



# АО "Мурманский морской торговый порт"

## ПРИКАЗ

02.11.2018

№ 233-од

Мурманск

### Об утверждении инструкции по охране труда

Руководствуясь ст. 212 Трудового кодекса Российской Федерации, п. 5.4 "Методических рекомендаций по разработке государственных нормативных требований охраны труда", утвержденных постановлением Министерства труда и социального развития РФ от 17.12.2002 № 80,

#### ПРИКАЗЫВАЮ:

1 Утвердить Инструкцию № 28 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) выполняющего функции сигнальщика-сцепщика, и для водителя автопогрузчика с автосцепом.

2 Начальникам грузовых районов № 1, № 2 обеспечить проведение внепланового инструктажа по охране труда с работниками указанными в пункте 1 настоящего приказа с регистрацией в журнале инструктажа на рабочем месте.

Срок: до 30.11.2018.

3 Считать утратившей силу Инструкцию № 28 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) выполняющего функции сигнальщика-сцепщика, и для водителя автопогрузчика с автосцепом, утвержденную приказом от 05.08.2013 № 382-од.

4 Контроль исполнения приказа возложить на директора по охране труда, пожарной и промышленной безопасности Дегтярева А.В.

И.о. генерального директора

С.В. Руденко

#### Рассылка:

Дегтярев А.В.  
Анисимов А.С.  
Начальник грузового района № 1  
Начальник грузового района № 2  
Комплекс механизации  
ДЖТ  
ОИиДО (оригинал)

Исп. Усманов Д.А. тел. 01-47



ОТ-И-ММТП

**Инструкция № 28 по охране труда для механизатора (докера-механизатора)  
выполняющего функции сигнальщика-сцепщика, и для водителя  
автопогрузчика с автосцепом**

---

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«МУРМАНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**

---

**Процесс  
«Охрана труда, промышленная безопасность и экология»**

---

**Инструкция № 28 по охране труда для механизатора  
(докера-механизатора) выполняющего функции  
сигнальщика-сцепщика, и для водителя  
автопогрузчика с автосцепом**

---

**Версия 1.0  
г. Мурманск**

**Сведения о документе**

- 1 ВЛАДЕЛЕЦ ПРОЦЕССА: Директор по охране труда, пожарной и промышленной безопасности.
- 2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ: «02 11 2018 приказом № 233-од
- 3 ВВЕДЕН ВЗАМЕН: Инструкции № 28 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) выполняющего функции сигнальщика-сцепщика, и для водителя автопогрузчика с автосцепом, утвержденной приказом от 05.08.2013 № 382-од.

Настоящий документ поддерживается в электронном виде.

Дата печати \_\_\_\_\_

Ответственность за актуальность неуправляемой (печатной) версии возлагается на пользователя.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Инструкция № 28 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) выполняющего функции сигнальщика-сцепщика, и для водителя автопогрузчика с автосцепом разработана в соответствии с требованиями Постановления Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 17.12.2002 № 80 «Об утверждении методических рекомендаций по разработке государственных нормативных требований охраны труда», правилами охраны труда в морских портах ПОТ РО-152-31.82.03-96, инструкции № 14 по охране труда для работников порта и станций железной дороги ТОИ-РД 31.82.05.14-95.

Инструкция № 28 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) выполняющего функции сигнальщика-сцепщика, и для водителя автопогрузчика с автосцепом

1 Разработана: Комплексом механизации АО «ММТП».

2 Внесена: Дирекцией по охране труда, пожарной и промышленной безопасности АО «ММТП».

3 Введена в действие: Приказом от «02» 11 2018 № 233-оэ

4 Период актуализации: 5 лет.

## **СОДЕРЖАНИЕ**

|  |    |
|--|----|
| 1 Общие требования охраны труда.....                       | 4  |
| 2 Требования безопасности перед началом работы.....        | 7  |
| 3 Требования охраны труда во время работы.....             | 8  |
| 4 Сигналы и скорости движения.....                         | 10 |
| 5 Тормозные башмаки, постановка и закрепление вагонов..... | 10 |
| 6 Требования охраны труда в аварийных ситуациях.....       | 12 |
| 7 Требования охраны труда по окончанию работ.....          | 13 |

## **1 Общие требования охраны труда**

1.1 Выполнять функции сигнальщика-сцепщика при внутрипортовой перестановке вагонов и управлять автопогрузчиком с автосцепом имеют право механизаторы (докеры-механизаторы), прошедшие соответствующее обучение в учебно-курсовом комбинате Общества, первичный инструктаж по охране труда и стажировку на рабочем месте, имеющие запись в удостоверении о допуске к выполнению указанных работ.

1.2 Водитель автопогрузчика, оборудованного автосцепом, должен руководствоваться инструкцией № 1 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) на погрузочно-разгрузочных работах, инструкцией № 5 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) - водителя автопогрузчика и данной инструкцией.

