17. правила передвижения по забортным трапам и сходням

**Передвижение по забортным трапам и сходням**

Безопасный доступ на судно должен обеспечиваться с помощью забортных трапов или сходней, под которыми должны быть установлены предохранительные сетки, предотвращающие падение людей в воду или на причал.

Предохранительная сетка должна выступать за расположенные части нижней площадки трапа или боковые части сходни на расстояние не менее 1,5 м.

Разрешается оборачивать трап сеткой (сетка устанавливается под всем маршем трапа и ее края крепятся за поручни). Сетка должна иметь маркировочное кольцо, где указываются заводской номер, месяц и год изготовления. Срок службы сеток - 3 года.

В темное время суток трапы, сходни и проходы к ним должны быть освещены согласно Нормам искусственного освещения на судах морского флота.

При движении по трапам при посадке или высадке с судна члены экипажа должны проявлять осторожность. Не допускается перешагивать с причала на палубу или с палубы на причал.

Вахтенный у трапа должен следить за тем, чтобы при движении по забортному трапу:

(01) не превышалась допустимая нагрузка на трап (она указывается на тетиве трапа или в виде таблички прикрепленной на леере);

(02) отсутствовало скопление людей на площадках (более двух человек);

(03) не было движения встречных потоков на однопоточных трапах;

(04) люди, передвигающиеся по трапу, не шли «в ногу».

Если судно стоит так, что нижняя площадка забортного трапа находится над поверхностью причала (более 400 мм) или над водой, то должна быть проложена дополнительная сходня, закрепленная на площадке трапа, или установлена банкетка.

Нижнюю площадку забортного трапа следует устанавливать так, чтобы она не располагалась над швартовными канатами, заведенными на береговые швартовные тумбы, и находилась на расстоянии не менее 1,5 м от них.

Если верхний конец сходни опирается на релинги или фальшборт, то на палубе судна должен быть установлен и закреплен трап для перехода через фальшборт (фальшбортный трап).

На борту судна у забортного трапа или сходни, установленных в рабочее положение, должен находиться в доступном месте спасательный круг с линем длиной не менее 30 м.

**Передвижение по штормтрапам**

Прежде чем приступить к установке штормтрапа, следует произвести его внешний осмотр с целью выявления возможных повреждений.

Штормтрап должен подвешиваться так, чтобы:

(01) два его подвесных каната (тетивы) с каждой стороны были одинаково натянуты и закреплены на судне;

(02) балясины находились в горизонтальном положении;

(03) исключалось перекручивание при передвижении по нему;

(04) нижняя балясина касалась поверхности воды, причала или палубы плавсредства.

Безопасный доступ должен быть обеспечен с обоих концов трапа:

(01) с верхнего конца штормтрапа на палубу судна;

(02) с баржи или другого плавсредства, со льда к нижнему концу штормтрапа.

Запрещается крепить штормтрап на борту за балясины. У места установки штормтрапа, в случаях перехода через фальшборт или леерное ограждение, должен быть надежно закреплен фальшбортный трап (полутрап) с поручнями с обоих сторон.

При спуске или подъеме на штормтрапе может находиться только один человек; держаться при этом надо не за балясины, а за тетивы; руки поднимающегося (спускающегося) должны быть свободны. Личные вещи (сумки и т.п.) поднимаются на борт на лине.

Передвижение по штормтрапу допускается при наличии на человеке предохранительного пояса со страховочным канатом во всех случаях при невозможности использования забортного трапа. Длина страховочного каната должна быть на 1,0 м короче, чем расстояние от места его крепления на борту судна до льда, причала или плавсредства, а слабина должна выбираться (травиться) через утку страхующим матросом.

Вахтенный помощник капитана обязан следить за тем, чтобы при обледенении штормтрап был заменен.

