судна по его назначению

Команда судна—экипаж судна, за исключением командного состава (комсостава).

Вахтенный начальник судна — лицо командного состава, возглавляющее всю вахтенную службу самоходного судна во время своей вахты. Вахтенный начальник несет ответственность за безопасность судна, за обеспечение нормальной производственной деятельности судна, за выполнение всех судовых работ (а при совмещении профессий также за нормальную работу судовых машин и механизмов) и за соблюдение при этом правил охраны труда, техники безопасности и производственной санитарии. Все распоряжения вахтенного начальника обязательны для всех членов экипажа судна и других лиц, находящихся на судне. Вахтенный начальник подчиняется только капитану судна.

1.3. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

1.3.1. Маломерные суда должны быть снабжены аптечками для оказания доврачебной помощи и инструкцией по применению лекарств в соответствии с типовым табелем снабжения маломерных судов флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов, не подлежащих техническому надзору Регистра СССР и Речного регистра, приведенным в приложении 2.

1.3.2. Каждое судно должно быть построено по проекту, разработанному и утвержденному в установленном порядке, и иметь надлежащие документы, содержащие необходимые эксплуатационные характеристики, в том числе данные о районах и условиях плавания и промысла.

1.3.3. При проектировании, модернизации, ремонте и эксплуатации судов внутренних водоемов и прибрежного плавания необходимо руководствоваться действующими санитарными правилами и нормами.

1.3.4. На все органы управления двигателями, машинами, оборудованием, устройствами, механизмами, системами, приборами должны быть нанесены соответствующие ГОСТ 12.2.003—74 четкие и ясно видимые надписи и знаки, указывающие назначение этих органов, направление включения или выключения,

пуска, остановки, изменения движения или вращения. Закрашивать или закрывать эти надписи и знаки запрещается.

1.3.5. Все рабочие площадки и проходы на главной и вспомогательных палубах, в производственных помещениях, машинно-котельном отделении, а также ступени трапов должны иметь нескользкий рифленый или покрытый противоскользящими покрытиями настил, который необходимо восстанавливать по мере износа.

1.3.6. При выполнении судовых, хозяйственных работ запрещается употреблять брезентовые шланги для подачи горячей воды. В этих случаях следует применять резинотканевые шланги.

1.3.7. На судах, экипажи которых работают по совмещенным профессиям, должен быть установлен звуковой сигнал для немедленного вызова вахтенного в рубку.

1.3.8. При дистанционном пуске машин и механизмов вахтенный начальник обязан обеспечить безопасность людей, находящихся вблизи пускаемых машин и механизмов.

1.3.9. Запрещается эксплуатация судов с неисправной внутренней и внешней сигнализацией, а также судовых механизмов, машин, установок, устройств и оборудования с неисправной аварийно-предупредительной сигнализацией и средствами защиты.

1.3.10. Суда должны быть снабжены предохранительными приспособлениями и защитными средствами в соответствии с действующим Табелем снабжения судов флота рыбной промышленности внутренних водоемов и прибрежного плавания предохранительными приспособлениями и защитными средствами.

2. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ СУДОВ НА ОТКРЫТЫХ УЧАСТКАХ ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТИ ВНУТРЕННИХ ВОДОЕМОВ И ПРИБРЕЖНЫХ РАЙОНОВ МОРЯ

2.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1. Ограничения для ведения промысла, швартовки и грузовых операций, устанавливаемые требованиями раздела 2 Правил, обязательны для исполнения администрацией судов внутренних водоемов и не поднадзорных Регистру СССР судов прибрежного плавания при работе их на открытых (незащищенных от ветра и волнения) участках водной поверхности внутренних водоемов или прибрежных районов моря.

2.1.2. Для судов водоизмещением менее 5 т запрещается ведение промысла при волнении свыше 2 баллов (высота волны более 0,25... 0,75 м) и силе ветра более 4 баллов (скорость ветра 5,3... 7,4 м/с).

На водоемах различных разрядов условия эксплуатации беспалубных судов устанавливаются администрацией предприятия по согласованию с

Госрыбфлотинспекцией.

Для судов водоизмещением менее 20 т запрещается ведение швартовных и грузовых операций на открытых участках водной поверхности при волнении свыше 2 баллов (высота волны более 0,25 ... 0,75 м).

2.1.3. В зависимости от технического состояния судна соответствующая комиссия должна установить для него район и условия плавания и промысла. Запрещается устанавливать район и условия плавания более сложные, чем это предусмотрено судовыми построечными и эксплуатационными документами.

2.1.4. На каждом рыбопромышленном предприятии и в рыболовецком колхозе должна быть разработана четкая организация оповещения флота и рыбаков, находящихся на судах, прогнозами погоды и штормовыми предупреждениями.

2.1.5. При выполнении работ на открытых палубах или на беспалубных судах работающие должны быть одеты в рабочие страховочные жилеты (ЖРС-01).

2.2. ПЕРЕСАДКА ЛЮДЕЙ

2.2.1. На внутренних водоемах допускается высадка людей на берег с помощью шлюпок (лодок) при соблюдении необходимых мер предосторожности.

3. ТРЕБОВАНИЯ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПАЛУБНЫХ РАБОТ

3.1. ШВАРТОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ

3.1.1. Диаметр стальных (окружность растительных) швартовных канатов, а также их длину рекомендуется подбирать по Справочнику норм снабжения инвентарем и инструментом судов внутреннего плавания, изд. 1976 г. Минречфлота РСФСР. Окружность швартовных капроновых канатов следует подбирать в соответствии с их разрывным усилием, которое должно быть на 10% больше, чем у растительного каната, выбранного из Справочника для судна данного водоизмещения или мощности главного двигателя. Длину капронового каната при этом следует брать равной длине соответствующего растительного каната.

3.1.2. Соответствие диаметра (окружности) швартовного каната диаметру тумбы кнехта должно удовлетворять требованиям ГОСТ 11265—73, извлечение из которого приведено в табл. 1.

Таблица 1

Диаметр тумбы кнехта, мм	Наибольший диаметр стального каната, мм	Наибольшая длина окружности каната, мм	
		растительного	капронового
90	8,4	60	40

110	11,6	90	50
140	13,5	100	70
180	17,0	150	90
220	22,6	200	116
280	28,0	250	160

3.1.3. Во время выборки швартова при временной остановке ручного шпиля его необходимо надежно закрепить на кнехте, а также снять рукоятки или убрать гнезда вымбовки (аншпуги) .

3.1.4. Перед подачей швартовный канат следует предварительно развести шлагами по палубе судна в достаточном количестве. Вытравливание каната непосредственно из бухт и вьюшек запрещается.

3.1.5. При накладывании огона швартовного каната на кнехты тумбы, палы и т. п. необходимо держать его за основание.

3.1.6. При закреплении швартова на берегу, причале или другом судне силами экипажа швартующегося судна вахтенный начальник должен остановить судно у объекта швартовки и удерживать его вплотную к этому объекту на время подачи трапа и высадки вахтенного члена команды. Подавать трап для высадки на берег, причал или другое судно следует во всех случаях, когда разница по высоте между палубой швартующегося судна и объектом швартовки составляет более 0,5 м.

3.1.7. При швартовке судна к бочке швартовный трос завозится на шлюпке (моторном катере) с соблюдением требований техники безопасности, изложенных в п. 3.1.7 Правил. Огон завезенного швартова пропускается через рым бочки и крепится на кнехтах судна. Если на бочке имеется швартовный конец, то его следует поднимать из воды на палубу судна крюком или кошкой.

3.1.8. Набрасывание швартовных канатов на причальные приспособления шлюзов следует производить багром или опорными крюками. При наличии на причальных приспособлениях шлюзов постоянно закрепленных швартовных концов их также следует вылавливать с палубы судна баграми, крючьями или кошками, не выходя при этом за фальшборт или леерное ограждение.

Во время шлюзования судна, если швартовные канаты закреплены за причальные приспособления шлюза, нельзя допускать перенапряжения швартовов при опорожнении камеры шлюза или ослабления при ее заполнении.

3.1.9. При проведении швартовных работ запрещается:

а) использовать в качестве швартовов стальные канаты, имеющие недопустимые дефекты, а также растительные и капроновые, имеющие разрезы, распускания, разрывы прядей;

б) нагибаться над вьюшкой при сматывании или при укладке на ней швартовного каната;

в) отходить от поста управления швартовного механизма во время выборки или стравливания швартовов при помощи механизма лицу, управляющему работой этого механизма:

г) курить, вести посторонние разговоры и выполнять другие действия, отвлекающие работающего.

3.1.10. При выполнении швартовных операций на судах прибрежного плавания, помимо требований главы 3.1 Правил и настоящей главы, необходимо также руководствоваться действующим Наставлением по швартовным и грузовым операциям в море судов флота рыбной промышленности СССР.

3.2. РАБОТЫ С ЯКОРНЫМ УСТРОЙСТВОМ

3.2.1. Отдача и подъем якоря, крепление якорной цепи (каната) стопорами и ее вытравливание должны производиться только по команде вахтенного начальника.

3.2.2. Перед отдачей распоряжения о постановке буксируемого судна на якорь вахтенный начальник буксирующего судна обязан при наличии больших глубин в месте отдачи якоря предупредить об этом шкипера буксируемого судна.

3.2.3. При отдаче якоря на глубинах 20... 40 м, а также вынужденной отдаче на ходу судна якорную цепь (канат) следует притормаживать ленточным стопором.

На глубинах более 40 м якорь следует отдавать путем вытравливания якорной цепи с помощью привода якорного механизма.

3.2.4. Перед отдачей (подъемом) якоря необходимо убедиться, что в зоне движения якоря и его цепи (каната) отсутствуют плавсредства или люди.

3.2.5. Во время отдачи (подъема) якоря запрещается:

а) перегибаться через фальшборт для наблюдения за положением якоря и якорной цепи (каната);

б) увеличивать число шлагов якорного каната в случае проскальзывания его на барабане без предварительной остановки механизма;

в) наваливаться на вымбовки (аншпуги) ручного шпиля корпусом тела при подъеме якоря и пользоваться вместо вымбовок случайными предметами. Вымбовки должны изготавливаться из твердых пород дерева, иметь достаточную прочность, плотно пригоняться и до упора вставляться в шпильгаты; палы (собачки) должны правильно и свободно перемещаться в палгуне;

г) освобождать якорь от канатов, коряг, цепей и т. п. с палубы судна, либо со шлюпки без предварительного закрепления якоря дополнительным канатом;

д) отдавать стопоры якорь цепи до отхода на безопасное расстояние шлюпки с людьми, выполняющими работу вблизи якорь - цепей.

3.2.6. При движении судна по течению во время постановки его на якорь следует придерживать судно от быстрого движения работой главных двигателей.

3.2.7. При ручном приводе после окончания выборки и закрепления якоря необходимо снять приводные рукоятки шпиля или убрать вымбовки (аншпуги),

3.3. УСТАНОВКА ТРАПОВ И СХОДНЕЙ

3.3.1. Неподвижные или заваливающиеся стойки забортных трапов и сходней всех видов, в том числе и временных, должны отстоять одна от другой не более, чем на 1,5 м; леера в рабочем положении должны быть туго натянутыми, тросы лееров не должны иметь поврежденных проволок, а сплесни огонов лееров должны быть тщательно оклетневаны; поручни должны быть прочными и гладкими.

3.3.2. Ширина переносных забортных трапов и сходней, предназначенных для переходов людей без груза с судов на берег, на причал, на другое судно, должна быть не менее 0,6 м при одностороннем движении. На маломерных судах допускается применение для этих целей облегченных сходней шириной не менее 0,5 м.

3.3.3. Подходы к трапам и сходням должны быть свободными.

3.3.4. Каждую сходню после ее изготовления или ремонта, а также ежегодно, перед выходом судна в эксплуатацию, необходимо испытать.

3.3.5. При появлении на сходне каких-либо дефектов (трещин, сколов, надломов участков и т. п.) необходимо их устранить, а сходню испытать в соответствии с требованиями п. 3.3.4.

3.3.6. Трапы и сходни должны находиться на судне на отведенных для них штатных местах и быть надежно закреплены во время переходов судна.

3.3.7. На обоих концах переносной сходни должны быть прочные темляки достаточной длины для закрепления сходни при ее подаче и установке. Концы сходней должны прилегать к опорной поверхности по всей ширине сходней.

3.3.8. С дебаркадера на причальную стенку или берег должны быть установлены мостки шириной не менее 2 м с прочными поручнями высотой не менее 1 м. Прочность мостков должна быть рассчитана из условия нагрузки 3,9 кН по всей поверхности мостков с коэффициентом запаса прочности 1,25.

3.3.9. Несущие балки мостков, подаваемые с дебаркадера на причал или на берег, должны быть прочно закреплены на дебаркадере или же уложены так, чтобы они не могли упасть при возможном смещении дебаркадера по высоте и вдоль.

Сопряжение поверхности мостков с палубой дебаркадера или с поверхностью причала должно быть на одном уровне, без выступов.

3.3.10. Подавать трапы и сходни можно только с разрешения вахтенного начальника.

3.3.11. При перемещении судна от воздействия волн, ветра, близко идущего судна и т. п. необходимо немедленно прекратить движение людей по трапам и сходням до

прекращения перемещения или принять меры по дополнительному закреплению судна и трапа.

3.3.12. При установке сходней одинаковой длины вплотную друг к другу для увеличения общей ширины их необходимо скреплять так, чтобы исключить смещение сходней относительно друг друга во всех направлениях. Места соединения должны быть расположены по длине сходней на расстоянии не более 1,5 м один от другого.

3.3.13. При подаче сходней с судна на берег через шлюпку, лодку, понтон и т. п. последние должны быть закреплены так, чтобы исключалось их случайное перемещение.

3.3.14. Жесткие переносные трапы должны отвечать требованиям ОСТ 5.2133—75. Трапы судовые переносные.

3.3.15. Крепление на борту жесткого трапа должно быть надежным, исключающим его произвольную отдачу и перемещение.

3.3.16. Жесткие трапы могут применяться только на судах внутреннего плавания, на судах прибрежного плавания должны применяться штормтрапы.

3.3.17. Запрещается:

а) переходить с судна на берег, на причал, на другое судно и т. д. без трапов или сходней;

б) использовать для перехода доски и неисправные или неправильно поданные и закрепленные, а также неиспытанные после изготовления, ремонта или истечения срока испытания сходни, трапы и штормтрапы;

в) оставлять на время переходов и маневров судна трапы, сходни, штормтрапы не на штатных местах, а также оставлять их в неустойчивом (незакрепленном) положении;

г) пользоваться жесткими переносными трапами вместо сходней или штормтрапами, у которых балясины не параллельны между собой и относительно поверхности спокойной воды;

д) передвигаться с грузом по штормтрапам любой конструкции.

3.4. ГРУЗОВЫЕ РАБОТЫ

3.4.1. Перевозка палубных грузов на судах флота рыбной промышленности внутренних водоемов запрещается, кроме специально предназначенных для этой цели судов.

3.4.2. Судовые грузоподъемные устройства грузоподъемностью менее 1,0 т должны освидетельствоваться и испытываться в соответствии с действующим Положением по освидетельствованию и испытанию грузоподъемных устройств (грузоподъемностью менее 1,0 т) на судах флота рыбной промышленности СССР.

3.4.3. При обнаружении в стальном тросе лопнувшей проволоки выступающие концы ее должны быть тщательно обрезаны, а трос оклетневан тонкой мягкой стальной проволокой.

3.4.4. Канаты и цепи для стропов следует подбирать такой длины, чтобы при застропке груза угол между их ветвями не превышал 90°.

3.4.5. При грузовых операциях с применением цепей и тросов необходимо знать их рабочую нагрузку.

3.4.6. Подъемно-транспортные машины, находящиеся в работе, должны иметь четко обозначенный регистрационный номер с указанием вылета стрелы, соответствующей ему грузоподъемности и даты следующего испытания.

3.4.7. Перед началом погрузочно-разгрузочных работ судно должно быть надежно ошвартовано, грузовые устройства подготовлены к грузовым операциям, скользкие места ликвидированы, посторонние предметы, мешающие работе, убраны и т. п.

3.4.8. Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при других неблагоприятных условиях, ограничивающих видимость места погрузки и выгрузки, работа крана должна быть прекращена.

3.4.9. Запрещается перемещение грузов, масса которых превышает номинальную грузоподъемность механизмов при предельном вылете стрелы, а также перемещение и подъем груза, масса которого неизвестна или вызывает сомнение.

3.4.10. Во время грузовых работ трюмы, из которых не производится выгрузка (или погрузка), должны быть закрыты люковыми крышками или ограждены. Убирать люковые крышки, леерное ограждение, поручни или открывать дверки в фальшборте следует только в том месте, где ведутся грузовые работы.

3.4.11. Если люковые закрытия перемещаются при помощи троса и член экипажа, выбирающий канат (через турачку брашпиля или лебедки), вынужден находиться на линии натяжения или в непосредственной близости от каната, для защиты работающего должны быть поставлены прочно закрепленные съемные или постоянные решетки, сетки и другие ограждения, защищающие от удара внезапно лопнувшим канатом.

3.4.12. При передвижении люковых закрытий нельзя допускать перекосов конструкции и косых натяжений тягового троса. Все ролики и направляющие должны быть исправными и чистыми.

3.4.13. На передвигаемом люковом закрытии не должны находиться люди и какие-либо предметы.

3.4.14. Рабочие, натягивающие брезенты на люки, не должны пятиться.

3.4.15 Снятые с трюмов бимсы нужно укладывать или ставить устойчиво на боковые грани, крайние бимсы должны быть подклинены. Укладка бимсов более двух рядов по высоте не разрешается.

3.4.16. Лючины длиной более 1 м и массой более 16 кг необходимо снимать и укладывать двум работникам.

3.4.17. Лючины грузовых люков должны иметь четко обозначенную маркировку, указывающую порядковое место лючины в соответствующем ряду на грузовом люке.

Все лючины должны быть точно подогнаны к своим постоянным местам.