Докер-механизатор, выполняющий функции сигнальщика-сцепщика, должен руководствоваться инструкцией № 1 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) на погрузочно-разгрузочных работах и данной инструкцией.

Водитель автопогрузчика, оборудованного автосцепом, и докер-механизатор, выполняющие функции сигнальщика-сцепщика, должны также знать:

- устройство железнодорожных вагонов и путей, автосцепного устройства, нумерацию железнодорожных путей на причалах;
- ручные и звуковые сигналы, утвержденные МПС и принятые в Мурманском морском торговом порту при перестановке вагонов автопогрузчиком с автосцепом и с использованием тепловоза;
- порядок выполнения операций по сцепке и расцепке подвижного состава, меры безопасности при использовании тормозных башмаков.

1.3 Перестановка вагонов автопогрузчиком с автосцепом производится при условии, что на железнодорожном пути не работает тепловоз.

О предстоящей на грузовом районе № 1 перестановке вагонов с использованием автопогрузчиков с автосцепом, начале и окончании этих работ лицо, ответственное за безопасное производство работ (далее – производитель работ) грузового района № 1 информирует диспетчера по маневровым операциям, диспетчера района и инженера по железнодорожным операциям. О предстоящей на

грузовом районе № 2 перестановке вагонов с использованием автопогрузчика с автосцепом, начале и окончании этих работ производитель работ информирует диспетчера, инженера по железнодорожным операциям, дежурных стрелочного поста.

Места производства работ на внутрипортовых железнодорожных путях должны быть ограждены для обеспечения безопасности движения перегрузочных машин, автотранспорта, а также людей. На железнодорожных путях по указанию производителя работ выставляются предупреждающие знаки в сторону, откуда может появиться тепловоз (маневровый состав) на расстоянии 15 м от места производства работ. Днем – красный щит, ночью – красный щит с фонарем красного цвета.

1.4 В своей работе механизатор (докер-механизатор), выполняющий функции сигнальщика-сцепщика (далее – сигнальщик-сцепщик), и водитель автопогрузчика с автосцепом (далее – водитель) подчиняются производителю работ (инженеру по железнодорожным операциям, стивидору, сменному заместителю начальника склада) и работают в постоянном контакте со старшими звеневыми по оборудованию, загрузке, выгрузке и дозировке вагонов.

1.5 Перестановка вагонов автопогрузчиком с автосцепом (далее – автопогрузчик) допускается на причалах, где головки рельсов железнодорожных путей находятся на уровне бетонного или асфальтового покрытия. Покрытия должны быть очищены от остатков груза, снега, льда, масла, нефти и т.п., а в случае необходимости – посыпаны песком.

1.6 При расстановке вагонов автопогрузчиком установку и снятие тормозных башмаков осуществляет сигнальщик-сцепщик.

1.7 В темное время суток участок перестановки железнодорожных вагонов должен быть освещен в соответствии с требованиями Приложения № 4 «Нормы искусственного освещения морских портов» Правил охраны труда в морских портах ПОТ РО-152-31.82.03-96.

1.8 Запрещается:

- передвигать вагоны без согласования с производителем работ;
- передвигать вагоны без команд сигнальщика-сцепщика;

- совершать маневры при нахождении людей в грузовых вагонах, на подножках, тормозных площадках;
- передвигать грузовые вагоны при наличии в них грузозахватных органов подъемных сооружений;
- передвигать вагоны под работающими порталыми кранами;
- переходить железнодорожные пути вблизи стоящих вагонов, подлезать под вагоны, использовать для перехода сцепные устройства вагонов;
- работать автопогрузчиком, если его автосцеп ненадежно закреплен за каретку грузоподъемника.
- производить перестановку вагонов с передвижением автопогрузчика по стрелкам железнодорожных путей;
- производить погрузочно-разгрузочные и другие работы с вагонами, которые соединены автосцепом с автопогрузчиком;
- производить маневры на причальных железнодорожных путях во время проведения на причале швартовых работ.

#### 1.9 Сигнальщик-сцепщик и водитель автопогрузчика обязаны проходить:

- соответствующую ежегодную проверку знаний в аттестационной комиссии грузового района;
- повторный инструктаж по охране труда не реже одного раза в три месяца;
- внеплановый инструктаж: при изменении правил по охране труда, изменении условий и организации труда, при нарушениях инструкций по охране труда, перерывах в работе более 30 календарных дней;
- целевой инструктаж;
- проверку знаний требований охраны труда, требований руководства по эксплуатации оборудования и электробезопасности - ежегодно;
- периодический медицинский осмотр - ежегодно.