**Запрещается пользоваться штормтрапом**

* если повреждена или отсутствует хотя бы одна балясина
* наблюдаются повреждения на тетивах
* при обледенении

<https://studfile.net/preview/9572383/page:5/>

18. правила передвижения по штормтрапу на рейде и в море

100. При передвижении по трапам на рейде или в море:

1) при посадке на судно, высадке с него или пересадке на рейде

или в море следует пользоваться забортным трапом;

2) в исключительных случаях допускается использовать

штормтрап;

3) при использовании для пересадки людей грузоподъемных

устройств (стрелы или крана) обеспечивается надлежащая прочность

контейнера;

4) при использовании для пересадки людей грузоподъемных

устройств на людях должны быть надеты спасательные жилеты;

5) спуск забортного трапа на рейде разрешается только в период

посадки и высадки людей, в остальных случаях он должен находиться в

горизонтальном положении;

6) в тех случаях, когда посадка людей производится через

понтоны, отшвартованные к борту судна, забортные трапы разрешается

не поднимать в течение всего периода нахождения огражденных

понтонов у борта, у опущенного трапа должен находиться вахтенный

матрос.

101. При передвижении по штормтрапам на судне:

1) штормтрапы не должны использоваться ни для каких других

целей, кроме обеспечения доступа с судна на плавсредство с более

низким надводным бортом или на лед;

2) штормтрап перед его использованием должен быть проверен

боцманом, при этом необходимо убедиться в том, что штормтрап имеет

инвентарный номер и дату испытания, срок испытания не истек,

отсутствуют обрывы хотя бы одной из прядей тетив, все балясины

находятся на местах и они параллельны друг другу, на балясинах

отсутствуют трещины или сколы, отсутствует смещение бензелей и

перепревшей или сгоревшей пряди;

3) штормтрап должен подвешиваться таким образом, чтобы два его

подвесных каната с каждой стороны были, насколько это возможно,

одинаково натянуты и закреплены на судне и балясины были в

горизонтальном положении, исключалось перекручивание;

4) крепление штормтрапа должно производиться тетивами за рымы,

утки, обухи и другие прочные судовые конструкции, а не за балясины;

5) штормтрап должен висеть полностью развернутым, доставать

своей нижней балясиной до уровня воды или палубы судна и не

располагаться под отливным отверстием в борту судна на расстоянии

менее 1,5 м от него;

6) безопасный доступ должен быть обеспечен с обоих концов

трапа, как с верхнего его конца на палубу судна, так и с баржи или

другого плавсредства или льда к нижнему концу штормтрапа;

7) у места установки штормтрапа при необходимости перехода

через фальшборт или леерное ограждение следует закрепить

фальшбортный трап или другое равноценное устройство;

8) при использовании штормтрапа следует исключить возможность

соприкосновения человека с выступающей частью судна или другими

предметами;

9) не допускается нахождение на штормтрапе более одного

человека;

10) при подъеме и спуске по штормтрапу на людях должны быть

надеты предохранительные пояса с прикрепленным страховочным

канатом, который крепится, выбирается или потравливается выделенным

членом экипажа судна таким образом, чтобы удержать человека в

случае возможного его падения в воду.

Ответственность за соблюдение этого требования несет вахтенный

помощник капитана;

11) вахтенный помощник капитана обязан следить за тем, чтобы в

случае обледенения штормтрап был заменен.

<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102074279&backlink=1&nd=102363162>

19. организация работы в замкнутых, труднодоступных, плохо вентилируемых помещениях судна

**VI. Требования охраны труда при работах в замкнутых,**

**труднодоступных, плохо вентилируемых помещениях**

61. Для доступа в замкнутое помещение должны быть открыты не менее двух горловин при их наличии (лазов, люков). Одна из горловин используется для вентиляционных шлангов, систем сжатого воздуха, переносного освещения. Другая горловина предназначена для входа (выхода) людей.

62. До проведения работ в замкнутых помещениях они должны быть провентилированы, а операции по перекачке или перемещению грузов должны быть приостановлены.

63. Решение о методе вентиляции (естественная, штатная принудительная, переносные вентиляторы) должно приниматься руководителем работ.

64. После вентилирования замкнутых помещений судна в них должен быть произведен инструментальный анализ состава воздушной среды на процентное содержание кислорода (далее - анализ), которое должно составлять не менее 20%, и на присутствие вредных газов, паров, аэрозолей, которые не должны превышать предельно допустимой концентрации (далее - ПДК).

65. Анализ должен проводиться обученным лицом, используемые газоанализаторы должны быть поверены. Анализ производится на различных уровнях в помещении от его основания.

66. Проведение работ должно быть организовано так, чтобы на каждого работающего в замкнутом помещении был наблюдающий, который должен находиться у горловины (лаза, люка) вне этого помещения.