3.4.18. Лючины грузовых люков следует снимать, начиная с середины люка, и складывать их на палубе вплотную к комингсу или фальшборту. При закрытии грузовых люков лючины укладывают на свои места, начиная от комингса к середине люка.

3.4.19. Люковые закрытия, бимсы и груз следует укладывать с таким расчетом, чтобы вдоль борта оставался безопасный проход (шириной не менее 0,6 м) от леерного ограждения или фальшборта к комингсу люка.

3.4.20. При застропке груза нужно учитывать имеющиеся на таре знаки. Если поднимается груз, масса которого приближается к предельной грузоподъемности крана или стрелы, он должен быть предварительно поднят на высоту не более 0,1 м от поверхности для проверки надежности застропки и действия тормозных устройств.

3.4.21. При подъеме груза гак не должен доходить до верхнего блока ближе 0,5 м, а при опускании на барабане должно оставаться не менее 1,5 витка троса.

3.4.22. После каждого передвижения судового крана по рельсам он должен быть немедленно закреплен на месте.

3.4.23. При работе на ограниченном пространстве палубы стропальщику должно быть обеспечено место, куда можно отойти в случае раскачивания груза или грузоподъемного приспособления.

3.4.24. При перемещении груза по наклонной плоскости, сходням или слегам грузчики должны находиться сбоку от перемещаемого груза.

3.4.25. При переноске груза рабочими, идущими цепочкой, необходимо соблюдать безопасные интервалы во избежание несчастного случая при падении груза.

3.4.26. При спуске в трюм или при подъеме из него работающим запрещается иметь в руках инструмент, такелаж, приспособления и т. п.

3.4.27. Прокладки, стойки и другие приспособления, освобождаемые по мере выгрузки груза, должны немедленно убираться.

3.4.28. При спуске груза краном или стрелой он должен подаваться вначале на середину люка, а затем плавно опускаться в трюм.

3.4.29. При обслуживании работающих транспортеров должны выполняться следующие требования:

а) подавать и снимать грузы с транспортеров необходимо при помощи специальных устройств (столов, бункеров и т. д.);

б) штучные грузы необходимо подавать с устройств на ленту без ударов и укладывать устойчиво

3.4.30. Очистка ленты вручную при работе транспортера запрещается.

3.4.31. Угол наклона транспортеров должен быть таким, чтобы перемещающийся груз не скатывался обратно.

3.4.32. Груз на палубе должен укладываться таким образом, чтобы предоставлялась возможность свободно и безопасно выгружать его в промежуточных пунктах.

3.4.33. Если судно не приспособлено для бесклеточной перевозки, то погрузка на палубу бревен, труб и другого длинномерного груза должна производиться в клетку. Верхний ряд укладывается поперек судна; под крайние бревна или трубы верхнего ряда необходимо подложить подкладки, предохраняющие их от скатывания.

3.4.34. Запрещается помещать легковоспламеняющиеся грузы вблизи камбузов, котельных отделений, жилых помещений и горячих поверхностей.

3.4.35. В процессе эксплуатации съемные грузоподъемные приспособления должны подвергаться периодическому осмотру.

3.4.36. При употреблении стропов необходимо:

а) на двурогие гаки стропы надевать равномерно на оба рога;

б) при застропке груза стропы накладывать без узлов и перекручивания; на острые углы груза, способные повредить стропы, накладывать деревянные накладки или маты;

в) пользоваться, как правило, парными стропами;

г) учитывать положение центра тяжести груза, при необходимости применять контроттяжки.

3.4.37. Кольца, петли и огоны стропов должны свободно надеваться на гак.

3.5. РАБОТЫ СО СПАСАТЕЛЬНЫМИ СРЕДСТВАМИ

3.5.1. При спуске шлюпок с помощью ручных шлюпталей лопари следует плавно, без рывков стравливать через утки или кнехты.

3.5.2. При оказании помощи утопающему с борта шлюпки (лодки) спасающий должен соблюдать осторожность, чтобы не упасть в воду самому.

3.5.3. Пострадавшего следует вытаскивать из воды в шлюпку (лодку) со стороны ее кормы. При этом стоять в шлюпке (лодке) могут не более двух человек, остальные должны сидеть. Стоять следует на настиле в кормовой части, лучше на коленях.

3.6. РАБОТЫ В ТЯЖЕЛЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

36.1. При буксировке маломерных судов в штормовую погоду капитан буксирующего судна обязан принять на борт людей с буксируемых судов со всеми имеющимися на них индивидуальными спасательными средствами.

3.6.2. При резком ухудшении погоды и признаках приближения шторма во время нахождения маломерного судна на открытом участке водной поверхности необходимо немедленно прекратить палубные работы и промысел, убрать и надежно закрепить орудия лова, проверить надежность закрытия люков, иллюминаторов, дверей, готовность аварийно-спасательных средств, средств связи и сигнализации, надежность крепления груза, инвентаря и т. п. и заблаговременно уйти в укрытие своим ходом либо с помощью другого судна. Капитан более крупного судна должен принять на борт людей с маломерного судна, соблюдая необходимые меры предосторожности.

3.7. СУДОВЫЕ РАБОТЫ

Работы на высоте и за бортом

3.7.1. Работы на плотике должны выполняться только в спасательных жилетах.

3.7.2. Перед спуском плотика следует проверить его исправность. Плотик должен обладать плавучестью и остойчивостью, достаточной для обеспечения полной безопасности людей при работе на нем, а также иметь леерное ограждение высотой не менее 1,0 м с промежуточным леером, расположенным на высоте 0,4 м от настила плотика, и спасательный леер по всему периметру плотика на уровне поверхности воды.

3.7.3. После спуска плотик должен быть надежно закреплен у борта судна

3.7.4. Спускаться на плотик с судна и подниматься с плотика на судно следует только по штормтрапу.

3.7.5. Все рабочие принадлежности, материалы и приспособления с судна на плотик нужно опускать перед спуском на него людей, а поднимать с плотика — после подъема людей на судно. Предметы следует разместить на плотике так, чтобы они не мешали работающим.

3.7.6. При нахождении людей на плотике, спущенном на воду, следует предупреждать проходящие мимо суда о необходимости уменьшения хода, запрещении швартовки и других мерах предосторожности

3.7.7. При выполнении работ на плотике в темное время суток место работы и плотик должны быть хорошо освещены.

3.7.8 Перед проворачиванием гребных винтов плотики необходимо отвести на безопасное расстояние, удалив с них людей.

3.7.9. Запрещается:

а) находясь на спущенном на воду плотике, перегибаться через леерное ограждение, а также стоять на краю плотика, леерном ограждении, незакрепленных

подставках;

б) спускаться на плотик и подниматься на борт судна с плотика по шлюпталям или при их помощи, прыгать с судна на плотик, и наоборот;

в) работать на плотике, имеющем водотечность;

г) загружать плотик сверх установленной нормы;

д) спускать на воду и поднимать на борт плотик с находящимися на нем людьми;

е) бросать с судна какие-либо предметы в районе плотика, а также работающим на плотике.

Буксировочные работы

3.7.10. Диаметр стальных (окружность растительных или капроновых) и длину буксирных канатов для судов следует выбирать по Справочнику норм снабжения инвентарем и инструментом судов внутреннего плавания.

3.7.11. В случае проведения буксировок судном - небуксировщиком наименьший допустимый диаметр буксирного каната определяется по табл. 2 в зависимости от длины каната и водоизмещения судна. Если энерговооруженность буксирующего судна более 0,736 кВт на 1 т водоизмещения, то вместо водоизмещения следует принимать эффективную мощность.

Таблица 2

Длина м	Диаметр буксирного троса(мм) при водоизмещении судна (т)/ мощности (кВт) главного двигателя				
	50/36,8	160/73,6	300/220,8	500/368	800/588,8
25	19,0	21,0	24,5	26,0	28,0
50	17,0	19,0	22,5	24,0	26,0
100	16,5	17,0	20,5	22,5	24,5
150	15,0	15,0	19,5	22,0	24,0
200	—	—	17,5	19,0	22,5
250	—	—	—	—	22,5

Примечания: 1. Сравниваются водоизмещения буксирующего и буксируемого судов и принимается меньшее из них, а при буксировке судов ошвартованных друг к другу — их общее водоизмещение.

2. При пользовании таблицей надлежит учитывать ограничения, налагаемые инспекцией Речного Регистра РСФСР, судоходной инспекцией, Госрыбфлотинспекцией и комиссиями судовладельца.

3.7.12. В водоемах разрядов «О» и «М» и в прибрежных районах моря следует применять буксирные канаты, наименьший допустимый диаметр (окружность) которых в 1,2 раза больше выбранного по Справочнику норм снабжения инвентарем судов внутреннего плавания или по табл. 2. Длину буксирного каната подбирают кратной длине фактической волны или наиболее опасной в данном районе, с которой имеется реальная вероятность встречи.

3.7.13. Запрещается начинать буксировку до получения подтверждения с буксируемых судов о полной готовности к буксировке: об окончании швартовки буксируемых судов между собой, закреплении буксирного каната, выборке швартовов, подъеме и закреплении якорей.

3.7.14. Во время проведения буксировочных операций вахтенный начальник на буксировщике (шкипер на несамоходном судне) должен удалить всех людей, не участвующих в работе, из опасной зоны действия буксирного каната.

3.7.15. На буксируемом самоходном судне запускать главные двигатели разрешается только по команде вахтенного начальника судна-буксировщика, с которым должен быть согласован и режим работы этих двигателей.

3.7.16. При буксировке судов методом толкания необходимо обеспечить безопасный переход с толкача на толкаемые суда путем надежно закрепленного трапа с поручнями высотой не менее 1 м.

3.7.17. Выборку слабины канатов в счале толкаемого состава во время его движения следует производить на малом ходу, на прямом курсе, с соблюдением всех мер предосторожности и под руководством вахтенного начальника.

3.7.18. Отдачу буксирного каната с буйком надлежит производить только после того, как буйреп будет закреплен на канат, разнесен шлагами по палубе или выброшен за борт, а буек прикреплен с наружной стороны фальшборта растительной схваткой.

3.7.19. Накладывать (снимать) бурундук на буксирный канат разрешается только при ослабленном канате. Ослаблять бурундук следует без рывков.

3.7.20. Во время буксировки запрещается поднимать буксирный канат из-за борта на арки во время движения судна.

3.7.21. При буксировке живорыбных прорезей необходимо выполнять следующие дополнительные требования:

а) перед буксировкой тщательно очистить от грязи и слизи бортовые проходы и участки палубы над носовым и кормовым воздушными ящиками прорезей;

б) швартовку кильватерного каравана прорезей следует производить при помощи вспомогательной лодки;

в) прорези должны быть оборудованы съемными леерными ограждениями высотой не менее 1,0 м, которые во время буксировки обязательно должны быть установлены в рабочее положение и надежно закреплены;

г) перед и во время буксировки необходимо укладывать между живорыбными прорезями переносной или откидной трап и переходить только по нему, соблюдая меры предосторожности. Конструкция трапа должна исключать возможность его соскальзывания за борт при перемещении прорезей;

д) при резком ухудшении погоды следует немедленно принять кормоприемщика на борт буксировщика и уйти в ближайшее укрытие;

е) при швартовке или обследовании каравана живорыбных прорезей кормоприемщик должен быть одет в спасательный жилет, а в темное время суток иметь при себе нагрудный или закрепленный на головном уборе водонепроницаемый электрический фонарь;

ж) во время рейса между вахтенным начальником буксирующего судна и кормоприемщиком должна быть установлена надежная связь при помощи малогабаритной переносной радиостанции либо другими средствами сигнализации по заранее разработанной и утвержденной (действующей) на данном предприятии системе условных сигналов;

з) вахтенный начальник судна-буксировщика обязан обеспечить постоянное наблюдение за караваном, особенно во время обследования его кормоприемщиком.

Работы по снятию судна с мели

3.7.22. Работы по снятию судна с мели должны выполняться под руководством капитана (шкипера).

3.7.23. При снятии судна с мели с помощью другого судна вахтенные начальники должны удалить людей из зоны опасного действия буксирного каната перед его натяжением.

3.7.24. При подъеме конца сваи для установки ее за бортом необходимо пользоваться развилками либо крестообразно связанными шестами.

Необходимо остерегаться перемещения сваи вдоль борта.

3.7.25. Запрещается находиться под сваей и в непосредственной близости от нее при набивке каната, укрепленного за верхний конец сваи, а также при набивке пятных канатов, укрепленных за нижний конец сваи, при извлечении сваи из грунта. Не допускается работать со сваей до ослабления набитых канатов.

Работы с капроновыми канатами

3.7.26. При эксплуатации капроновых канатов следует руководствоваться действующей Типовой инструкцией по технике безопасности при работе с капроновыми канатами на судах флота рыбной промышленности СССР (приложение 3).

3.7.27. При использовании синтетических канатов на судах, эксплуатируемых в пресных водоемах, для восстановления антистатических свойств каната его нужно

не реже одного раза в два месяца обрабатывать двухпроцентным раствором хлористого натрия в течение суток, о чем должна быть произведена запись в вахтенном журнале судна.

3.7.28. Не реже чем один раз в три месяца необходимо проводить осмотр и выбраковку синтетических канатов, а на судах, швартующихся ежедневно — один раз в месяц.

3.7.29. Запрещается использование синтетических канатов:

а) при признаках истирания с разрывом волокон (разрезами, смещением прядей и другими явными дефектами);

б) если канат под нагрузкой удлинился более чем на 25% от первоначальной длины и не восстанавливает ее после снятия нагрузки;

в) при диаметре тяговых барабанов менее шестикратного диаметра каната, а шкивов, кнехтов, роульсов — менее восьмикратного;

г) при температуре ниже —20 ° С и выше +40 ° С.

4. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ГЛАВНЫХ МАШИН, ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ МЕХАНИЗМОВ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ КОТЛОВ

4.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1. При работе в машинных отделениях запрещается ношение обуви на резиновой подошве, а также с металлическими набойками. Контроль за выполнением этих требований возлагается на вахтенного начальника (старшего по вахте машинного отделения).

4.1.2. Члены экипажа, обслуживающие судовую силовую установку с уровнем шума в машинном отделении, превышающим допустимые нормы, должны обеспечиваться индивидуальными средствами защиты (противошумными наушниками или пробками).

4.1.3. Перед использованием обтирочного материала следует убедиться, что в нем отсутствуют колющие или режущие предметы (стружка, проволока и др.).

4.1.4. Запрещается применять в целях удлинения плеча рычага (для открытия и закрытия клапанов, клинкетов и кранов, завертывания и отвертывания гаек и т. п.) ломы, трубы, гаечные ключи и другие предметы.

4.1.5. Работы, выполняемые одновременно несколькими членами экипажа, должны проводиться согласованно и по команде.

4.1.6. Все трубы и грелки отопления должны иметь прочные кожухи, предохраняющие личный состав от ожогов. Температура нагрева поверхностей

ограждений (кожухов) в зоне постоянного пребывания людей не должна превышать 40 °С.

4.2. СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

4.2.1. При ручном пуске двигателей запрещается увеличивать длину пусковой рукоятки.

4.2.2. Опрессовка форсунок должна производиться на рабочем месте, специально оборудованном для этой цели и снабженном защитным приспособлением (колпак из оргстекла), предохраняющим работающих от вредного воздействия паров топлива. При опрессовке форсунок запрещается курить.

4.2.3. Во избежание взрыва запрещается производить пуск двигателя кислородом или любым сжатым газом.

4.3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ КАРБЮРАТОРНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

4.3.1. Разборку узлов и деталей карбюраторного двигателя нужно производить только после его остановки и охлаждения.

4.3.2. Во избежание воспламенения бензина в топливном баке горловина его должна быть всегда закрыта пробкой.

4.3.3. При обслуживании карбюраторных двигателей и их агрегатов, включая проверку качества смазки, наличия топлива в баках, запрещается пользоваться открытым огнем и взрывоопасными источниками света.

4.3.4. Запрещается заправлять расходный бачок карбюраторного двигателя бензином во время работы двигателя, а также до его охлаждения после остановки.

4.3.5. Запрещается протирать двигатель ветошью, смоченной бензином, и оставлять на двигателе использованные обтирочные материалы.

4.3.6. Категорически запрещается подогревать открытым огнем карбюраторный двигатель для его пуска.

4.4. СУДОВЫЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ КОТЛЫ

4.4.1. Наблюдать за состоянием факела необходимо через смотровое окно (глазок).

4.4.2. Запрещается выполнять какие-либо работы по котлоагрегату в период его автоматических остановок.

4.5. ДВИЖИТЕЛИ И ВАЛОПРОВОДЫ

4.5.1. В период подготовки к осмотру или ремонту движителей надлежит полностью раскрыть рулевые заслонки водометного движителя и закрепить их в постоянном положении.

4.5.2. Запрещается осмотр или ремонт движителей судов, кормовая часть которых поднята кормоподъемником или другим грузоподъемным устройством, если они

стоят у береговой

полосы или на рейде и не защищены от волнения со стороны судового хода.

4.5.3. Запрещается производить ремонт гребных винтов со шлюпок, лодок и других маломерных беспалубных судов.

4.6. СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫ

4.6.1. При разборке фланцевых соединений необходимо обеспечить безопасность, так как при снятии болтов трубопровод может спружинить и нанести травму. Рубить гайки и головки болтов запрещается.

4.6.2. При расположении труб и арматуры на высоте, превышающей 1,5 м, монтажные работы должны производиться с лесов и подмостей.

4.6.3. При демонтаже и монтаже труб и арматуры не разрешается подвешивать их с помощью веревок. Для этой цели должны использоваться стальные стропы соответствующей грузоподъемности.

4.6.4. Для расклинивания фланцев трубопроводов следует использовать специальные винтовые расклинивающие приспособления. Применение других не предназначенных для этих целей предметов (ломиков, зубил) запрещается.

4.6.5. Снятые трубопроводы и арматура должны быть уложены в отведенное для них место. Оставлять трубы и арматуру в подвешенном состоянии на лесах, переходных площадках запрещается.

4.6.6. Не разрешается производить демонтажные и монтажные работы в зоне обслуживания работающих механизмов и непосредственной близости от трубопроводов, находящихся под давлением, и проводов, электрических кабелей, оборудования, находящихся под напряжением.