#### 1.10 Основными опасными производственными факторами при выполнении работ могут быть:

- физические перегрузки;
- повышенная запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;
- повышенный уровень шума и вибрации на рабочем месте;
- недостаточная освещенность рабочей зоны;

- движущиеся машины и механизмы;
- пониженная или повышенная температура воздуха, влажность и подвижность воздуха в рабочей зоне;
- поднимаемый груз;
- острые кромки, заусеницы и шероховатости на поверхности инструмента, машин и механизмов, тары и ГЗП;

1.11 Все работы должны выполняться в сертифицированных спецодежде, спецобуви, используя средства индивидуальной защиты.

1.12 За невыполнение данной инструкции сигнальщик-цепщик и водитель автопогрузчика несут ответственность в соответствии с законодательством.

## **2 Требования охраны труда перед началом работы**

2.1 Перед началом работ по перестановке вагонов сигнальщик-цепщик и водитель автопогрузчика обязаны получить у производителя работ непосредственно на рабочем месте инструктаж о предстоящих работах, их характере и объеме, по технологии производства, по безопасным приемам и методам работы. Получение инструктажа оформляется записью в наряд-задании с обязательной подписью инструктируемого. Водитель автопогрузчика дополнительно получает инструктаж у сменного механика района.

Запрещается приступать к работе, не получив инструктаж.

2.2 Работники должны проверить исправность спецодежды, спецобуви и других СИЗ. Куртка должна быть застегнута, рукава опущены, ботинки зашнурованы. Запрещается заменять СИЗ на личную одежду и обувь.

2.3 Сигнальщик-цепщик обязан получить тормозные башмаки у производителя работ.

2.4 Сигнальщик-цепщик и водитель автопогрузчика до начала перестановки вагонов должны:

- убедиться в отсутствии людей в вагонах (на вагонах, между вагонами);
- убедиться в том, что все вагоны сцеплены между собой и с автопогрузчиком;

- убедиться в том, что крышки верхних люков закрыты, сцеплены тормозные рукава;
- проверить соблюдение железнодорожных габаритов в целях обеспечения безопасности движения и убедиться в отсутствии препятствий (тормозных башмаков, досок, остатков груза, льда и т.п.).

### **3 Требования охраны труда во время работы**

#### **3.1 Сигнальщик-сцепщик обязан:**

- все работы по сцеплению и расцеплению вагонов, соединению и разъединению тормозных рукавов производить только в рукавицах, быть одетым в жилет оранжевого цвета установленного образца;
- расцепку вагонов, производить стоя сбоку вагона с помощью расцепного рычага, не заходя в межвагонное пространство. Запрещается расцепной рычаг оставлять на буфере кронштейна, он должен быть опущен;
- маневры с вагонами, выгрузка или погрузка которых не закончена, производить только после согласования с производителем работ;
- подать сигнал (команду) водителю автопогрузчика о начале сцепки, а затем – движения. Выбрать место, с которого обеспечивается видимость пути следования состава и водителя автопогрузчика. В случае, если сигналы не видны, должно быть выделено необходимое количество сигнальщиков-сцепщиков, один из них назначается старшим.

3.2 При движении вагонов (или одного вагона) впереди автопогрузчика сигнальщик-сцепщик должен находиться у торца первого вагона по ходу движения состава, и идти по обочине пути. Скорость движения вагонов при этом не должна превышать скорости движения пешехода. Перед выездом на неохраняемый переезд сигнальщик-сцепщик обязан войти на него и остановить движущийся транспорт и людей.

3.3 В случае нарушения требований безопасности, которые могут повлечь травматизм и аварии, сигнальщик-сцепщик должен подать водителю автопогрузчика сигнал «Стой», прекратить работу и доложить производителю работ.

3.4 При перестановке вагонов автопогрузчиком сигнальщик-сцепщик не должен допускать сцепку, состоящую более, чем из трех груженных или шести порожних вагонов. Запрещена буксировка автопогрузчиком с автосцепом более 3 груженных и 6 порожних вагонов.

3.5 Сцепка автопогрузчика с вагоном и буксировка должна производиться на первой передаче.

3.6 После сцепления автопогрузчика с вагоном водитель выполняет маневровые работы строго по командам сигнальщика-сцепщика.

3.7 Водителю запрещается приводить в движение автопогрузчик без получения сигнала от сигнальщика-сцепщика.

3.8 Водитель автопогрузчика должен:

- внимательно следить за подаваемыми сигналами;
- точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижении;
- внимательно следить за людьми, находящимися на путях и за расположением подвижного состава;
- обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

3.9 При движении состава автопогрузчиком вперед безопасность движения обеспечивает водитель.