67. Необходимо обеспечить связь между вахтенным помощником (вахтенным механиком) и наблюдающим.

68. Наблюдающий должен находиться в назначенном ему месте и постоянно поддерживать связь с работающим во время его нахождения в замкнутом помещении, используя указанные в приложении к Правилам сигналы. Каждый сигнал повторяется принявшим его. В распоряжении наблюдающего должен быть комплект изолирующих СИЗ и аптечка. В случае если танк, цистерна не дегазированы, наблюдающему запрещается находиться на расстоянии ближе 1 м от горловины танка, цистерны.

69. Члены экипажа судна, входящие в замкнутые помещения, должны быть обеспечены СИЗ, предохранительным поясом с заплечными лямками и страховочной привязью, второй конец которой должен находиться у наблюдающего и использоваться в качестве сигнального.

70. Работа членов экипажа судна в замкнутых помещениях без наблюдающего запрещается.

71. Руководитель работы обязан до входа членов экипажа судна в замкнутое помещение провести с ними и наблюдающими целевой инструктаж по охране труда, который регистрируется в журнале регистрации инструктажей по охране труда.

72. При получении сигнала "самостоятельно выйти не могу" или при отсутствии ответа на сигнал от работающего в замкнутом, труднодоступном помещении страхующий у люка (горловины) должен поднять пострадавшего наверх и немедленно доложить об этом руководителю работ.

73. В случае возникновения ситуации, отличной от штатной, наблюдающий, доложив об этом руководителю работ, не должен входить в замкнутое помещение до тех пор, пока не прибудет помощь.

74. В цистернах и танках из-под нефтепродуктов для освещения должны применяться переносные аккумуляторные фонари взрывобезопасного исполнения с напряжением 12 В.

75. Рабочий инструмент, приспособления, материалы, используемые в замкнутых помещениях, должны доставляться к месту работ в сумках, инструментальных ящиках, парусиновых мешках.

76. При необходимости проведения работ в замкнутых помещениях с недостатком кислорода или наличием токсичных газов работы следует производить в изолирующих средствах индивидуальной защиты органов дыхания (далее - СИЗОД) или в шланговых противогазах с принудительной подачей воздуха.

77. При возникновении недомогания у работающих в замкнутом пространстве работы в нем должны быть прекращены, а работающие эвакуированы из замкнутого пространства. Об инциденте информируется капитан судна. После оказания первой помощи (при наличии на судне медицинского работника - медицинской помощи) работающему и устранения причины недомогания работы могут быть возобновлены по решению капитана судна после оформления наряда-допуска.

<http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373316/8ed51f8476904e243b8ef6a82d3099457114432f/>

**Требования охраны труда при работах в замкнутых,**

**труднодоступных, плохо вентилируемых помещениях**

65. Все замкнутые, труднодоступные и плохо вентилируемые помещения (далее - замкнутые помещения) на судне (грузовые трюмы, топливные и балластные танки и цистерны, насосные и компрессорные отделения, пространство двойного дна, коффердамы, сухие отсеки, коробчатые кили, фекальные танки, подпалубные коридоры, помещения для хранения баллонов со сжатыми газами, аккумуляторные помещения, канатные ящики, помещения газогенераторной станции инертных газов, помещения хранения углекислоты и других газов, предназначенных для пожаротушения или инертизации) представляют опасность в связи с недостатком в атмосфере этих помещений кислорода (менее 20%) или наличия воспламеняющихся или токсичных газов.

66. Спуск и работа в замкнутых помещениях разрешаются под руководством старшего (главного) механика или старшего помощника капитана (по их заведованию) с оформлением Разрешения.

67. Для доступа в замкнутое помещение должны быть открыты не менее двух горловин при их наличии (лазов, люков). Одна из горловин используется для вентиляционных шлангов, систем сжатого воздуха, переносного освещения. Другая горловина предназначена для входа (выхода) людей.

68. До проведения работ в замкнутых помещениях они должны быть провентилированы, а операции по перекачке или перемещению грузов должны быть приостановлены.

69. Решение о методе вентиляции (естественная, штатная принудительная, переносные вентиляторы) должно приниматься руководителем работ.