4.6.7. Совмещение отверстий фланцевых соединений трубопроводов должно производиться с помощью оправки. Проверка совмещения отверстий фланцевых соединений пальцем руки запрещается.

4.7. ПРИЕМ И ХРАНЕНИЕ ТОПЛИВА И СМАЗКИ

4.7.1. О приеме топлива на борт необходимо оповестить весь личный состав судна.

4.7.2. Курить и пользоваться открытым огнем на судне и бункеровочной базе при приеме топлива запрещается.

4.7.3. Шланг для приема топлива или смазки с причала на судно должен быть проложен по отдельному трапу, закрытому для прохода людей.

4.7.4. Для открытия и закрытия приемного вентиля запрещается применять предметы, которые могут вызвать искрообразование при ударах о маховик вентиля, трубопровод и т. п.

4.7 5. При появлении течи в шлангах необходимо прекратить заправку до устранения течи.

4.7.6 При работе непосредственно у открытых горловин люков разрешается пользоваться переносными электролампами или аккумуляторными фонарями только взрывобезопасной конструкции.

4.7.7. Корпус судна и бункеровочной базы необходимо заземлять во избежание искрения от статического электричества, возникающего во время приема топлива.

4.8. ВЫПОЛНЕНИЕ РЕМОНТНЫХ РАБОТ

4.8.1. Детали, механизмы или оборудование, которые после отсоединения могут упасть, до окончания разборки следует застроить и стропы надежно закрепить.

4 8.2. Перед началом ремонтных работ необходимо подготовить рабочее место (освещение, такелаж, приспособления, инструмент, подкладки для деталей и т. д.).

4.8.3. Запрещается производить проворачивание вала за маховик двигателя случайными предметами.

4.8.4. При выполнении забортных работ запрещается производить откачку воды и продувание трубопроводов, выходящих в районы проведения этих работ. На пусковом устройстве соответствующего механизма должен быть вывешен запрещающий плакат.

4.8 5. Количество нефтепродуктов для промывки ремонтируемых деталей в каждом конкретном случае определяется руководителем работ.

5. ТРЕБОВАНИЯ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ К БЕСПАЛУБНЫМ СУДАМ

5.1. Требования настоящего раздела относятся к шлюпкам, лодкам, баркасам, неводникам, ботам и другим маломерным беспалубным промысловым и вспомогательным судам.

5.2. Эксплуатация беспалубных судов, неисправных и неукомплектованных согласно табелю снабжения предохранительными приспособлениями и защитными средствами, запрещается.

5.3. Предохранительные приспособления и защитные средства должны находиться на штатных местах со свободным к ним доступом.

5.4. Высадка людей и последующая передача груза должны производиться после надежной ошвартовки.

5.5. При погрузке (выгрузке) грузов на беспалубном судне должны находиться только люди, участвующие в этих работах, и моторист-рулевой. Ответственность за безопасность при этом возлагается на должностное лицо, назначенное приказом (распоряжением) руководителя данного предприятия (рыбколхоза). Поднимать и спускать тяжелые грузы на беспалубные суда с другого судна следует плавно и с помощью грузоподъемных приспособлений.

5.6. Размещать грузы и людей на беспалубных судах следует равномерно, не вызывая крена и дифферента

5.7. Укладывать грузы следует так, чтобы они не мешали при работе и не соприкасались с двигателем.

5.8. Грузы должны быть уложены только на слань. Длинномерные плавучие грузы необходимо брать на буксир.

5.9 Спуск штатного беспалубного судна на воду с борта палубного судна должен производиться с разрешения вахтенного начальника этого судна.

5.10. Канат на беспалубном судне следует укладывать правильными шлагами в порядке, обратном их вытравливанию. За сходящим с беспалубного судна в воду канатом следует постоянно следить, удерживая беспалубное судно диаметральной плоскостью по направлению сходящего каната Необходимо принять меры, исключающие попадание рук или ног в шлаги каната.

5.11. При отвале беспалубного судна от борта палубного судна фалинь должен отдаваться только по команде старшины (рулевого) беспалубного судна после разрешения вахтенного начальника палубного судна. Нос беспалубного судна следует отталкивать от борта судна только отпорным крюком (багром).

5.12 В случае одиночною плавания или одиночной работы беспалубного судна на нем должно находиться не менее двух человек

5.13. К работе на беспалубных судах должны допускаться лица, прошедшие обучение гребле и правилам управления беспалубными судами, усвоившие правила техники безопасности при работе на беспалубных судах и прошедшие инструктаж.

5 14. Беспалубное судно должно следовать, по возможности, за пределами судового хода.

5.15 Пересекать волну от движущегося судна или ветровые волны на беспалубных судах необходимо перпендикулярно (вразрез) фронту волны.

5.16. Старшина (рулевой) беспалубного судна перед проведением маневра должен предупреждать об этом находящихся на судне людей.

5.17. При швартовке нельзя подтягиваться к палубному судну с помощью предметов, подаваемых с борта палубного судна, а следует пользоваться багром беспалубного судна или бросательным концом (легостью), поданным с палубного судна. У места швартовки беспалубного судна на принимающем судне должен находиться спасательный круг.

5.18. Беспалубному судну запрещается швартоваться в районе носового и кормового подзора, а также в районе отливных отверстий.

5.19. Перед запуском подвесного мотора следует проверить надежность его закрепления на штатном месте и исправность пускового шнура. Во время запуска двигателя необходимо устойчиво стоять на ногах или на коленях, либо сидеть на банке.

5.20. Пользоваться наметкой при подходе к берегу следует сидя или стоя на коленях лицом к носу судна.

5.21. Запас горючего на беспалубных судах необходимо хранить только в герметически закрытых металлических емкостях.

5.22. Переход людей с одного беспалубного судна на другое допускается в исключительных случаях при надежной швартовке этих судов, на глубинах не более 1 м, при небольшой скорости течения и отсутствии волнения.

5.23. При выполнении промысловых операций, в которых технологической схемой работ предусматривается участие вспомогательных беспалубных судов, необходимо обеспечить полную безопасность людей на этих судах При этом категорически запрещается переход с беспалубного судна на любое другое во время их движения.

5.24. При буксировке нахождение людей на буксируемых беспалубных судах запрещено.

5.25. На беспалубных судах запрещается:

а) работать при ледоходе, молевом сплаве леса и ограниченной видимости;

б) работать без надетых страховочных (спасательных) жилетов;

в) перевозить пассажиров на необорудованных для этой цели судах (кроме лиц, связанных с производственной деятельностью судна или предприятия, и только при наличии достаточного количества спасательных средств);

г) устанавливать для сидения дополнительные доски, а также доски, не прикрепленные к корпусу судна;

д) устанавливать паруса на неприспособленном для этого судне;

е) выставлять за борт руки и ноги, наваливаться корпусом на румпель;

ж) швартоваться к судам без ведома вахтенного начальника.

5.26. Администрация должна организовать стоянку маломерных плавсредств так, чтобы исключить возможность их использования без разрешения ответственного за эксплуатацию должностного лица, и, кроме того, обеспечить соответствующий контроль за правильным использованием плавсредств.

6. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ РЕФРИЖЕРАТОРНЫХ УСТАНОВОК

6.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1. На нагнетательном и всасывающем трубопроводах компрессора должны быть установлены защитные оправы для термометров.

6.1.2. Рефрижераторный механик судна, а при отсутствии этой должности в штатном расписании (судовой роли) — механик, должен следить за исправностью и своевременной проверкой защитных средств.

6.2. МОНТАЖ И ИСПЫТАНИЯ ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК ПОСЛЕ РЕМОНТА

6.2.1. Для безопасной работы при монтаже холодильного оборудования руководитель должен убедиться:

а) в отсутствии скопления пожароопасных, взрывоопасных и вредных для здоровья веществ на участке производства работ;

б) в исправном состоянии предохранительных устройств, приспособлений, инструмента, подъемных средств, ограждений;

в) в соответствии освещения на монтажных площадках и рабочих местах установленным нормам;

г) в наличии аптечки со средствами, необходимыми для оказания доврачебной помощи на штатном месте;

д) в исправности спецодежды и ее соответствии выполняемой работе.

6.2.2. Фресковые установки, работающие при давлении ниже атмосферного, должны быть испытаны под вакуумом при остаточном давлении 5,3 кПа (40 мм рт. ст.).

6.3. ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕФРИЖЕРАТОРНЫХ УСТАНОВОК

6.3.1. В период эксплуатации должна поддерживаться максимальная герметичность системы и аппаратов холодильной установки, обеспечивающая отсутствие утечки хладагента и попадания воздуха в систему.

6.3.2. При внезапном прекращении подачи охлаждающей воды к цилиндрам компрессора его следует немедленно остановить.

6.3.3. Если фреоновая холодильная установка и двигатель внутреннего сгорания размещены в одном отделении, то при разрушении изоляции выхлопных трубопроводов и конденсаторов двигателя внутреннего, сгорания запрещается эксплуатация холодильной установки во избежание отравления обслуживающего персонала разложившимся фреоном.

6.3 4. При очистке труб конденсатора электромеханической шарошкой обслуживающий персонал должен соблюдать правила работы с электроинструментами.

6.3.5. Утечку фреона следует определять галлоидными лампами, электронными галлоидными течеискателями или стационарными информаторами-газоанализаторами

6.4. ХРАНЕНИЕ ХЛАДАГЕНТА В БАЛЛОНАХ И ЗАПРАВКА СИСТЕМЫ

6.4.1. Хранение баллонов с хладагентом у источников тепла (отопительных устройств, труб с теплоносителями, под действием солнечных лучей и т. п.) запрещается.

6.4 2. Допускается хранение баллонов с фреоном на открытых палубах при условии защиты их от случайного механического повреждения, смещения (выгородками, сетками и т. д.).

6.4.3. В рефрижераторном машинном отделении допускается наличие не более одного баллона с фреоном. Баллон должен быть надежно закреплен.

6.4.4. Установки, заполняемые смесью хладон-12 и хла-дон-22, должны отвечать требованиям к установкам, заполняемым хладоном-22. Запрещается добавление к хладону-12, хла-дону-22 и их смесям других хладагентов и кислорода.

6.4.5 Наполнение системы хладагентом необходимо выполнять в порядке, изложенном в Правилах технической эксплуатации холодильных установок на судах флота рыбной промышленности СССР.

Переполнение холодильной установки хладагентом запрещается.

Запрещается оставлять баллон с хладагентом присоединенным к холодильной установке.

6.4.6. Слив хладагента из системы в баллоны разрешается производить только в том случае, если срок освидетельствования баллонов не истек, окраска соответствует хладагенту и баллоны исправны.

6.4.7. Переносить баллоны разрешается на специальных носилках (тачках, тележках) в закрепленном состоянии двум рабочим.

6.4.8. Ручки носилок, тачек должны быть оборудованы предохранительными щитками, защищающими руки от повреждения.

6.4.9. Запрещается допускать соприкосновение баллонов с токоведущим кабелем.

6.5. ЗАЩИТА ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА

6.5.1. Перед заступлением на вахту механик, обслуживающий холодильную установку, обязан убедиться в наличии и исправности необходимого инструмента, перчаток, резиновых сапог.

6.5.2. При поражении хладагентом необходимо оказывать доврачебную помощь в соответствии с приложением к Правилам.

7. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЕДЕНИИ ПРОМЫСЛА

7.1. ПЛАВНОЙ И СТАВНОЙ СЕТНОЙ ЛОВ

7.1.1. Во время сбрасывания за борт якорей при установке сетей запрещается стоять между бортом и тросом якоря.

7.1.2. Якоря при выметывании сетей необходимо сбрасывать с того борта, в сторону которого направлено течение.

7.1.3. При выметывании сетей их распутывание во время движения судна запрещается.

7.1.4. При отцепе сетей на судне необходимо работать в предохранительном поясе, страховочный конец которого должен быть надежно закреплен за штатные места или прочные судовые конструкции. За работой должно следить специально выделенное лицо со спасательным кругом.

7.1.5. Во время выборки сетей запрещается:

а) при заправке подбора сети держать кисти рук вблизи кулачков сетевыборочной машины;

б) поворачивать вручную лоток сетевыборочной машины при ее работе.

7.1.6. Заправлять подборы под кулачки головок сетевыборочной машины следует при ее минимальной скорости вращения.

7.1.7. Устанавливаемые колья не должны иметь надломов и сучков. При забивке кольев запрещается использовать собственное усилие и случайные предметы, не предназначенные для этой цели, а также становиться на борт беспалубного судна.

7.1.8. По окончании выборки сетей съемный фальшборт или леерное ограждение в районе сетеподъемной машины должны быть поставлены на место.

71.9. При сбрасывании якоря с судна необходимо обеспечить безопасность людей и предотвратить задевание якоря за судовые конструкции.

7.2. ЛОВ ЗАКИДНЫМ НЕВОДОМ

7.2.1. Если метеорологические условия не позволяют обеспечить надежной визуальной связи между берегом и беспалубными судами при замете и выборке невода, то лов необходимо прекратить.

7.2 2. При освобождении невода от задева с помощью лебедки судно необходимо направлять параллельно течению для предотвращения его опрокидывания

7.2.3. В наиболее опасных местах работы на неводных тонях должны быть установлены надписи или знаки безопасности.

7.3. РАБОТЫ ПО ДОБЫЧЕ МОРЕПРОДУКТОВ

7.3.1. При водолазных работах, связанных с добычей водорослей, трепангов, мидий, морских ежей и других морепродуктов, необходимо соблюдать требования действующих Единых правил охраны труда на водолазных работах, ГОСТ 12.3.012—77 ССБТ. Работы водолазные. Общие требования безопасности и ГОСТ 12.2.035—78 ССБТ. Водолазное снаряжение и средства обеспечения водолазных спусков и работ. Общие требования безопасности.

7.3.2 Водолазное оборудование, инструмент и технические средства, используемые для добычи морепродуктов, должны быть расположены у места спуска в порядке, удобном для пользования ими, и закреплены от смещения при качке.

7.3.3. При подаче карабина для подъема питомзы с морепродуктами необходимо следить, чтобы поданный конец не переплетался со шлангсигналом.

7.3.4. Водолаз должен выйти на поверхность до подъема питомзы.

Запрещается подниматься на поверхность под питомзой и находиться под ней во время подъема.

7.3.5. Багор для сбора трепанга в питомзу должен иметь удобную рукоятку и быть острозаточенным.

7.3.6. Во время сбора мидии и отрыве ее от грунта водолаз должен соблюдать осторожность, чтобы не повредить водолазный костюм. При этом особое внимание следует обращать на исправность наколенников.

7.3.7. Запрещается производить добычу водорослей ручной канзой.

7.3.8. Водолазам необходимо с большой осторожностью подниматься и спускаться по отвесным подводным скалам, применяя при этом спусковой конец, чтобы в случае срыва со скалы не произошел зажим или обрыв шланга.

7.3.9. Перед спуском водолаза и перед его подъемом из воды должно быть обеспечено надежное стопорение гребного вала, исключающее случайное его проворачивание.

7.3.10. Спуск драги для добычи анфельции и подъем ее на судно должен выполняться при полной остановке судна. Спускать драгу за борт вручную запрещается.

7.3.11. Во время траления анфельции драгой необходимо следить за натяжением ваера и ленточными тормозами промысловой лебедки.

7.3.12. В случае задева драги необходимо удалить всех людей из опасных зон на палубе, вытравить ваера до получения ими достаточной слабины, дать судну самый малый ход и принять меры к ликвидации задева.

7.3.13. Перед захватом драги гаком скорость выборки драги должна быть уменьшена до самой малой.

7.3.14. При захвате драги гаком необходимо работать в предохранительном поясе, страховочный конец которого должен быть надежно закреплен за штатные места или прочные конструкции.

7.3.15. При подъеме драги на борт вожжи должны быть натянуты и во время ее передвижения над палубой всем членам экипажа следует находиться в безопасном месте. Передвижение драги над палубой необходимо производить плавно, без рывков. Мешок драги должен подниматься при этом на высоту не более 50 см над палубой.

7.3.16. При разгребании водорослей на палубе или в трюмах вилами работающие должны находиться друг от друга на расстоянии не менее 2 м.

7.4. РЕМОНТ ОРУДИЙ ЛОВА

7.4.1. Орудие лова и его части, материалы и инструмент следует располагать так, чтобы обеспечить удобство и безопасность выполнения всех ремонтных операций и не загромождать рабочее место и проходы,

7.4.2. До начала работы необходимо убедиться в надежности насадки инструментов на рукоятки, отсутствии трещин и задиров на рукоятках и игличках, зазубрин на лезвиях режущих инструментов, а также в правильности их заточки.

7.4.3. Применять инструменты, не предназначенные для работ по ремонту орудий лова, запрещается. При ремонте необходимо соблюдать меры предосторожности, исключающие травмирование работающего и находящихся вблизи людей.

При ремонте орудий лова следует пользоваться ножом, имеющим ножны. Складной нож может быть использован только при наличии надежного фиксатора его лезвия.

7.4.4. В процессе работы инструмент должен храниться в специальном ящике. Подвешивать инструмент на шею запрещается.

7.4.5. Разрывать сетное полотно, шпагат, нитки и т. п. руками запрещается.

7.4.6. При ремонте и обработке орудий лова, пропитанных вредными веществами (консервантами, красителями и т. д.), следует надевать прорезиненный фартук, кожаные перчатки, защитные очки, респиратор, открытые участки тела смазывать предохранительной пастой. Выполнять эти работы при солнечном свете и вблизи источников тепла запрещается.

7.4.7. При попадании вредных веществ в глаза необходимо немедленно промыть их чистой водой до исчезновения неприятного ощущения; при попадании на кожу — удалить керосином и промыть водой с мылом.

7.5. РАБОТЫ ПО ОЧИСТКЕ ТОНЕЙ

7.5.1. Запрещается находиться в районе стравливания трал-троса лицам, не занятым выполнением этой работы.

7.5.2. До полного натяжения трал-троса (после его спуска в воду) суда должны идти малым ходом.

7.5.3. Экипажам судов, ведущих очистку тони, во время хода с опущенным в воду трал-тросом запрещается находиться в судовых помещениях (за исключением рулевой рубки), а также вблизи стравливаемого или натянутого трал-троса и в зоне возможного опасного его действия.

7.5.4. Во время хода и выполнения маневров с буксируемым трал-тросом необходимо:

а) вести непрерывное наблюдение за натяжением и положением трал-троса;

б) при задеве трал-троса за подводное препятствие сбавлять ход и последующее его увеличение выполнять постепенно.

7.5.5. При значительном провисании трал-троса необходимо принять меры, исключающие наматывание его на гребной винт.

7.5.6. На судах, занятых очисткой тоней, все двери, ведущие из судовых помещений на палубу, должны быть задраены на все время траления.

7.5.7. При подъеме водолазами предметов необходимо одновременно с выполнением требований Правил и настоящего Дополнения выполнять требования Единых правил охраны труда на водолазных работах.

7.5.8. Судовым экипажам запрещается применять при работах по очистке тоней взрывчатые вещества. Взрывные работы по очистке тоней должны производить только специализированные организации.

8. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ И РУЧНОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОДУКТОВ ПРОМЫСЛА

8.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

8.1.1. При работе с тарными ящиками следует остерегаться торчащих гвоздей и проволоки, а при обнаружении необходимо их загибать или удалять.

8.1.2. Запрещается носить разделочные ножи за поясом и в

других местах одежды.

8.2. МОРОЗИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ОБРАБОТКА РЫБЫ ЛЬДОМ

8.2.1. Лед в трюмы загружается по лотку. Разравнивать лед в трюме следует после полного освобождения лотка.

8.2.2. При дроблении льда вручную необходимо соблюдать меры предосторожности.

8.2.3. Переносить лед в руках запрещается.

8.3. РАБОТЫ ПО ПРИЕМУ (СДАЧЕ) РЫБЫ НА ПЛАВУЧИХ РЫБОПРИЕМНЫХ ПУНКТАХ (ПЛАШКОУТАХ)

8.3.1. Швартовка беспалубного судна к борту плашкоута должна производиться за нос и корму, быть надежной и обеспечивать безопасность грузовых работ.

8.3.2. При отсутствии средств механизации перегрузка рыбы с беспалубного судна должна выполняться зюзьгой или сачкой в носилки либо ящики, установленные на борту плашкоута.

8.3.3. Перегрузка ящиков с рыбой непосредственно с беспалубного судна на борт плашкоута допускается только грузоподъемным механизмом.

9. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РЕМОНТНЫХ РАБОТ НА СУДНЕ

9.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1.1. Судовладелец должен составить план безопасной расстановки судов на месте зимовки и ремонта. План расстановки судов на месте случайной зимовки должен предусматривать устройство и расположение безопасных переходов для связи судов с берегом и между собой. В плане необходимо учесть особенности ледостава в месте случайной зимовки с тем, чтобы пути передвижения людей и транспорта не совпадали с местами наиболее вероятного образования промоин.

9.1.2. При организации и выполнении ремонтных работ необходимо руководствоваться действующими Правилами техники безопасности и производственной санитарии для судоремонтных предприятий Минрыбхоза СССР.

9.1.3. На все время ремонта должен быть назначен ответственный руководитель работ, который обязан обеспечивать и проверять соблюдение работающими мер безопасности.

9.1.4. Газовую сварку, резку и электросварку поверхностей, покрытых лакокрасочными и другими составами, выделяющими при горении вредные вещества, разрешается производить только после снятия слоя покрытия на ширину не менее 200 мм (по 100 мм в каждую сторону от линии сварки или резки).

9.2. ВЫМОРОЗОЧНЫЕ РАБОТЫ

9.2.1. Для определения возможности проведения в местах зимовки судов судоремонтных работ с применением выморозки необходимо выяснить условия замерзания льда и характер ледяного покрова.

В случае интенсивного подъема пузырьков газа со дна или выхода грунтовых вод, вызывающих подъем к поверхности теплых придонных вод, что приводит к ослаблению льда и образованию промоин, производить выморозочные работы запрещается.

9.2.2. Место постановки судна на ремонт для проведения выморозочных работ должно быть определено с учетом сброса теплых береговых вод.

9.2.3. Во время проведения работ должно быть установлено систематическое и тщательное наблюдение за толщиной и состоянием ледяного покрова. Измерение толщины льда следует производить не реже одного раза в 10 дней, а в оттепель— ежедневно. Минимально допускаемые толщины льда и расстояние от места работ до кромки льда принимаются в соответствии с табл. 3.

Таблица 3

Наименование нагрузки	Масса, т	Толщина льда в зоне работ, мм , при	Минимальное расстояние до

		температуре от -10 ° до - 20 °С	кромки льда, м
Человек с ношей	0,1	10	5
Группа людей	1,0	15-16	18
Группа людей с тяжелыми грузами	4,0	40	20
Гужевой транспорт	1,2	20	11
Автомашина с грузом	3,5	25	19
	6,5	35	23
	10,0	40	26
Трактор с грузом	20,0	55	30
	40,0	95	38

Примечание. При пользовании таблицей надлежит учитывать ограничения, налагаемые инспекцией Речного регистра РСФСР, судоходной инспекцией, Госрыбфлотинспекцией и комиссиями судовладельца.

9.2.4. При измерении толщины ледяного покрова в расчет берется только прочный лед, а слои снежного и пористого, пропитанного водой льда в расчет не принимаются.

9.2.5 При появлении воды на льду нагрузка на лед должна быть снижена на 50—80%.

9.2.6. При наличии сухих несквозных трещин шириной менее 3—4 см, глубиной не более половины толщины льда нагрузка на лед должна быть снижена на 20%.

9.2.7. При перемещении по льду грузов большой массы должны быть проложены доски, обеспечивающие равномерное распределение давления по поверхности льда.

9.2.8. Промоины, полыньи и участки затона с недостаточной толщиной льда должны быть ограждены по всему периметру на минимально безопасном расстоянии от кромки льда, указанном в табл. 3. Ограждение должно состоять из столбов, вмороженных в лед, и прибитых к ним досок. На видном месте должны быть вывешены плакаты, предупреждающие об опасности.

9.2.9. Место проведения выморозочных работ должно быть очищено от обломков льда, снега, грузов и разных предметов, снимаемых с судна. Для предотвращения

снежных заносов и падения людей в колодцы место выморозочных работ следует оградить щитами площадью не более 2 м^2.

9.2.10. Обнаруженные при выморозке воздушные пузырьки и нефтяные скопления следует осторожно удалять, заделав немедленно отверстия. Нефтепродукты, попавшие на поверхность льда, необходимо удалить.

9.2.11. При производстве выморозочных работ колодцы необходимо разделять на ряд секций поперечными перемычками. Ширина перемычек должна составлять не менее 0,8—1 м при размерах колодцев бортовой выморозки 1,0Х2,5 м. В ходе дальнейшей выморозки перемычки скалываются и заменяются городками.

9.2.12. В случае образования прокола его необходимо заделать металлическими пробками. Если прокол заделать пробкой невозможно, его следует забить снегом и сверху прижать плоским металлическим предметом. При сравнительно теплой погоде вместо плоского металлического предмета лучше всего применять соляной раствор при процентном отношении снега и соли 80:20%.

9.2.13. После установки городков при необходимости продолжения выморозки нужно следить за тем, чтобы соединения городков с днищем были ровными, а клинья не ослаблялись.

9.2.14. Работы по выморозке подкильного пространства должны выполняться в наиболее устойчивую морозную погоду с особой осторожностью и поручаться квалифицированным рабочим. Для изоляции от непосредственного соприкосновения со льдом и удобства передвижения в лежачем положении выморозчику рекомендуется подкладывать под себя кусок фанерного листа, обшитого сверху войлоком.

9.2.15. В морозильных колодцах для спуска и подъема работающих должны быть сделаны ступеньки или установлены лестницы.

9.2.16. Рабочие, занятые на околке, резке льда и выморозке судов должны обеспечиваться спецодеждой, спецобувью согласно Типовым отраслевым нормам бесплатной выдачи спецодежды, спецобуви и предохранительных приспособлений.

9.3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОЧЕГО МЕСТА

9.3.1. Вход рабочих на судно и начало ремонтных работ разрешается только после надежной ошвартовки или установки судов на клетки-кильблоки и установки прочных трапов.

9.4. ИНСТРУМЕНТ И ОБОРУДОВАНИЕ

9.4.1. При групповой работе с выколотками ни один из работающих не должен находиться на линии удара.

9.4.2. Применять в работе деформированные ломы, клинья и струбцины запрещается

9.4.3. При переносе режущего инструмента его режущие части обязательно должны быть закрыты.

Топоры нужно носить в руке, опущенной вниз (не на плече и не за поясом), с обращенным вниз лезвием.

9.4.4. Соединение воздушных шлангов следует производить только специальными штуцерами.

9.4.5. Во избежание взрыва и пожара запрещается

а) чрезмерно повышать давление в резервуаре паяльной лампы при накачке воздуха;

б) заправлять резервуар горючим более чем на 3/4 его объема.

9.4.6. Для защиты сварщика и сварочных аппаратов, находящихся на открытом воздухе, от атмосферных осадков должно быть предусмотрено укрытие (навес, тент и др.).

10. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТАХ ПО БЫТОВОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ЭКИПАЖА СУДНА

10.1. РАБОТЫ НА КАМБУЗЕ

10.1.1. Запрещается гасить пролитый на плиту горящий жир водой, сырым песком, солью.

10.1.2. Для разжигания плиты, работающей на твердом топливе, запрещается применять легковоспламеняющиеся жидкости (керосин, бензин, солярку и др.).

10.1.3. Запрещается во время горения топлива в плите оставлять открытыми дверцы топки.

10.2. ТРЕБОВАНИЯ К СУДОВЫМ ГАЗОВЫМ БЫТОВЫМ УСТАНОВКАМ

10.2.1. К эксплуатации газовых приборов должны допускаться лица, прошедшие обучение по специальной программе, имеющие соответствующее удостоверение на право обслуживания газовых установок.

10.2.2. Инструкция по обслуживанию газовой плиты со схемой системы газопровода должна вывешиваться на камбузе на видном месте и строго соблюдаться лицами, обслуживающими газовые бытовые установки.

10.2.3 Ответственный за безопасную эксплуатацию газовой установки на судне должен назначаться приказом по судну.

10.2.4. При всех замеченных неисправностях в работе системы газификации камбузной плиты необходимо немедленно вызвать лицо, ответственное за безопасную эксплуатацию газовой плиты.

10.2.5. Пользование газовой плитой разрешается только при действии приточно-вытяжной вентиляции камбуза Перед включением газовой плиты камбуз необходимо провентилировать.

10.2.6. В случае прекращения горения или утечки газа следует немедленно прекратить его подачу к приборам и усилить вентиляцию. До устранения неисправности запрещается пользоваться открытым огнем, электроприборами, курить, включать и выключать электроосвещение.

10.2.7. Запрещается применять открытое пламя для обнаружения утечек газа. Для этих целей необходимо пользоваться мыльной эмульсией.

10.2.8. Запрещается:

а) ставить на газовую плиту крупногабаритную (с большим диаметром днища) посуду без специальных конфорок с высокими ребрами;

б) пользоваться газовыми приборами для обогрева помещения.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

МИНИСТЕРСТВО РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ

РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

(ГИПРОРЫБФЛОТ)

Согласовано	Утверждено
с ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности 27 сентября 1973 г.	Министерством рыбного хозяйства СССР 28 сентября 1973 г.

ПОЛОЖЕНИЕ

о контроле за состоянием техники безопасности и производственной санитарии на судах Министерства рыбного хозяйства СССР

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее Положение устанавливает единые формы и порядок контроля за состоянием техники безопасности и производственной санитарии на судах флота Министерства рыбного хозяйства СССР.

1.2. Положение распространяется на все предприятия, объединения, организации, учреждения, межколхозные базы флота и рыболовецкие колхозы,

эксплуатирующие флот, которые в Положении именуются судовладельцами.

1.3. При организации и проведении контроля за состоянием техники безопасности и производственной санитарии на судах судовладельцы должны руководствоваться законодательством Союза ССР и союзных республик, международными конвенциями и соглашениями, ратифицированными СССР, постановлениями, распоряжениями и указаниями ВЦСПС и ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности, приказами и распоряжениями Минрыбхоза СССР, минрыбхозов и главных управлений рыбного хозяйства союзных республик, главных и производственных управлений рыбной промышленности, Уставом службы на судах флота рыбной промышленности СССР и другими руководящими и нормативными документами, действующими в системе Минрыбхоза СССР, а также настоящим Положением.

1.4. Для осуществления необходимого контроля за состоянием техники безопасности и производственной санитарии судовладельцы обязаны обеспечить проведение на каждом судне плановых периодических проверок:

а) работниками службы техники безопасности судовладельца;

б) командным составом экипажа совместно с судовым комитетом профсоюза.

1.5. Ответственность за выполнение требований настоящего Положения несут руководители предприятий, объединений, организаций, учреждений, межколхозных баз флота и рыболовецких колхозов, эксплуатирующих флот.

2. ПЛАНОВЫЕ ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ, ПРОВОДИМЫЕ РАБОТНИКАМИ СЛУЖБЫ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА

2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

2.1.1. Работники службы техники безопасности судовладельца должны проводить на каждом судне следующие плановые периодические проверки состояния техники безопасности и производственной санитарии:

а) послерейсовые;

б) перед выходом судна в рейс.

2.1.2. Судовладельцы имеют право при необходимости проводить дополнительные (не указанные в п. 2.1.1 настоящего Положения) проверки состояния техники безопасности и производственной санитарии на судах.

2.1.3. Проведение плановых периодических проверок не освобождает работников служб техники безопасности судовладельца от других видов контроля за состоянием техники безопасности и производственной санитарии, которые являются их должностными обязанностями и определены Положением о службе, должностными инструкциями и другими действующими нормативными и руководящими документами.

2.1.4. Работники службы техники безопасности судовладельца проводят плановые периодические проверки состояния техники безопасности и производственной санитарии на судах по месячным планам-графикам, утвержденным главным инженером или заместителем руководителя (предприятия, объединения и т. п.), ответственного за технику безопасности и производственную санитарию.

2.1.5. Месячные планы-графики проведения проверок составляет руководитель службы техники безопасности судовладельца на основании графиков эксплуатации судов и по типовой форме, приведенной в приложении 1 настоящего Положения.

В настоящем Положении под руководителем службы техники безопасности судовладельца подразумевается лицо, которое возглавляет работу по технике безопасности, независимо от того, какую должность занимает — заместителя главного инженера по технике безопасности, начальника отдела техники безопасности, старшего инженера или инженера по технике безопасности.

2.1.6. В зависимости от типа судна, необходимости проведения проверки в ограниченные сроки или по другим причинам руководитель службы техники безопасности судовладельца назначает для проведения каждой проверки одного или нескольких проверяющих из числа работников службы. При проведении проверки несколькими проверяющими один из них назначается старшим и подписывает все необходимые документы по результатам проверки.

2.1.7. Проверяющие— работники службы техники безопасности судовладельца при проведении плановых периодических проверок руководствуются Типовой программой, приведенной в приложении 2 настоящего Положения, применительно к типу и конструктивным особенностям проверяемого судна.

2.1.8. По результатам послерейсовой проверки или проверки перед выходом судна в рейс, при отсутствии недостатков, проверяющие должны:

а) составить по типовой форме, приведенной в приложении 4 настоящего Положения, Акт проверки в одном экземпляре и представить его руководителю службы техники безопасности судовладельца;

б) сделать в соответствующих разделах Акта проверки и в судовом журнале по технике безопасности запись: «Замечаний нет».

2.1.9. По результатам послерейсовой проверки или проверки перед выходом судна в рейс при обнаружении недостатков проверяющие должны:

а) составить по типовой форме, приведенной в приложении 4 настоящего Положения, Акт проверки в двух экземплярах, первый из которых представить руководителю службы техники безопасности судовладельца, а второй оставить на судне;

б) сделать в судовом журнале по технике безопасности запись: «Замечания согласно Акту проверки от " ".....19 г.».

2.1.10. Недостатки в Акте проверки следует записать в порядке и последовательности, предусмотренными Типовой программой (приложение 2 настоящего Положения).

2.1.11. Акты проверки хранят на судне в специальном деле и сдают их в службу техники безопасности судовладельца вместе с судовым журналом техники безопасности, ведение которого полностью закончено.

2.1.12. При проведении послерейсовых проверок и проверок перед выходом судна в рейс на озерных и речных судах, на которых не предусмотрено ведение судового журнала по технике безопасности, все записи согласно пп. 2.1.8б и 2.1.9б проверяющие должны сделать в утвержденной для этих судов Единой книге актов осмотра, регистрации проведения инструктажа и учебных тревог.

2.1.13. При несогласии с замечаниями проверяющих капитан обязан подписать все документы, составленные по результатам проверки, записав в них свое особое мнение. В дальнейшем капитан судна имеет право обжаловать замечания проверяющих по инстанции в установленном порядке.

2.1.14. На каждое судно в службе техники безопасности судовладельца должно быть заведено Дело по технике безопасности и производственной санитарии, в котором хранят акты проверок, отчеты капитана и другие документы по технике безопасности и производственной санитарии данного судна. При передаче судна другому судовладельцу Дело должно быть передано вместе с ним.

2.1.15. Результаты плановых периодических проверок, проведенных работниками службы техники безопасности судовладельца, администрация и профсоюзный комитет судовладельца должны учитывать при разборах рейсов каждого судна подведение итогов работы и социалистического соревнования, а также при поощрении судовых экипажей. В этих случаях все необходимые документы должны быть завизированы руководителем службы техники безопасности судовладельца.

2.2. ПОСЛЕРЕЙСОВЫЕ ПРОВЕРКИ

2.2.1. Послерейсовая проверка состояния техники безопасности и производственной санитарии на судне проводится с целью:

а) выявления и устранения за период междурейсовой стоянки или ремонта имеющихся недостатков;

б) определения оценки работы судового экипажа по технике безопасности и производственной санитарии.