70. После вентилирования замкнутых помещений судна в них должен быть произведен инструментальный анализ состава воздушной среды на процентное содержание кислорода (далее - анализ), которое должно составлять не менее 20%, и на присутствие вредных газов, паров, аэрозолей, которые не должны превышать предельно допустимой концентрации (далее - ПДК).

71. Анализ должен проводиться обученным лицом, используемые газоанализаторы должны быть поверены. Анализ производится на различных уровнях в помещении от его основания.

72. Проведение работ должно быть организовано так, чтобы на каждого работающего в замкнутом помещении был наблюдающий, который должен находиться у горловины (лаза, люка) вне этого помещения.

73. Необходимо обеспечить связь между вахтенным помощником (вахтенным механиком) и наблюдающим.

74. Наблюдающий должен находиться в назначенном ему месте и постоянно поддерживать связь с работающим во время его нахождения в замкнутом помещении, используя указанные в [приложении](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_167282/d1b7320a90608416e05754344d7d05f0fb375c11/#dst102898) к Правилам сигналы. Каждый сигнал повторяется принявшим его. В распоряжении наблюдающего должен быть комплект изолирующих СИЗ и аптечка. В случае если танк, цистерна не дегазированы, наблюдающему запрещается находиться на расстоянии ближе 1 м от горловины танка, цистерны.

75. Члены экипажа судна, входящие в замкнутые помещения, должны быть обеспечены СИЗ, предохранительным поясом с заплечными лямками и страховочной привязью, второй конец которой должен находиться у наблюдающего и использоваться в качестве сигнального.

76. Работа членов экипажа судна в замкнутых помещениях без наблюдающего запрещается.

77. Руководитель работы обязан до входа членов экипажа судна в замкнутое помещение провести с ними и наблюдающими целевой инструктаж по охране труда, который регистрируется в журнале регистрации инструктажей по охране труда.

78. При получении сигнала "самостоятельно выйти не могу" или при отсутствии ответа на сигнал от работающего в замкнутом, труднодоступном помещении страхующий у люка (горловины) должен поднять пострадавшего наверх и немедленно доложить об этом руководителю работ.

79. При невозможности подъема работающего в замкнутом пространстве спуск в помещение для оказания ему помощи должен производиться с соблюдением требований Правил (при наличии второго лица - страхующего, предохранительного пояса с канатом, с применением СИЗ). Руководитель работы лично контролирует ход выполнения этих работ.

80. В случае возникновения ситуации, отличной от штатной, наблюдающий не должен входить в замкнутое помещение до тех пор, пока не прибудет помощь. Сигнальные концы каната, используемые в аварийной ситуации, должны быть четко обозначены, а подаваемые сигналы понятны всем задействованным лицам.

81. В цистернах и танках из-под нефтепродуктов для освещения должны применяться переносные аккумуляторные фонари взрывобезопасного исполнения с напряжением 12 В. Для работы в этих помещениях должен применяться инструмент и приспособления, исключающие искрообразование при ударе.

82. Рабочий инструмент, приспособления, материалы, используемые в замкнутых помещениях, должны доставляться к месту работ в специальных сумках, инструментальных ящиках, парусиновых мешках.

83. При необходимости проведения работ в замкнутых помещениях с недостатком кислорода или наличием токсичных газов работы следует производить в изолирующих средствах индивидуальной защиты органов дыхания (далее - СИЗОД) или в шланговых противогазах с принудительной подачей воздуха.

84. При применении изолирующих СИЗОД для обеспечения работ в замкнутых помещениях должны выполняться следующие условия:

1) воздуходувка СИЗОД должна быть установлена в месте, где в воздухе отсутствуют вредные вещества и достаточно кислорода;

2) на все время работы воздуходувки СИЗОД около нее должно находиться специально назначенное лицо, обеспечивающее бесперебойную работу воздуходувки.

В случае прекращения ее работы следует немедленно перейти на ручной привод и одновременно дать команду работающим выходить из помещения;

3) около горловины танка или цистерны должны находиться два комплекта масок, присоединенных к воздуходувке, два предохранительных пояса со страховочной привязью, два комплекта СИЗ (комбинезон и обувь), исправный аккумуляторный фонарь во взрывобезопасном исполнении;

4) наблюдающий должен постоянно находиться у горловины танка или цистерны, не выпускать из рук страховочный (сигнальный) канат, держать его постоянно натянутым и поддерживать связь с работающими в танке или цистерне.