2.2.2. Послерейсовые проверки состояния техники безопасности и производственной санитарии на судах должны проводиться при продолжительности рейса более 3 мес - после каждого рейса, менее 3 мес. - не реже одного раза в квартал. На этих судах каждую послерейсовую проверку целесообразно проводить перед постановкой судна в профилактический ремонт.

2.2.3. Капитаны судов не позднее чем через сутки после прибытия судна в порт обязаны представить в службы техники безопасности следующие документы:

а) отчет капитана о работе по технике безопасности и производственной санитарии за рейс (квартал - для судов с продолжительностью рейса менее 3 мес.), составленный по типовой форме, приведенной в приложении 3 настоящего Положения;

б) ремонтные ведомости - для согласования.

2.2.4. Работы, предусмотренные Планом номенклатурных мероприятий по охране труда судовладельца, судовые экипажи должны включать в Ремонтные ведомости отдельным разделом.

2.2.5. До проведения на судне послерейсовой проверки проверяющие - работники службы техники безопасности судовладельца - должны ознакомиться с представленными капитаном судна согласно п. 2.2.3 настоящего Положения документами, а также с недостатками, обнаруженными предыдущими проверками по материалам и документам, находящимся в Деле по технике безопасности и производственной санитарии данного судна

2.2.6. Проверяющие должны закончить проведение послерейсовой проверки на судне и оформить все необходимые документы до разбора рейса этого судна.

2.2.7. По окончании послерейсовой проверки старший проверяющий или руководитель службы техники безопасности судовладельца визирует ремонтные ведомости

2.3. ПРОВЕРКИ ПЕРЕД ВЫХОДОМ СУДНА В РЕЙС

2.3.1. Проверка состояния техники безопасности и производственной санитарии перед выходом судна в рейс производится с целью:

а) контроля за устранением в период междурейсовой стоянки или ремонта недостатков, обнаруженных при послерейсовой проверке;

б) контроля за выполнением работ, предусмотренных Планом номенклатурных мероприятий по охране труда судовладельца;

в) обнаружения недостатков и их устранения за период до выхода судна в рейс;

г) установления готовности судна и его экипажа к выходу в рейс;

д) информации командного состава о новых требованиях техники безопасности и производственной санитарии, а также о характерных несчастных случаях на флоте и принимаемых мерах по их предупреждению.

2.3.2. Проверки состояния техники безопасности и производственной санитарии перед выходом судна в рейс должны проводиться каждый раз перед оформлением отхода судна из порта (портпункта) через портовый надзор.

На судах с продолжительностью рейса менее 1 мес. и базирующихся в местах, где портовый надзор отсутствует, проверки перед выходом судна в рейс должны проводиться не менее 1 раза в месяц.

2.3.3. При проведении проверки перед выходом судна в рейс проверяющие - работники службы техники безопасности судовладельца особое внимание должны обратить на то, чтобы недостатки, обнаруженные при послерейсовой проверке, были устранены

2.3.4. Проверяющие должны закончить на судне проведение проверки перед выходом в рейс до момента представления капитаном судна портовому надзору необходимых документов для оформления отхода судна из порта.

2.3.5 По окончании проверки перед выходом судна в рейс проверяющие должны: при отсутствии недостатков выполнить требования п 2.1 8 настоящего Положения, при обнаружении — требования п. 2.1.9.

2.3.6. При отсутствии на судне недостатков по технике безопасности и производственной санитарии руководитель службы техники безопасности судовладельца должен подписать Контрольную карточку проверки готовности к выходу в рейс, форма которой определена действующей Инструкцией о порядке оформления прихода и выпуска судов в море капитанами морских рыбных портов.

2.3.7. Без подписи Контрольной карточки проверки готовности судна к выходу в рейс руководителем службы техники безопасности судовладельца портнадзор не выпускает судно из порта.

2.3.8. Для судов, выходящих в рейсы из портпунктов, где Контрольная карточка готовности судна к выходу в рейс не оформляется, готовность судна по технике безопасности и производственной санитарии подтверждается документами, оформленными согласно пп. 2.1.8 и 2.1.12 настоящего Положения.

2.3 9. Капитан судна должен принять необходимые меры для устранения недостатков, обнаруженных при проверке перед выходом судна в рейс, и после их устранения немедленно сообщить об этом в службу техники безопасности судовладельца.

2.3 10 По получении сообщения капитана судна об устранении недостатков, обнаруженных проверкой перед выходом судна в рейс, служба техники безопасности судовладельца проводит контрольную проверку, по результатам которой проверяющие должны оформить все необходимые документы в соответствии с требованиями настоящего Положения.

3. ПЛАНОВЫЕ ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ,

ПРОВОДИМЫЕ КОМАНДНЫМ СОСТАВОМ ЭКИПАЖА

СОВМЕСТНО С СУДОВЫМ КОМИТЕТОМ ПРОФСОЮЗА

3.1. На судах с экипажем более 15 чел. командный состав и судовой комитет профсоюза должны проводить по двухступенчатому методу контроля состояния

техники безопасности и производственной санитарии плановые периодические проверки:

а) I ступень - начальниками судовых служб совместно с общественными инспекторами по охране труда;

б) II ступень - капитаном судна совместно с председателем судового комитета профсоюза и инженером по технике безопасности судна (при наличии его в штате судна).

На судах с экипажем 15 чел и менее плановые периодические проверки проводятся только капитаном судна совместно с председателем (профоргом) судового комитета профсоюза.

3.2. Командный состав экипажа и судовой комитет профсоюза должны проводить плановые проверки состояния техники безопасности и производственной санитарии со следующей периодичностью:

а) начальник судовых служб совместно с общественными инспекторами по охране труда — не менее двух раз в месяц;

б) капитан судна совместно с председателем судового комитета профсоюза — не менее одного раза в месяц на судах с экипажем более 15 чел. и не менее двух раз в месяц — на судах с экипажем 15 чел. и менее.

3.3. Проведение плановых периодических проверок не освобождает капитана судна и начальников судовых служб от других видов контроля за состоянием техники безопасности и производственной санитарии, определенных Уставом службы на судах флота рыбной промышленности СССР, Правилами техники безопасности на судах флота, рыбной промышленности СССР и другими действующими руководящими и нормативными документами.

3.4. Капитан судна и начальники судовых служб совместно с представителями судового комитета профсоюза должны проводить плановые периодические проверки постоянно, независимо от того, где находится судно — на переходе, на промысле, на стоянке в порту или в ремонте.

3.5. Начальники судовых служб совместно с общественными инспекторами по охране труда проводят плановые периодические проверки по квартальным планам-графикам, утвержденным капитаном судна.

3.6. Квартальные планы-графики проведения проверок начальники судовых служб составляют по типовой форме, приведенной в приложении 5 настоящего Положения, и хранят их в своих делах в течение года.

3.7. Начальники судовых служб совместно с общественными инспекторами по охране труда при проведении плановых периодических проверок руководствуются применительно к заведованию Типовой программой, приведенной в приложении 2 настоящего Положения.

3.8. О результатах каждой плановой периодической проверки и мерах, которые приняты или которые необходимо принять для устранения обнаруженных недостатков и улучшения состояния техники безопасности и производственной санитарии, начальники судовых служб и общественные инспекторы по охране труда должны доложить капитану судна и председателю судового комитета профсоюза.

3.9. Капитан судна и председатель судового комитета профсоюза должны планировать свои периодические проверки таким образом, чтобы они не проводились одновременно с проверками, проводимыми начальниками судовых служб совместно с общественными инспекторами по охране труда.

3.10. Капитан судна и председатель судового комитета профсоюза при проведении периодических плановых проверок руководствуются Типовой программой, приведенной в приложении 2 настоящего Положения, применительно к типу и конструктивным особенностям судна.

3.11. Капитан судна по результатам проведенной им совместно с председателем судового комитета профсоюза плановой периодической проверки делает соответствующие записи в судовом журнале по технике безопасности и издает приказ по судну.

Приложение 1

ТИПОВАЯ ФОРМА МЕСЯЧНОГО ПЛАНА-ГРАФИКА ПРОВЕДЕНИЯ

ПРОВЕРОК СЛУЖЕБНОЙ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ

СУДОВЛАДЕЛЬЦА

«Утверждаю»

Гл. инженер————————(наименование предприятия)

«————»————————————19——г.

План-график

проведения проверок на судах службой техники

безопасности на————————————месяц 19——г.

Наименование или номер судна	Вид проверки	Дата проведения проверки	Фамилия и инициалы проверяющих	Примечание и отметка о проведении проверки

Руководитель службы техники безопасности ———————— (подпись)

Приложение 2

ТИПОВАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРКИ СОСТОЯНИЯ

ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ САНИТАРИИ

НА СУДНЕ

1. Палубная часть

1.1. Состояние грузового устройства, своевременность его освидетельствований и испытаний

1.2. Состояние промыслового устройства, своевременность его освидетельствований и испытаний.

1. Состояние швартовного устройства.

1.4. Состояние якорного устройства,

1.5. Состояние леерных и сетных ограждений.

1.6. Состояние трапов (в том числе трюмных), сходней и переходных мостиков.

1.7. Наличие и состояние подтрапных защитных сеток.

1.8. Состояние сигнализации (для согласованного перехода по палубе, для выполнения промысловых операций и т. п.).

1.9. Состояние освещения.

1.10. Состояние оградительной техники палубных устройств и пультов управления.

1.11. Состояние электрооборудования, аварийных выключателей механизмов и соблюдение электробезопасности.

1.12. Хранение пиротехнических средств, кислот и щелочей.

1.13. Состояние страховочных устройств на мачтах и т. п.

1.14. Наличие в соответствии с действующими нормами, состояние и хранение спецодежды, а также защитных и предохранительных средств (каски, защитные очки, предохранительные пояса и др.).

1.15. Состояние палуб, настилов, площадок и проходов

1.16. Общее санитарное состояние.

2. Служебно-бытовые и жилые помещения

2.1. Состояние отопления

2.2. Состояние вентиляции.

2.3. Состояние освещения.

2 4. Состояние электрооборудования и соблюдение электробезопасности.

2.5. Состояние палуб, настилов, площадок и проходов.

2.6. Состояние оборудования служебно-бытовых (камбузные плиты, стиральные машины и др.) и жилых помещений.

2.7. Общее санитарное состояние.

3. Машинное и рефрижераторное отделения, рыбфабрика, механизмы и оборудование

3.1. Состояние оградительной техники механизмов.

3.2. Состояние тормозных и стопорных устройств.

3.3. Состояние систем контроля, защиты, автоматического и дистанционного управления, а также аварийных выключателей механизмов.

3.4. Состояние электрооборудования и соблюдение электробезопасности.

3.5. Наличие и состояние диэлектрических средств защиты.

3.6. Состояние инструмента.

3.7. Состояние и хранение аммиачных и других баллонов.

3.8. Состояние и хранение противогазов и других индивидуальных дыхательных приборов и аппаратов.

3.9. Состояние грузовых устройств (талей и др.), своевременность освидетельствований и испытаний.

3.10. Состояние трапов, переходных площадок и ограждений.

3.11. Состояние палуб, настилов, площадок и проходов

3.12. Состояние отопления.

3.13. Состояние вентиляции.

3.14. Состояние освещения, в том числе аварийного и переносного.

3.15. Наличие в соответствии с действующими нормами, состояние и хранение спецодежды, а также защитных и предохранительных средств.

3.16. Общее санитарное состояние.

4. Организация работы и документация

4.1. Проведение инструктажей и проверок знаний.

4.2. Проведение плановых периодических проверок командным составом экипажей совместно с профсоюзной организацией судна.

4.3 Приказы и их выполнение.

4.4. Проведение учебы

4 5. Наличие квалификационных свидетельств у членов экипажа судна.

4.6. Ведение журналов и другой судовой документации по технике безопасности.

4.7. Наличие руководящих и нормативных документов (правил, инструкций и др), наглядных пособий и литературы по технике безопасности и производственной санитарии.

4.8. Наличие плакатов и предупредительных надписей. 5. Соблюдение требований техники безопасности и производственной санитарии при выполнении работ

Примечание Состояние механизмов и оборудования проверяется с точки зрения обеспечения требований техники безопасности и производственной санитарии.

Приложение 3

ТИПОВАЯ ФОРМА ОТЧЕТА КАПИТАНА СУДНА О РАБОТЕ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ САНИТАРИИ

Отчет

капитана——————————————————— о работе по технике

(тип и название судна)

безопасности и производственной санитарии за рейс (квартал)

с «——"———19—г. по «——»————19—г.

Проведены плановые периодические проверки командным составом экипажа совместно с представителями профсоюзной организации судна:

Наименование проверок	Количество проверок	Примечание
Капитаном судна совместно с председателем судового комитета профсоюза		
Начальниками судовых служб совместно с общественными инспекторами по охране труда		

2. Проведены занятия по технике безопасности и производственной санитарии:

Тема занятия	Количество занятий	Должность и фамилия проводившего занятия	Примечание

3. Проведены работы и мероприятия по улучшению состояния техники безопасности и производственной санитарии:

а) по плану номенклатурных мероприятий судовладельца;

б) по приказам и распоряжениям судовладельца;

в) дополнительно судовым экипажем.

4. За работы по улучшению состояния техники безопасности и производственной санитарии поощрены члены экипажа:

Должность, фамилия, инициалы	За что поощрены	Примечание

5. Нарушения членами экипажа требований техники безопасности и производственной санитарии, не приведшие к несчастным случаям:

Описание нарушения	Должность, фамилия и инициалы нарушителя	Принятые меры	Примечание

6. Для судна необходимо получить следующие руководящие и нормативные документы, наглядные пособия, предупредительные плакаты, книги и другую литературу по технике безопасности и производственной санитарии:

Наименование документа книги и т п	Количество экземпляров	Примечание

7. Для улучшения состояния техники безопасности и производственной санитарии на судне предлагаем провести следующие работы и мероприятия:

Капитан судна ——————————(подпись)

„———"——————————— 19—г.

Приложение 4

ТИПОВАЯ ФОРМА АКТА ПРОВЕРКИ СОСТОЯНИЯ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ САНИТАРИИ НА СУДНЕ

АКТ

проверки состояния техники безопасности и производственной

санитарии

«———»——————— 19——г.

Судно——————————————————— (тип, наименование и бортовой номер)

Капитан ——————————————————————(фамилия, имя, отчество)

Ст. помощник ————————(фамилия, имя, отчество)

Главный (старший) механик————————————(фамилия, имя, отчество)

Старший общественный инспектор по охране труда _____(фамилия, имя, отчество)

Проверяющий ————————————(должность, фамилия, имя, отчество)

Вид и место проверки ——————————————————————— 1. Палубная часть, служебно-бытовые и жилые помещения

Замечания	Срок устранения

2. Машинное и рефрижераторное отделения, рыбфабрика, механизмы и оборудование

Замечания	Срок устранения

3. Организация работы и документация

Замечания	Срок устранения

4. Соблюдение требований техники безопасности и производственной санитарии при выполнении работ

Замечания	Срок устранения

Проверяющий ———————— (подпись)

С актом ознакомлены.

Капитан судна ————————(подпись)

Ст. помощник ————————(подпись)

Главный (старший) механик————————(подпись)

Приложение 5

ТИПОВАЯ ФОРМА КВАРТАЛЬНОГО ПЛАНА-ГРАФИКА

ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРОК НАЧАЛЬНИКОМ СУДОВОЙ СЛУЖБЫ

СОВМЕСТНО С ОБЩЕСТВЕННЫМ ИНСПЕКТОРОМ

ПО ОХРАНЕ ТРУДА

Утверждаю

Капитан ————————(тип и наименование судна)

«———» ———————— 19 ——г.

ПЛАН-ГРАФИК

проведения проверок по ————————(наименование заведения части судна)

на————————кв. 19——г.

Дата проведения проверки	Подписи проводивших проверку	Примечание

_____(Наименование должности начальника судовой службы)

_____ (Подпись)

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

МИНИСТЕРСТВО РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ

РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

(ГИПРОРЫБФЛОТ)

Утверждено

Министерством рыбного

хозяйства СССР

16 апреля 1979 г.

ПОЛОЖЕНИЕ

о порядке освидетельствования, выдачи судовых документов и снабжения маломерных судов флота рыбной промышленности

СССР и рыболовецких колхозов, не подлежащих

техническому надзору Регистра СССР

и Речного регистра

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее Положение распространяется на маломерные самоходные и несамоходные суда флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов, не подлежащие техническому надзору Регистра СССР и Речного регистра1 .

1.2. К судам, не поднадзорным Регистру СССР, относятся самоходные суда с мощностью главного двигателя менее 55 кВт и несамоходные суда валовой вместимостью менее 80 рег.т2.

1.3. К судам, не поднадзорным Речному регистру, относятся суда озерного и речного плавания:

а) самоходные — пассажирские, грузопассажирские, служебно-разъездные с главными двигателями мощностью до 18 кВт и прочие самоходные суда с главными механизмами мощностью до 40 кВт;

б) несамоходные грузоподъемностью до 5 т.

1.4. Маломерные суда флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов, не поднадзорные Регистру СССР и Речному регистру, подразделяются на следующие группы:

а) самоходные палубные;

б) несамоходные палубные;

в) самоходные и несамоходные беспалубные.

1.5. Суда, не вошедшие в настоящую классификацию (п. 1.4), относятся к той группе, к которой ближе всего подходит судно по конструкции и назначению.

1.6. Типовой табель снабжения (приложение 2) включает необходимое снабжение маломерных судов, не поднадзорных Регистру СССР и Речному регистру.

Номенклатура и количество полагающегося по табелю снабжения может быть уменьшено судовладельцами по согласованию с районными госрыбфлотинспекциями в зависимости от условий эксплуатации и фактического района плавания.

Суда с подвесными моторами в части снабжения приравниваются к самоходным судам.

1 Здесь и далее «Речной регистр» — означает Речной регистр РСФСР, БССР, УССР и соответствующие органы технического надзора за речными судами других союзных республик

2 Все пассажирские, грузопассажирские, нефтеналивные и буксирные суда, независимо от мощности двигателя и размерений, поднадзорны Регистру СССР.

1.7. Положение разработано в соответствии с требованиями:

— Положения о технической эксплуатации флота рыбной промышленности, утвержденного Минрыбхозом СССР 9 февраля 1979 г.;

— Кодекса торгового мореплавания Союза ССР;

— Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

— Правил плавания по внутренним судоходным путям РСФСР;

— Временных технических требований к остойчивости и надводному борту рыболовных судов, не поднадзорных Регистру СССР и Речному регистру.

2. ПОРЯДОК ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

2.1. Для определения технического состояния маломерных судов, не подлежащих техническому надзору Регистра СССР и Речного регистра, их снабжения и пригодности к плаванию приказом по государственному предприятию или решением правления рыболовецкого колхоза, на балансе которых имеются такие суда, создается постоянно действующая комиссия под председательством главного инженера или заместителя начальника (председателя) предприятия (рыбколхоза). В состав комиссии в качестве ее членов должны быть обязательно включены капитан и механик флота предприятия (рыбколхоза).

2.2. Копии приказа (решения) о назначении комиссии по маломерным судам морского плавания направляются капитану порта регистрации судна.

2.3. Комиссия производит осмотр судов ежегодно. Осмотру подлежат корпус, двигатель и снабжение. Проверяется наличие судовых документов.

2.4. Запрещается плавание в случаях:

а) водотечности корпуса судна;

б) неисправностей двигателя, валопровода и гребного винта;

в) отсутствия или непригодности к использованию предметов снабжения, положенных по Типовому табелю снабжения маломерных судов (приложение 2), а также их несоответствия действующим ГОСТам или ТУ;

г) отсутствия или просрочки судовых документов, предусмотренных разделом 3 настоящего Положения.

2.5. По результатам осмотра судна комиссия оформляет Акт технического осмотра (приложение 1) в двух экземплярах. Один экземпляр акта хранится на судне, второй - у судовладельца.

2.6. Акт технического осмотра является одновременно удостоверением на годность к плаванию, в котором устанавливаются условия и район плавания.

2.7. В случае аварии судна Акт технического осмотра теряет силу удостоверения на годность к плаванию.

3. СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ПОРЯДОК ИХ ОФОРМЛЕНИЯ

3.1. Все маломерные суда морского плавания, не поднадзорные Регистру СССР, принадлежащие государственным предприятиям и рыболовецким колхозам, обязаны иметь судовой билет и акт технического осмотра.

3.2. При плавании в море суда, указанные в п. 3.1, должны иметь судовую роль (список судового экипажа).

3.3. Все суда озерного и речного плавания, не поднадзорные Речному регистру, обязаны иметь акт .технического осмотра.

3.4. Маломерные рыболовные палубные суда как морского, гак озерного и речного плавания, кроме указанных в пп. 3.1 и 3.2 документов, обязаны иметь: свидетельство по остойчивости и надводному борту, наставление по сохранению плавучести и остойчивости.

3.5. Судовой билет на маломерные суда морского плавания (п. 3.1) выдается морскими рыбными портами в соответствии с Положением о капитане морского рыбного порта.

3.6. Акт технического осмотра судов морского, озерного, речного плавания, не поднадзорных Регистру СССР и Речному регистру, выдается судовладельцем в порядке, определенном разделом 2 настоящего Положения.

3.7. Свидетельство по остойчивости и надводному борту выдается судовладельцем в порядке, определенном Временными техническими требованиями к остойчивости и надводному борту рыболовных судов, не поднадзорных Регистру СССР и Речному регистру (ВТТ).

3.8. Наставление на сохранение плавучести и остойчивости выдается судовладельцем в порядке, определенном ВТТ.

3.9. Судам озёрного и речного плавания, не поднадзорным Речному регистру, присваивается регистрационный номер по судовому реестру судовладельца.

Приложение 1

АКТ

технического осмотра

Комиссия в составе председатель-————————————————————

и члены ————————————————————————————————————

назначенная приказом (решением правления рыбколхоза) №————————————

от «———»———————————— 198 г., произвела технический осмотр судна

_____(тип название регистрационный номер, судовладелец)

Основные эксплуатационно-технические характеристики.

длина———————————— , ширина———————————— высота борта ————————
Материал корпуса————————————————Год постройки ————————————
Грузоподъемность————————————

Пассажировместимость————————————чел.

Марка и мощность главного двигателя ——————

Год и место постройки главного двигателя————————————————————

Дата и вид последнего ремонта: ———————————————————— корпуса
————————————————————————————————————

двигателя ———————————————————————————————— Осмотр
произведен «———»———————————— 198 г. на плаву, порожнем

с грузом, на клетках (ненужное зачеркнуть), в результате которого установлено:

1. Техническое состояние корпуса и двигателя ————————————

2. Снабжение ———————————————————————————— Заключение
комиссии ————————————————————

Судно———————————————————————————————— допущено к
плаванию———————————— (район и условия плавания)

Срок следующего освидетельствования «———» ———————————— 198——г

Председатель комиссии ———————————— (ПОДПИСЬ)

Члены комиссии -————————————————(подпись)

Печать

Приложение 2

Типовой табель снабжения маломерных судов флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов, не подлежащих техническому надзору Регистра СССР и Речного регистра

	Наименование	Палубные суда		Беспалубные суда		Примечание
		самоходные	несамоходные	самоходные	несамоходные	
	Спасательные средства					
1.	Спасательный круг с линем, шт.	1-2	1	1	1	
2.	Спасательные жилеты, шт.	По числу людей		По числу людей		Только для судов морского и озерного плавания
3.	Спасательные нагрудники, шт.	По числу людей		По числу людей		Только для судов речного плавания
	Противопожарный инвентарь					
4	Огнетушитель ручной, шт.	1-2	-	-	-	
5	Ведро пожарное, шт.	1	1	1	1	
	Навигационное и штурманское снабжение					
6	Компас шлюпочный, шт.	1	-	-	-	
7	Карта района плавания, шт.	1	-	-	-	

8.	Бинокль призматический, шт.	1	-	-	-	

Аварийное имущество						
9.	Топор плотницкий, шт.	1	1	-	-	
10	Нож такелажный, шт.	1	1	1	1	
11	Ключ гаечный разводной, шт.	1	-	1	-	
12	Плоскогубцы, шт.	1	-	1	-	
13	Отвертка, шт.	1	-	1	-	
14	Зубило, шт.	1	-	1	-	
15	Напильник, шт.	1	-	1	-	
16	Молоток слесарный, шт.	1	-	1	-	
17	Гвозди, кг	0,5	0,25	0,25	-	
18	Пакля смоляная, кг	2	2	1	1	
19	Клинья, сосновые, шт.	5	-	-	-	
20	Брезент, м	2	-	-	-	
21	Спички в герметической упаковке, кор.	1	-	1	-	

22	Черпак для отлива воды, шт.	1	1	1	1	
23.	Ручной осушительный насос, шт.	1	-	-	-	
Сигнальные средства						
24	Колокол, шт.	1	-	-	-	
25	Свисток, шт.	1	-	1	-	
26.	Фонарь топовый белый (электрический или пиронафтовый), шт.	1	-	-	-	
27.	Фонари бортовые (отличительные) электрические или пиронафтовые, шт.:	1	-	-	-	
	зеленый	1	-	-	-	
	красный	1	-	-	-	
28.	Фонарь кормовой белый (электрический или пиронафтовый), шт.	1	-	1	-	
29.	Фонарик белый электрический или пиронафтовый или фонарь керосиновый белый, шт.	-	1	1	1	
30.	Фонари рыболовные электрические или пиронафтовые, шт.:					Только для морских судов, занимающихся промыслом
	красный	1	-	-	-	
	белый	1	-	-	-	

31.	Фонарь белый электрический пиронафтовый	1	1	1	-	

32.	Фонари рыболовные электрические или пиронафтовые, шт.:					Только для речных судов, занимающихся промыслом
	красный	2	-	1	-	
	белый	2	-	1	-	
33.	Фонарь-отмашка пиронафтовый или керосиновый, шт.:					Для озерных и речных судов
	красный	1	-	1	-	
	белый	1	-	1	-	
34.	Флажок-отмашка:					То же
	красный	1	-	1	-	
	белый	1	-	1	-	
35.	Фонарь трехцветный траловый электрический или пиронафтовый, шт.	1	-	-	-	Для судов, занимающихся тралением
36.	Корзина, шт.	1	-	-	-	
37.	Шар черный диаметром не менее 0,6 м, шт.	1	-	-	-	

88.	Фальшфейер красного цвета, шт.	6	6	6	-	
	Судовое снабжение					
39.	Анкерок или лагун с пресной водой вместимостью 10 л, шт.	1	-	-	-	
40.	Аптечка первой помощи, шт.	1	1	1	1	
41.	Багор, шт.	1	1	1	1	
42.	Якорь, шт.	1	1	1	1	
43.	Якорный канат растительный или стальной, м	30	30	30	30	
44.	Канат швартовный, м	50	50	30	30	
45.	Государственный флаг, шт.	1	1	1	-	

Примечание. В зависимости от длины судна при снабжении морских маломерных судов следует руководствоваться пп. 21 (в), 23 (c), 25 (b), 25 (d), 27 (d), 30 (e), 33 (b), 35 (h) Международных правил предупреждения столкновения судов в море, 1972 г. (МППСС — 72).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МИНИСТЕРСТВО РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ

РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

(ГИПРОРЫБФЛОТ)

Согласована Утверждена

с ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности

19 сентября 1975 г.

Министерством рыбного хозяйства СССР

15 октября 1975 г.

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ

по технике безопасности при работе

с капроновыми канатами на судах флота

рыбной промышленности СССР

Введение

Настоящая Инструкция, разработанная на основании указания Минрыбхоза СССР и в соответствии с методикой ВЦСПС по составлению инструкций по технике безопасности и производственной санитарии, предназначена для работников служб техники безопасности и организаций, эксплуатирующих флот, а также для командного состава судов. Она распространяется на суда Минрыбхоза СССР, на которых используются для различных целей капроновые канаты, выпускаемые отечественными заводами по ГОСТ 10293—67.

На основе этой Типовой инструкции и Правил техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР (Ленинград, Гипрорыбфлот, 1973) для каждого конкретного судна работниками службы техники безопасности или командным составом судна должна быть разработана рабочая инструкция по технике безопасности в соответствии с особенностями судна и судового оборудования.

В Инструкции приведены безопасные методы и приемы работ с капроновыми канатами на судах флота рыбной промышленности в открытом море и в порту.

В приложениях к Инструкции даются основные свойства капроновых канатов, их применение на судах, приводятся характеристики канатов, даются рекомендации по эксплуатации капроновых канатов, хранению и уходу за ними.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает требования техники безопасности при выполнении работ с капроновыми канатами и содержит рекомендации по применению и эксплуатации капроновых канатов, хранению и уходу за ними.

1.2. Требования Инструкции обязательны для экипажей всех судов флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов при выполнении швартовных, буксировочных и промысловых операций с применением капроновых канатов, а также для работников морских рыбных портов и портпунктов при выполнении швартовных и буксировочных операций.

1.3. Рекомендации Инструкции даются для наиболее характерных случаев и условий работы с капроновыми канатами и должны использоваться капитанами и командным составом судов на основе личного опыта, хорошей морской практики и со всесторонним учетом конкретных условий и специфических свойств капроновых канатов.

1.4. При выполнении швартовных, буксировочных и промысловых операций должны выполняться требования как настоящей Инструкции, так и Правил техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР, Наставления по швартовным и грузовым операциям в море судов флота рыбной промышленности СССР и других нормативных и руководящих документов, действующих на флоте.

1.5. За невыполнение требований, содержащихся в Инструкции, лица, осуществляющие операции с капроновыми канатами, несут ответственность в установленном порядке.

1.6. Заметив нарушение Инструкции другими членами экипажа, надо предупредить их о необходимости строгого соблюдения требований техники безопасности.

1.7. Следует выполнять только порученную работу и только при условии, что безопасные приемы ее выполнения хорошо известны исполняющему ее. Если эти приемы неизвестны, следует доложить об этом руководителю работ и получить от него инструктаж о безопасных приемах.

1.8. При совместной работе с другими членами экипажа нужно точно выполнять распоряжение специально назначенного руководителя.

1.9. Заметив неисправность механизмов, устройств и другого оборудования при производстве работ с капроновыми канатами, нужно немедленно доложить об этом руководителю работ.

1.10. В случае недомогания во время производства работ, а также при получении травмы сообщить руководителю работ и немедленно обратиться за помощью в медпункт.

2. СОДЕРЖАНИЕ РАБОЧЕГО МЕСТА

2.1. Рабочее место следует содержать в чистоте и порядке; проверить исправность ограждений, убрать все из проходов и во время работы не загромождать их.

2.2. Инструменты, приспособления и канаты нужно укладывать только на специально предназначенные штатные места.

2.3. Необходимо немедленно убирать с рабочего места лед и снег, не допускать образования скользкой поверхности на рабочем месте.

2.4. Надлежит следить за тем, чтобы район, где производятся швартовные, буксировочные и промысловые операции, был хорошо освещен.

2.5. Приступая к работе с механизмами, нужно проверить наличие и прочность крепления, исправность ограждений и защитных кожухов.

2.6. Во время работы необходимо выбрать такое место, чтобы выполнение работ не вызывало излишнего напряжения, падений и травм.

2.7. Нельзя выполнять работы, стоя на случайных предметах.

3. ЗАЩИТНЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ И СПЕЦОДЕЖДА

3.1. Работать следует только в спецодежде и спецобуви, которые должны быть по размеру и хорошо пригнанными.

3.2. Спецодежда должна отвечать требованиям гидрометеорологических условий. В необходимых случаях нужно обязательно использовать предохранительные приспособления.

3.3. При производстве швартовных и промысловых операций следует работать в специальной защитной каске, которая должна быть по размеру и надежно закреплена на голове.

3.4. Во время работы одежду необходимо застегнуть на все пуговицы или застежки и убрать развевающиеся и свисающие концы.

3.5. Волосы нужно заправить под головной убор так, чтобы они не мешали работе.

3 6. При работе на открытой палубе следует надеть страховой рабочий жилет, при работе в свежую и штормовую погоду — предохранительный пояс со страховочным концом.

3.7. Спецодежду, спецобувь, каску и предохранительные приспособления необходимо постоянно содержать в чистоте и исправности.

4. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ С КАПРОНОВЫМИ КАНАТАМИ

4.1. При работе с капроновыми канатами необходимо строго соблюдать требования, изложенные в Инструкции и действующих Правилах техники безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР.

4.2. К производству работ с капроновыми канатами следует допускать лиц, прошедших обучение и инструктаж по технике безопасности в объеме настоящей Инструкции.

4.3. Особое внимание нужно обращать на выполнение требований правил техники безопасности, когда канат находится под натяжением, так как растянутый канат подобен пружине и стремится к моментальному восстановлению первоначальной длины.

4.4. На каждом судне в районе производства швартовных, буксировочных и промысловых операций судовладельцем должны быть определены опасные зоны и безопасные места. Безопасным следует считать такое место на палубе, в котором обеспечивается полная безопасность находящихся там людей при обрывах канатов, поломках блоков и механизмов.

Перед допуском к работам руководитель обязан убедиться в четком знании этих мест исполнителем.

4.5. Для выборки каната без проскальзывания через барабан шпиля, швартовных лебедок следует накладывать возможно большее количество шлагов (но не менее пяти) и стоять не ближе 2—3 м от барабана. Запрещается работа на барабанах, диаметр которых меньше шестикратного диаметра применяемого каната. Выбирание канатов надо производить равномерно для избежания соскакивания шлагов с барабана и пробуксовывания каната на нем.

4.6. Управляя работой шпиля, необходимо следить за его равномерной работой при выбирании каната, чтобы исключить возможность соскакивания шлагов с барабана и пробуксовывания каната на нем.

4.7. Канаты левой крутки нужно укладывать в бухты только в направлении против часовой стрелки, а канаты правой крутки — только по часовой стрелке. Для швартовных канатов на судне необходимо использовать капроновые канаты только одной (правой или левой) крутки.

4.8. Травить туго набитый канат с турачки следует путем реверсирования двигателя. Это предотвратит возможность его оплавления и обеспечит безопасность работающего с канатом.

4.9. Работая с ходовым концом, нужно быть особенно внимательным и не допускать чрезмерной слабины, так как это может вызвать соскакивание шлага с барабана.

4.10. Нельзя накладывать дополнительные шлаги каната на барабан лебедки или швартовного механизма, когда он вращается, а также выбирать и стравливать канаты во время работы с ними у роульсов. Угол между линией натяжения каната и осью турачки (барабана) должен быть близким к 90 ° во избежание соскакивания и проскальзывания каната при наматывании на турачку (барабан) и нанесения травм работающим.

4.11. Перед началом швартовных и промысловых операций надо убедиться, что швартовные механизмы и вьюшки находятся в исправном состоянии и работают нормально. Следует проверить, чтобы канаты были аккуратно и в достаточном количестве разнесены на палубе. Вытравливание канатов за борт непосредственно с бухт и вьюшек запрещается

4.12. Нельзя допускать присутствия посторонних лиц в местах производства швартовных и промысловых работ.

4.13. Пуск в действие швартовных и промысловых механизмов надо производить только по команде лица, руководящего операциями.

4.14. При работах с капроновыми канатами нельзя находиться ближе 2 м от места наложенного на канат стопора.

4.15. Во время отдачи стопора нельзя находиться со стороны натяжения каната до и после освобождения его от стопора.

4.16. На кнехты следует накладывать не менее 8 шлагов каната, закрепив верхние шлаги схватками из растительного каната малого диаметра.

Кнехты, изготовленные по ГОСТ 11265—73, допускают возможность укладки 10 шлагов капроновых канатов.

4.17. При потравливании канатов с кнехта нужно соблюдать особую осторожность, стоять по возможности дальше от кнехта и от линии натяжения каната. Отдавать швартовный конец с кнехтов следует только после ослабления его натяжения.