85. При возникновении недомогания у работающих в замкнутом пространстве все работы в нем должны быть прекращены, а работающие эвакуированы из замкнутого пространства. Работы в замкнутом помещении могут быть продолжены после установления причин недомогания у работающих и их устранения.

<http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_167282/a3af17554a5a589ab75d011f933e160b5b3a1679/>

<http://trudova-ohrana.ru/texnika-bezopasnosti/tehnika-bezopasnosti-na-flote/988-raboty-v-zamknutyh-i-trudnodostupnyh-pomeshhenijah.html>

20. выполнение работ на судне в штормовых условиях

В исключительных случаях или аварийных ситуациях и только с разрешения капитана могут проводиться палубные работы в штормовых условиях:

- непосредственное руководство работами на месте обеспечивает лицо командного состава, имеющее стаж работы на флоте не менее трех лет;

- перед выходом людей на палубу необходимо лечь на курс и изменить ход для уменьшения заливания палубы волнами, на мостике выставляется наблюдатель для предупреждения о подходе случайной крупной волны;

- на работающих должны быть надеты спасательные жилеты и страховочные пояса;

- в темное время суток места должны освещаться прожекторами, стационарными люстрами;

- непосредственный руководитель свистком предупреждает работающих об опасности (один длинный свисток - приступить к работе, ряд коротких свистков - прекратить работу, укрыться);

- перед каждым выходом на открытую палубу работающих с ними проводят инструктаж, проверяется знание сигналов, указываются ближайшие места для укрытия;

- к работе на палубе допускаются наиболее квалифицированные лица;

Применение средств индивидуальной защиты

Одним из важных мероприятий для защиты работающих от не устраненных опасностей труда является применение средств индивидуальной защиты (СИЗ). К ним относятся: спецодежда, спецобувь, средства защиты органов человека от вредных производств ственных факторов и предохранительные приспособления. СИЗ применяются в тех случаях, когда безопасность труда не может быть обеспечена путем организации производства и использования соответствующих конструкций судового оборудования и средств коллективной защиты. Какие защитные средства необходимо использовать определяется характером выполняемых работы, а также метеорологическими условиями.

<https://studbooks.net/1497049/bzhd/vypolnenie_rabot_shtormovyh_usloviyah>

21. Организация посадки, высадки пассажиров с судна

III. Посадка (высадка) и нахождение на судне пассажиров

21. Пассажир должен заблаговременно, не позднее установленного перевозчиком времени и по указанному перевозчиком адресу прибыть для оформления багажа в случае необходимости выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным и другими видами контроля, а также к месту посадки на судно.

22. В порту перевозчик обеспечивает: посадку (высадку) пассажиров на судно, доставку пассажиров к месту стоянки судна в случае необходимости; оформление багажа, доставку багажа к месту стоянки судна, погрузку, размещение и крепление багажа на борту судна, а также выгрузку, транспортировку и выдачу багажа пассажирам. Перевозчик обязан обеспечить организованное и безопасное осуществление посадки (высадки) пассажиров, а также контроль за выходом пассажиров на берег и возвращением их на судно в портах по маршруту перевозки.

23. Очередность посадки и высадки пассажиров, а также возможность нахождения на судне провожающих/встречающих устанавливается перевозчиком.

24. Начинать посадку и высадку пассажиров у причала разрешатся только после полной от швартовки судна и установки трапа. При этом посадка пассажиров на судно осуществляется после высадки пассажиров.

25. Доставка пассажиров и багажа на берег с судна, стоящего на рейде, а также с берега на судно, стоящее на рейде, обеспечивается в соответствии с требованиями по безопасности мореплавания, установленными Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним\*(6). Стоимость такой доставки входит в стоимость перевозки.

26. После посадки на судно пассажиры должны быть проинформированы: о порядке пользования пассажирскими помещениями; о схеме расположения помещений судна, предназначенных для использования пассажирами; о правилах поведения пассажира на борту судна; о порядке использования и местонахождении спасательных индивидуальных и коллективных средств, порядке эвакуации пассажиров; о времени работы судовых пунктов обслуживания пассажиров; о месте выдачи багажа в порту назначения.

https://sch1623u.mskobr.ru/files/pravila\_perevozki\_grupp\_detej\_vodnym\_transportom.pdf