4.18. Нельзя находиться в пространстве между швартовным механизмом, клюзом, киповой планкой и т. д., а также на линии натяжения каната во время выбирания его через турачки и барабаны шпиля.

4.19. Запрещается стоять в пространстве внутри угла, образованного швартовным канатом, поданным через кип или отводной роульс, а также на линии направления тяги как впереди, так и позади механизма во время выбирания каната.

4.20. Нельзя задерживать руками или ногами быстро вытравливающийся канат.

4.21. Накладывая канат на кнехт, нужно следить, чтобы на нем не образовались колышки, в противном случае швартовный конец надо взять на стопор, расправить все образовавшиеся колышки и только после этого вновь наложить его на кнехты.

4.22. Капроновый канат можно заводить вместе со стальным через один клюз при условии предохранения его от соприкосновения со стальным канатом. Наложение на один кнехт стальных и капроновых канатов запрещается.

4.23. Протаскивать швартовные капроновые концы через клюзы следует специальными крючьями.

4.24. Во время производства швартовных работ нельзя держать руки на планшире фальшборта и перегибаться через него.

4.25. При завозке швартовного каната шлюпкой или моторным катером нужно набирать достаточное количество шлагов каната для свободного потравливания его.

4.26. Нельзя подбирать завезенный шлюпкой швартовный канат до тех пор, пока шлюпка не освободится от каната и не отойдет от него на безопасное расстояние.

4.27. При одновременном использовании для швартовки капроновых и стальных канатов нельзя допускать, чтобы при отходе судна последним из отдаваемых швартовов был капроновый.

4.28. Использовать капроновые- канаты для подтягивания к причалу (судну) и перетягивания вдоль причала (судна) запрещается.

4.29. Запрещается (за исключением аварийных случаев) отдача натянутого капронового буксира с гака. Перед отдачей буксир необходимо ослабить.

4.30. На средних и малотоннажных судах, где конструкция швартовных устройств, а также загроможденность палубы создают условия повышенной опасности, особенное внимание следует уделять работе с капроновыми канатами.

4.31. При производстве работ нужно проявлять максимальную осторожность, так как работа с капроновыми канатами на горизонтальных турачках представляет повышенную опасность (необходимость нахождения лица, работающего со свободным концом, на одной или почти на одной линии с рабочим концом, сложная проводка швартовов).

4.32. При выборке и травлении канатов с помощью турачек траловой или грузовой лебедки нельзя допускать слабины шлагов на турачке. При проскальзывании шлагов на турачке или образовании колышек на выбираемых или вытравливаемых канатах надо немедленно подать команду «стоп» лицу, управляющему лебедкой. Нельзя становиться ногами в образовавшиеся колышки.

4.33. Руководитель работ должен постоянно контролировать соблюдение работающими с канатами правил техники безопасности.

5. ТАКЕЛАЖНЫЕ РАБОТЫ

5.1. Канаты поставляются на суда в бухтах надежно упакованными. При длине 500 м и более капроновые канаты могут поставляться (по соглашению сторон) намотанными на барабаны.

При окружности каната от 90 мм и выше в бухту укладывается один конец, при меньшей толщине в одну бухту может быть уложено до пяти последовательно собранных концов.

5.2. При получении на судно капроновых канатов необходимо проверить качество каждого из них и наличие сертификата. Использование канатов без сертификатов запрещается.

5.3. К каждой бухте или барабану должна быть прикреплена бирка, на которой указываются

— наименование организации, в систему которой входит предприятие-изготовитель;

— наименование предприятия-изготовителя;

— группа прочности и размер каната;

— толщина каболки (метрический номер);

— номер бухты;

— кондиционный вес в ньютонах;

— число концов с последовательным указанием их длины;

— дата изготовления;

— номер стандарта.

5.4. Вновь применяемые канаты перед использованием нужно тщательно осмотреть. При этом особое внимание следует обратить на равномерность свивки. Смещение прядей не допускается, так как в этих местах прочность каната падает на одну треть и такой канат бракуется.

5.5. Разматывание бухты производится по тем же правилам, что и для растительного каната.

Если нужно отмотать небольшой кусок, бухта разматывается с внутреннего конца (из середины бухты). При разматывании всей бухты следует установить ее на вращающееся основание и распускать, начиная с наружных шлагов.

5.6. Такелажные работы с капроновыми трехрядными канатами следует производить теми же методами, что и с растительными канатами. Учитывая низкий коэффициент трения капроновых материалов, при заделке огона необходимо делать пять пробивок полными прядями и одну — половинными прядями, а при сращивании каната — не менее чем по четыре пробивки с обоих концов каната. Запрещается завязывать узлы любых видов.

5.7. Для тонких (до 50 мм) канатов рекомендуется комбинированный способ пробивки прядей, предусматривающий

а) первую пробивку всех прядей производить против спуска каната по правилу «через одну под одну»;

б) вторую пробивку, в отличие от первой, делать по спуску каната так, чтобы каждая ходовая прядь проходила под той коренной прядью, под которой она прошла в предыдущей пробивке, а затем пробивать под эту коренную прядь по правилу «через свою под свою»;

в) третью и пятую пробивки производить как первую;

г) четвертую— как вторую;

д) пятую пробивку делать, вырезав половину прядей.

5.8. При заделке огона следует пропустить конец каната в кусок шлага длиной, равной длине огона. При его отсутствии огон обшить парусиной.

5.9. При заделке коуша в капроновый канат допускается пользоваться коушами для растительных канатов Место заделки следует обшить парусиной и оклетневать для предотвращения выпадения коуша при растягивании каната.

Приложение 1

ОСНОВНЫЕ СВОЙСТВА КАПРОНОВЫХ КАНАТОВ

Капроновые канаты изготовляют по ГОСТ 10293—67 из капроновой нити толщиной 187 текс (№ 5, 35) и 93,6 текс (№ 7, 10) Допускается по согласованию с потребителем изготовление канатов из капроновой нити других толщин при сохранении всех показателей качества канатов, предусмотренных настоящим стандартом

Капроновые канаты изготовляются из волокон, получаемых из полиамидной смолы Волокно полупрозрачно и имеет блеск

Капроновые канаты обладают большой прочностью и малой массой, что позволяет иметь более тонкий и легкий канат при равной прочности Они почти в 3 раза легче равнопрочных сизальских и в 2 раза легче стальных, облегчают труд рыбаков, так как имеют меньшие размеры и массу, чем равнопрочные стальные канаты, но требуют правильной эксплуатации и повышенного внимания Капроновые канаты по прочности делятся на две группы повышенную и нормальную Канаты повышенной разрывной нагрузки должны быть изготовлены из капроновой нити с разрывной длиной не менее 65 км, а нормальной разрывной нагрузки — из капроновой нити с разрывной длиной не менее 60 км

Сравнительные данные о массах и разрывной нагрузке различных канатов, применяемых на судах, приведены в табл 1.

Капроновые канаты эластичны, при рабочих нагрузках удлиняются до 35%. После снятия нагрузки они восстанавливают свою первоначальную длину. При приложении к канату разрывной нагрузки его удлинение достигает 50% первоначальной длины

При непрерывном и длительном (около 3—4 сут) приложении нагрузок около 50% разрывной капроновый канат ползет (так называемое явление «крипа»). Такой канат к дальнейшему употреблению непригоден

Запасы прочности стальных, пеньковых и капроновых канатов, получивших наиболее широкое применение в качестве швартовных и буксирных, приведены в табл. 2.

Сравнительные данные о массах и разрывной нагрузке различных канатов

Типы каната	Размер капроновых, пеньковых и сизальских канатов (окружности / диаметру), мм													
	25 / 7,9	30 / 9,6	35 / 11,1	40 / 12,7	45 / 14,3	50 / 15,9	65 / 20,7	70 / 22,2	75 / 23,9	80 / 26,5	90 / 28,7	100 / 31,8	115 / 36,6	125 / 39,8
	Размер стального каната по диаметру , мм													
	7,4	8,4	9,3	11,5	13,5	15,0	19,0	20,5	22,5	24,5	26,0	28,0	30,0	32,0

Капроновые повышенной прочности ГОСТ 10293-67	4,3* / 11,80	5,4 / 14,50	7,5 / 20,10	10,0 / 27,20	- -	15,7 / 42,65	- -	30,8 / 81,50	- -	40,2 / 105,80	53,6 / 140,00	64,2 / 162,00	87,0 / 214,00	101,0 / 240,5
Пеньковые бельные повышенной прочности, ГОСТ 483-55	- -	6,6 / 6,31	8,5 / 7,45	11,3 / 9,94	14,3 / 12,28	17,2 / 14,40	30,0 / 23,18	- -	40,2 / 30,91	- -	59,0 / 42,50	72,8 / 51,75	94,8 / 64,56	112,0 / 75,36
Сизальские повышенной прочности ГОСТ 1088—71	4,6 / 5,30	5,7 / 6,40	8,7 / 9,30	10,2 / 10,80	13,0 / 13,30	17,0 / 17,50	27,4 / 26,12	- -	39,3 / 36,45	- -	54,5 / 50,00	67,0 / 60,42	89,7 / 77,65	105,3 / 89,36
Стальные, ГОСТ 3083—66 (проволока, 160 кН/мм^2)	18,6 / 24,65	23,4 / 31,10	28,8 / 38,30	41,6 / 55,40	56,6 / 75,30	74,0 / 98,10	115,5 / 153,00	140,0 / 185,50	166,5 / 221,00	195,5 / 259,50	226,5 / 301,00	259,0 / 344,50	295,5 / 393,50	334,0 445,0

*В числителе—масса 100-метрового каната, кг;

в знаменателе—разрывное усилие каната в целом, кН.

Капроновые канаты отличаются хорошим сопротивлением рывкам, которое обеспечивается их растягиваемостью и упругостью, поглощают нагрузку при рывках и срабатывают как амортизатор. Упругости канатов достаточно для поглощения энергии самых сильных рывков и этим свойством можно воспользоваться при буксировке и швартовке судов в штормовую погоду.

Капроновые канаты мало впитывают воду, не набухают и не становятся при этом жесткими, как растительные канаты. Они всегда гибки и удобны в обращении, даже на морозе При температурах от минус 20 ^{O}C до плюс 40 °С в процессе эксплуатации механические свойства канатов остаются практически без изменений.

Эти канаты не плесневеют и не подвержены гниению. Микроорганизмы, поражающие растительные канаты, безвредны для капроновых.

Химическая стойкость капронового волокна высокая. Органические растворители (бензин, спирт, ацетон, скипидар, серный эфир и бензол) не влияют на свойства волокна, капрон стоек к щелочам. Однако окислители (перекись водорода), отбеливающие средства, содержащие свободный хлор и кислоты, разрушают волокно

Будучи подвержены действию пламени, капроновые канаты не вызывают распространение огня, а только плавятся, образуя желеобразную субстанцию с высокой температурой.

Капроновые канаты недостаточно светостойки. Под влиянием солнечной радиации стареют, теряют прочность.

Таблица 2

Сравнительные данные стальных, пеньковых и

капроновых канатов, применяемых в качестве швартовных

Номинальное тяговое усилие, кН	Стальной			Пеньковый			Капроновый (повышенной про			
	диаметр, мм	масса 100 пог. м кг	разрывное усилие, кН	окружность, мм	масса 100 пог м, кг	разрывное усилие, кН	окружность, мм	масса 100 пог. м, кг	Разрывное усилие, кН	за п
5,00	13,5	54,45	75,30	100	86	49,16	65	26,3	72,80	14
10,00	15	71,14	98,10	125	132	71,59	75	36,5	99,50	10
2000	19/22,5	134,3	153,00/221,00	175	—	131,62	110	78,0	206,50	10
30,00	22,5	158,8	221,00	200	260	167,33	115	78,0	206,50	6,
50,00	24,5/30	187,72	259,50/393,50	325	429,5	204,82	150	147	368,00	7,
80,00	30/33,5	284,3	393,50/497,00	300	776	330,97	175	198	494,50	6,
100,00	33,5/41	321	497,00/651,00	350	1043	411,33	200	256	621,00	6,

Приложение 2

АНТИСТАТИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА

Капроновое волокно является диэлектриком. Удельное электрическое сопротивление волокна составляет $2X10^{12}$ Ом-см, электрическая прочность

(пробивная прочность) - 22 кВ/мм.

Вследствие диэлектрических свойств капрона на канате при работе с ним накапливается статическое электричество, которое при трении о стальной или чугунный клюз или кнехт и в других условиях может вызвать искрообразование. Поэтому на танкерах и на судах, перевозящих огнеопасные грузы канаты должны быть перед выдачей на судя обработаны службой МТО капроновый канат вымачивают в солевом двухпроцентном растворе (20кг поваренной соли на 1 $м^3$ воды) в течение суток. Проведение указанной обработки должно фиксироваться в сертификате, прилагаемом к канату

при поставке на суда.

Для восстановления антистатических свойств канатов, находящихся в эксплуатации, их необходимо периодически, не реже одного раза в два месяца, окатывать на палубе забортной соленой водой Проведение этой обработки должно регистрироваться в судовом журнале.

На судах где конструкция швартовных устройств не позволяет выполнить требования настоящей Инструкции и не соблюдены нормы по защите от статического электричества, запрещается применять капроновые канаты.

Приложение 3

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Капроновые канаты на судах рыбопромыслового флота рекомендуется применять в качестве буксирных и швартовных.

Буксирный канат из капрона или стальной конец с нарощенным капроновым концом и хорошо обшитым огоном при портовых буксировках бопер надежный прочный, легкий и удобный.

В качестве буксиров применяют также промежуточные вставки каната из капрона которые работают, как амортизаторы При этом в местах их соединения со штатным канатом потертостей не наблюдается.

Длина и разрывное усилие буксирного каната определяются по формулам Регистра СССР.

Длина буксирного каната l (в м) должна быть не менее определенной по формуле l =160 +0,25 Nc, где Nc - характеристика снабжения (см. Правила классификации и постройки морских судов т. I, ч. Ш).

В любом случае она должна быть не менее 180 м. Разрывное усилие в целом буксирного каната F (в кН) должно быть не менее определенного по формуле

$$F = 60N_c.$$

В любом случае разрывное усилие в целом буксирного каната должно быть не менее 100 кН.

Недостатком капронового каната при буксировках является его чрезмерная упругость. Натянутый капроновый канат, отданный с гака, сильно сокращается и может нанести тяжелую травму.

2. В качестве швартовных капроновые канаты применяются на всех судах, кроме судов, перевозящих воспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки паров ниже 60 ° С наливом.

Длина и разрывное усилие швартовного каната также должны определяться по формулам Регистра СССР:

- — длина каждого швартовного каната l (в м) должна быть не менее определенной по формуле:

$l = a_1 + b_1 N_c$, где a_1 и b_1 — величины, определяемые из табл. 4.3.2 Правил классификации и постройки морских судов, т. I, ч. III.

Нет необходимости иметь швартовные канаты длиной более 200 м;

— разрывное усилие в целом швартовных канатов F (в кН) должно быть не менее определенного по формуле:

$F = a_2\sqrt{(N_c — b_2)}$,

где a_2 и b_2 — величины, определяемые из табл. 4.3.3 . Правил классификации и постройки морских судов, т. I, ч. III.

Нет необходимости иметь швартовные канаты с разрывным усилием более 500 кН.

Капроновые швартовные канаты находят широкое применение в штормовую погоду, когда судно вынуждено отстаиваться в портах. Можно использовать также капроновые канаты в качестве амортизирующих вставок в стальные концы и как швартовные концы. Учитывая плохую работу капрона -на трение, лучше ставить капроновый канат с огоном длиной 10—15м, а уже затем — стальной конец, который закрепляется на судне.

Капроновые канаты с признаками истирания, наличия разрывов волокон, разрезов, распускания, смещения прядей и других дефектов применять запрещается.

Не рекомендуется применять капроновые канаты для оснащения шлюпталей, так как капроновое волокно теряет прочность от солнечной радиации; во время приложения нагрузки капроновый канат значительно удлиняется, поэтому не следует его использовать для бегучего такелажа и шлюпок.

В аварийно спасательной службе использование капроновых канатов для подъемных и подобных работ также не всегда возможно. При продолжительных

нагрузках они вытягиваются примерно на 30%. Такое увеличение длины каната при изменении погоды может вызвать смещение спасательного судна и привести к срыву водолазных работ.

Приложение 4

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ КАНАТОВ

В процессе эксплуатации из-за повреждений поверхности капроновые канаты теряют прочность, которая превышает аналогичные потери равнопрочных стальных или растительных канатов (прочность капронового каната составляет 50—60% прочности всех волокон и 65—70% всех каболок).

При эксплуатации капроновых канатов в качестве швартовных следует помнить, что они чувствительны к трению (могут разлохмачиваться и оплавляться). Запрещается допускать соприкосновения каната с угловыми и острыми металлическими поверхностями; канаты следует пропускать через роульсы. Для уменьшения истирания капроновых канатов в местах соприкосновения их с киповыми планками, швартовными клюзами и другими поверхностями необходимо подкладывать маты либо обертывать канат парусиной. Надо следить, чтобы рабочие поверхности швартовных барабанов, кнехтов, роульсов и других устройств, соприкасающиеся с канатами, были гладкими и не имели повреждений, заусенцев и ржавчины.

Во время швартовных и промысловых операций рекомендуется периодически выбирать или потравливать канат для того, чтобы участок усиленного трения не приходился все время на одно и то же место каната.

Капроновые канаты чувствительны не только к трению, но и к солнечной радиации. Вследствие длительного воздействия солнечного света разрывная прочность каната уменьшается примерно на 30%. Поэтому хранить капроновые канаты следует в помещениях, защищенных от солнечных лучей, а находящиеся на открытых палубах — накрывать брезентовыми чехлами.

С фабрик канаты поступают с повышенной круткой, поэтому перед использованием их необходимо несколько раскрутить. В промысловых условиях канат крепят к судну за один конец и буксируют некоторое время, при этом он частично раскручивается. Процесс раскручивания называется размолаживанием каната. Во время этого процесса необходимо следить, чтобы канат не подвергался истиранию; следует избегать протаскивания каната по грунту, так как попадание песка и других твердых частиц между прядями или внутрь их вызывает преждевременное его разрушение. Если канат попал в песок, его нужно тщательно промыть

Выбраковка капроновых канатов должна производиться через каждые 4-5 швартовок, а в случае стоянок на швартовах при сильных ветрах или после использования каната в качестве буксира — до начала и после окончания следующих швартовных или буксировочных работ. Выбраковка производится по

фактическому состоянию каната путем визуального осмотра каната по всей линии. Выбракованный канат необходимо удалить с места проведения работ.

В случае необходимости сращивания капроновых канатов для достижения соединения, равнопрочного с самим канатом, необходимо, чтобы свободная длина заделываемых прядей была не меньше 100 мм, прижата к коренному концу и оклетневана.

При накладывании стопора необходимо строго соблюдать правила по его заводке. При этом применяется стопор только из растительного каната; цепным стопором пользоваться запрещается. Разрушающая нагрузка стопора должна быть не менее 0,15 разрывного усилия каната, для которого он предназначен.

Во время швартовки при сильном порывистом ветре рекомендуется уменьшать скорость выбирания каната.

Приложение 5

УХОД И ХРАНЕНИЕ

После употребления капроновые канаты необходимо тщательно промыть забортной водой. Перед укладкой канат должен быть просушен.

При обмерзании капронового каната следует производить его оттаивание при температуре не выше 30 °С. Используемые для этих целей вода или воздух должны быть нагреты до 30 °С.

При сметывании каната с вьюшки нужно следить, чтобы он находился под небольшим натяжением.

Канаты необходимо периодически проветривать. Раскладывать или развешивать их для проветривания нужно в тени, так как от солнечной радиации они теряют прочность.

Укладывать капроновые канаты для хранения необходимо на деревянные решетки в бухтах или на вьюшках. Канат следует укладывать в бухту по часовой или против часовой стрелки, в зависимости от направления крутки каната, закреплять в четырех местах схватками из растительного троса, концы которых убрать внутрь бухт.

Капроновые канаты необходимо хранить в закрытых помещениях. При хранении канатов на открытых палубах бухты или вьюшки с канатами нужно зачехлить.

Нельзя хранить капроновые канаты вблизи паровых котлов, трубопроводов, дымовых труб и в других местах с высокой температурой,

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МИНИСТЕРСТВО РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ФОРМА О-В

Утверждена

Управлением эксплуатации флота

и портов Минрыбхоза СССР

8 декабря 1970 г.

ЕДИНАЯ КНИГА

актов осмотра судна, регистрации проведения инструктажа и учебных тревог

_____(тип и название судна)

ЕДИНАЯ КНИГА

актов осмотра судна, регистрации проведения инструктажа и учебных тревог

Тип и название судна———————————————————

Назначение судна———————————————————————

Вместимость, рег. т———————————————————————

Количество экипажа ———————————————————————

Разряд Регистра———————————————————————

Судовладелец———————————————————————

М. П, Капитан флота———————

ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЕДИНОЙ КНИГИ

АКТОВ ОСМОТРА СУДНА,

РЕГИСТРАЦИИ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТРУКТАЖА И УЧЕБНЫХ ТРЕВОГ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1..Единая книга актов осмотра судна, регистрации проведения инструктажа и учебных тревог является сборником бланков официальных документов, регистрирующих техническое, санитарное и противопожарное состояние судна, выполнение судовой администрацией и экипажем судна правил, норм и инструкций, действующих на флоте рыбной промышленности, и проведение инструктажа и учебных тревог.

2. Форма Единой книги осмотра судна утверждена Министерством рыбного хозяйства СССР 8 декабря 1970 г.

3. Книга выполнена на листах форматом 150X210 мм и содержит, кроме настоящей инструкции по ее ведению, 20 бланков акта осмотра судна Госрыбфлотинспекцией, 20— акта осмотра судна санитарной инспекцией, 20 — акта осмотра судна

пожарной инспекцией, 15—регистрации проведения инструктажа по технике безопасности и производственной санитарии, 15 — регистрации проведения инструктажа по пожарной безопасности, 15 — регистрации проведения учебных тревог и 15 — записи должностных лиц, посетивших судно.

4. Книга выдается судовладельцем по одному экземпляру на каждое судно, подлежащее надзору инспектирующих органов, под расписку капитану (судоводителю); хранится в ходовой рубке и предъявляется вахтенным начальником по первому требованию представителей органов надзора и должностных лиц, посетивших судно со служебными целями.

5. При выдаче книги на судно капитан флота предприятия-судовладельца (или лицо, исполняющее его обязанности) должен заполнить титульный лист книги, скрепить книгу своей подписью и печатью предприятия-судовладельца и зарегистрировать выдачу книги на судно в журнале судовых документов, записав регистрационный номер на титульном листе книги. Вырывать листы из книги категорически запрещается.

6. Исправления и помарки в тексте записей не допускаются. При необходимости внесения исправлений неверный текст следует зачеркнуть тонкой чертой, заключить в скобки, а исправление или дополнение записать после текста, оговорив его и скрепив подписью. Исправленные тонкой чертой цифровые записи допускается проставлять выше неверных.

7. Капитан (судоводитель) обязан систематически проверять записи, произведенные в книге, принимать меры к устранению замеченных недостатков в установленные сроки и делать отметку о выполнении или принятых мерах с указанием даты и за своей подписью. Капитан флота предприятия-судовладельца также обязан производить систематические проверки и контролировать выполнение внесенных в нее требований. По результатам контроля он должен сделать запись на бланке «Записи должностных лиц, посетивших судно». При невыполнении требований органов надзора или должностных лиц в установленные сроки виновные в этом подвергаются взысканию, о чем также делается отметка на этом бланке.

8. При полном использовании одного из разделов книги капитан (судоводитель) обязан сдать ее капитану флота предприятия-судовладельца, который должен проверить книгу и заменить ее на новую. При этом требования органов надзора и замечания должностных лиц, оставшиеся невыполненными, переносятся в соответствующий раздел новой книги.

II. ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЗАПИСЕЙ

9. Представители санитарной инспекции, Госрыбфлотинспекций, других инспекций и работники ВОХР оформляют результаты осмотра судна актами в специально отведенных для них разделах книги. Акт оформляется в двух экземплярах, один из которых остается в книге, а другой — у представителя органа

надзора для контроля за исполнением предписаний и сообщения предприятию-судовладельцу об обнаруженных недостатках.

Акты должны составляться и в тех случаях, если представитель органа надзора не обнаружил недостатков на судне.

Для оформления вторых экземпляров акта подкладывается чистый лист бумаги, и запись производится через копировальную бумагу без подчисток и помарок.

Производить записи простым карандашом и вырывать листы из книги категорически запрещается.

Вверху бланка Акта осмотра судна пишется пункт или место осмотра и дата проведения осмотра. Под заголовком акта записывается название или номер осматриваемого судна, номер судового свидетельства, тип и назначение судна, вместимость судна в регистровых тоннах, число членов экипажа и пассажиров, наименование предприятия-судовладельца и объединения, в которое это предприятие входит, должность, фамилия, имя и отчество судоводителя и лица, производившего осмотр.

Под этими данными в табличной форме ведутся следующие записи:

— замечания инспектирующего лица по обнаруженным недостаткам и требования по их устранению;

— сроки исполнения требований,

— отметки капитана о мерах, принятых для устранения замечаний, с указанием даты исполнения или причины и виновника неисполнения.

Оставшаяся незаполненной часть бланка перечеркивается знаком «z» и в конце бланка ставятся подписи производившего осмотр представителя органа надзора и капитана (судоводителя).

Неустраненные замечания, срок выполнения которых истек ко времени проведения следующего очередного или внеочередного осмотра, заносятся в акт этого осмотра с отметкой «Не устранено в срок»

10. Формы листов регистрации проведения инструктажа по технике безопасности и производственной санитарии и листов Регистрации проведения инструктажа по пожарной безопасности заполняются теми лицами комсостава судна, на которых капитаном судна возложена обязанность проведения того или иного вида инструктажа. Заполнение листов регистрации инструктажа карандашами запрещается.

Обе табличные формы листов регистрации инструктажа одинаковы и в них производятся следующие записи

— фамилия, имя и отчество члена экипажа, получившего инструктаж;

— должность проинструктированного члена экипажа по штатному расписанию (по судовой роли);

— стаж работы проинструктированного члена экипажа в должности, указанной в графе «Должность»;

— дата проведения инструктажа (число, месяц, год);

— подпись члена экипажа, получившего инструктаж,

— должность и подпись лица, проводившего инструктаж.

Первичный инструктаж проводится с каждым вновь поступающим на судно членом команды непосредственно на рабочем месте, повторный (очередной) — один раз в месяц, внеочередной—по усмотрению капитана, а также в случае нарушения правил техники безопасности, производственной санитарии или пожарной безопасности

Очередность проведенного инструктажа следует указать сокращенно в графе «Дата проведения инструктажа» в скобках под датой проведения инструктажа первичный — пер.; очередной— очер.; внеочередной — вн/о. Инструктаж должен проводиться по правилам и инструкциям, действующим на данный период.

11. Формы листов Регистрации проведения учебных тревог заполняются лицами, которые руководят действиями команды судна по тревоге. В формах проводятся следующие записи:

— дата проведения учебной тревоги;

— вид тревоги (водяная, пожарная, «человек за бортом»), пункт (место) нахождения судна во время объявления тревоги, вид эксплуатационного состояния судна во время объявления тревоги (на ходу, на стоянке);

— время объявления тревоги, готовность по тревоге и отбоя в часах и минутах;

— в сжатой, но четкой и ясной форме капитаном дается характеристика действий экипажа по тревоге, вносятся замечания и предложения по результатам тревоги и после произведенных записей ставится подпись капитана.

Общесудовые учебные тревоги должны производиться систематически, в соответствии с расписанием судовых тревог и существующими инструкциями. Дата, место, время и вид проводимой тревоги намечаются по усмотрению капитана или инспектирующего лица.

12. Должностные лица Минрыбхоза СССР, производственных объединений и предприятий рыбной промышленности, находящиеся при исполнении служебных обязанностей, во время посещения судна могут вносить свои замечания, предложения и прочие записи в бланки записи должностных лиц, посетивших судно. Лицо, сделавшее запись, должно поставить дату, свою должность и подпись, с указанием фамилии в скобках. При наличии в записи замечаний, распоряжений или требований следует указать дату исполнения последних.

Капитан (судоводитель) в соответствующей графе бланка должен сделать отметку о выполнении или принятых мерах по предъявленным замечаниям и

распоряжениям. Сделанная запись скрепляется датой и подписью.

(пункт или место осмотра) « ——— » _____ 19 г.

АКТ №_____

осмотра судна Госрыбфлотинспекцией

Тип и название судна———————————————————————

№ судового свидетельства ———————————————————

Назначение судна ————————————————————————

Вместимость, рег. т————————————————————————

Число членов экипажа \ пассажиров чел ———————————————

Судовладелец———————————————————— (наименование предприятия и объединения в которое оно входит)

Судоводитель———————————————— (должность фамилия имя, отчество)

Осмотр произвел————————————————(должность фамилия имя, отчество)

Замечания и требования лица, производившего осмотр	Срок исполнения	Контроль исполнения требований и подпись капитана

Оборотная сторона

Замечания и требования лица производившего осмотр	Срок исполнения	Контроль исполнения требований и подпись капитана

Подпись лица, производившего осмотр————————————————

Подпись капитана (судоводителя) ———————————————————

(пункт или место осмотра) « ——— » _____ 19 г.

АКТ №_____

осмотра судна санитарной инспекцией

Тип и название судна ———————————————

№ судового свидетельства———————————————

Назначение судна ————————————————

Вместимость, рег. т,————————————————

Число членов экипажа \ пассажиров чел ———————————————

Судовладелец ————————————————— (наименование предприятия и объединения, в которое оно входит)

Судоводитель ————————————(должность, фамилия, имя отчество)

Осмотр произвел ———————————— (должность, фамилия имя, отчество)

Замечания и требования лица, производившего осмотр	Срок исполнения	Контроль исполнения требований и подпись капитана

Оборотная сторона

Замечания и требования лица, производившего осмотр	Срок исполнения	Контроль исполнения требований и подпись капитана

Подпись лица, производившего осмотр———————————————

Подпись капитана (судоводителя)———————————————

(пункт или место осмотра) « ——— » _____
19 г.

АКТ №———————

осмотра судна пожарной инспекцией

Тип и название судна _____

№ судового свидетельства———————————————————

Назначение судна———————————————————————

Вместимость, рег. т———————————————————

Число членов экипажа \ пассажиров чел ———————————————

Судовладелец ———————————————— (наименование предприятия и объдинения в которое оно входит)

Судоводитель ———————————————————— (должность фамилия, имя отчество)

Осмотр произвел ———————————————————— (должность, фамилия имя отчество)

Замечания и требования лица производившего осмотр	Срок исполнения	Контроль исполнения требований и подпись капитана

Оборотная сторона

Замечания и требования лица,	Срок исполнения	Контроль исполнения

производившего осмотр		требований и подпись капитана

Подпись лица, производившего осмотр———

Подпись капитана (судоводителя) ————

РЕГИСТРАЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТРУКТАЖА ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ САНИТАРИИ

Фамилия, имя, отчество проинструктированного члена экипажа	Должность	Стаж работы в данной должности, лет, мес	Дата проведения инструктажа	Подпись проинструктированного члена экипажа	Должность и подпись лица, проводившего инструктаж

Оборотная сторона

Фамилия, имя, отчество проинструктированного члена экипажа	Должность	Стаж работы в данной должности, лет, мес	Дата проведения инструктажа	Подпись проинструктированного члена экипажа	Должность и подпись лица, проводившего инструктаж

РЕГИСТРАЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТРУКТАЖА ПО ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Фамилия имя, отчество проинструктированного члена экипажа	Должность	Стаж работы в данной должности, лет. мес	Дата проведения инструктажа	Подпись проинструктированного члена экипажа	Должность и подпись лица, проводившего инструктаж

Оборотная сторона

Фамилия, имя, отчество проинструктированного члена экипажа	Должность	Стаж работы в данной должности, лет, мес	Дата проведения инструктажа	Подпись проинструктированного члена экипажа	Должность и подпись лица, проводившего инструктаж

РЕГИСТРАЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ УЧЕБНЫХ ТРЕВОГ

Дата	Вид и место проведения тревоги	Время. ч. мин			Краткий анализ и результаты проведенной тревоги, подпись капитана судна
		объявления тревоги	готовности по тревоге	отбоя тревоги	

Оборотная сторона

Дата	Вид и место проведения тревоги	Время, ч мин			Краткий анализ и результаты проведенной тревоги, подпись капитана судна
		объявления тревоги	готовности по тревоге	отбоя тревоги	

ЗАПИСИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, ПОСЕТИВШИХ СУДНО

Содержание записей	Отметка капитана о принятых мерах и о выполнении распоряжений

Оборотная сторона

Содержание записей	Отметка капитана о принятых мерах и о выполнении распоряжений

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения .....

1.1. Область распространения и порядок применения .....

1.2. Основные определения и пояснения . . . . .

1.3. Общие требования техники безопасности при проектировании и эксплуатации судов .

2. Техника безопасности при работе судов на открытых участках водной поверхности внутренних водоемов и прибрежных районов моря

2.1. Общие положения ....

2.2 Пересадка людей .....

3. Требования техники безопасности при производстве палубных работ

3.1. Швартовные операции . . ..

3.2. Работы с якорным устройством . . . .

3.3. Установка трапов и сходней .....

3.4. Грузовые работы . . . .

3.5. Работы со спасательными средствами . . ..

3.6. Работы в тяжелых метеорологических условиях .....

3.7. Судовые работы ... . , ...

4. Техника безопасности при обслуживании главных машин, вспомогательных механизмов и вспомогательных котлов .....

4.1. Общие положения . . . .

4.2. Судовые двигатели внутреннего сгорания .... . .

4.3 Дополнительные требования при эксплуатации карбюраторных двигателей . . . . .

4.4. Судовые вспомогательные котлы .....

4.5. Движители и валопроводы . . ..

4.6. Судовые системы и трубопроводы . . . .

4 7. Прием и хранение топлива и смазки . . ..

4.8 Выполнение ремонтных работ .....

5 Требования техники безопасности к беспалубным судам .....

6 Техника безопасности при обслуживании рефрижераторных установок

Общие положения

6 2. Монтаж и испытания холодильных установок после ремонта .

6.3. Обслуживание рефрижераторных установок .....

6.4. Хранение хладагента в баллонах и заправка системы ....

6.5. Защита обслуживающего персонала . .....

7 Техника безопасности при ведении промысла . . ..

7.1. Плавной и ставной сетной лов .....

7 2. Лов закидным неводом .....

7.3. Работы по добыче морепродуктов . . ..

7.4. Ремонт орудий лова .....

7.5. Работы по очистке тоней . . ..

8 Техника безопасности при обслуживании технологического оборудования и ручной обработке продуктов промысла .....

8.1. Общие положения ....

8.2. Морозильное оборудование и обработка рыбы льдом ....

8.3. Работы по приему (сдаче) рыбы на плавучих рыбоприемных пунктах (плашкоутах) ...

9. Техника безопасности при производстве ремонтных работ на судне .

9.1. Общие положения . . . .

9.2. Выморозочные работы ....

9.3 Организация рабочего места ....

9 4 Инструмент и оборудование . . . .

10 Техника безопасности при работах по бытовому обслуживанию экипажа судна .....

10.1. Работы на камбузе .....

10.2. Требования к судовым газовым бытовым установкам ....

Приложения

Приложение I. Положение о контроле за состоянием техники безопасности и производственной санитарии на судах Министерства рыбного хозяйства СССР . . . . .

.....

Приложение II. Положение о порядке освидетельствования, выдачи судовых документов и снабжения маломерных судов флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов, не подлежащих техническому надзору Регистра СССР и Речного регистра ....

Приложение III. Типовая инструкция по технике безопасности при работе с капроновыми канатами на судах флота рыбной промышленности СССР

Приложение IV. Единая книга актов осмотра судна, регистрации проведения инструктажа и учебных тревог