3.10 Водитель автопогрузчика и сигнальщик-сцепщик обязаны подавать предупредительные звуковые сигналы: при подходе к переездам; при приближении к людям, работающим на путях, находящимся у вагонов или идущим по путям; при приближении к транспорту. Сигналы подаются до тех пор, пока не будет свободен путь. При угрозе ДТП или, если путь занят, следует принять меры к немедленной остановке перемещаемых вагонов.

3.11 Сигнальщик-сцепщик при производстве маневров обязан внимательно следить за передвижением маневрового состава, четко и своевременно передавать водителю автопогрузчика сигналы.

3.12 Если водитель автопогрузчика не уверен в правильности восприятия сигнала, он должен остановиться и выяснить обстановку.

3.13 Сигнальщик-сцепщик должен быть предельно внимательным при движении вдоль подкрановых путей.

3.14 Не допускать передвижения вагонов, не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой, а автопогрузчик – с вагоном.

3.15 При сжатии стоящих вагонов для расцепки не допускать выполнения этой операции, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от автопогрузчика стороны.

3.16 Сигнальщик-сцепщик должен производить закрепление подвижного состава тормозными башмаками независимо от числа вагонов.

#### **4 Сигналы и скорости движения**

4.1 Сигнальщик-сцепщик подает водителю автопогрузчика следующие сигналы:

- «Передвижение вагонов вперед (на залив)» - один длинный звук ручным свистком или движением поднятой вверх руки;
- «Передвижение вагонов назад (на город)» - двумя длинными звуками ручного свистка или движением опущенной вниз руки;
- сигнал «Стой» - три коротких свистка или круговое движение рукой.  
Сигнал «стой» выполняется независимо от того, кто подает сигнал;
- сигналы, подаваемые сигнальщиком-сцепщиком, должны повторяться гудками автопогрузчика со сцепом, подтверждающими принятие их к исполнению.

4.1 Водитель автопогрузчика обязан выполнить сигнал «Стой» независимо от того, кто его подал.

4.2 Скорость движения автопогрузчика с вагонами по внутрипортовым железнодорожным погрузочно-разгрузочным путям 5 км/час по переездам 3 км/ч.

4.3 Скорость подхода автопогрузчика к вагону для производства сцепления 3 км/час.

#### **5 Тормозные башмаки, постановка и закрепление вагонов**

5.1 Запрещается начинать работы, не имея тормозных башмаков, подкладывать для торможения под колеса доски, ломы и другие предметы.

5.2 Запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва и др.).

5.3 Тормозные башмаки хранятся у маневрового диспетчера грузового района.

5.4 При использовании на маневровых работах автопогрузчика с автосцепом, установку и снятие тормозных башмаков осуществляет сигнальщик-сцепщик.

5.5 Во время работы не допускается оставлять вагоны (или одиночный вагон) без закрепления тормозными башмаками.

5.6 Запрещается выкатывать и оставлять вагоны за предельными столбиками. Подвижной состав на путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками.

Запрещается ставить вагоны на переездах. При необходимости установить вагоны у переезда (по обе стороны переезда) вагоны должны быть расцеплены. Между расцепленными вагонами необходимо выдержать интервал на 2 м больше ширины переезда (по 1 м в обе стороны) для безопасного двухстороннего движения автотранспорта.

На рабочих причалах, где ПРР производятся прямым вариантом, вагоны необходимо устанавливать с учетом разрывов не менее 5 м между отдельными вагонами (или группами) в порядке, установленном применительно к определенной технологической схеме перегрузочного процесса.

5.7 Если к стоящим вагонам дополнительно прицепляются вагоны, необходимо проверять, не нарушилась ли в результате этого правильность установки ранее уложенных башмаков.

5.8 На горизонтальных путях (не имеющих уклона) ставится с каждой стороны подвижного состава по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества груженных или порожних вагонов.

При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, устанавливается со стороны возможного ухода один дополнительный башмак.

Если закрепление вагонов производится двумя и более башмаками, то нельзя их укладывать под одну и ту же вагонную ось.

## **6 Требования охраны труда в аварийных ситуациях**

6.1 Кроме выполнения требований, изложенных в инструкциях № 1 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) на погрузочно-разгрузочных работах и № 5 по охране труда для механизатора (докера-механизатора) - водителя автопогрузчика, в аварийных ситуациях сигнальщик-сцепщик и водитель автопогрузчика обязан прекратить работы по перестановке вагонов при:

- отсутствии видимости сигналов, подаваемых водителю автопогрузчика;
- нахождении людей на железнодорожных путях и в железнодорожном габарите;
- недостаточной освещенности рабочих мест;
- неисправностях железнодорожных путей и покрытия причала;
- превышении установленного количества перемещаемых вагонов;
- угрозе возникновения несчастного случая, дорожно-транспортного происшествия, повреждения груза.

### **6.2 Запрещается:**

- перестановка автопогрузчиком железнодорожных вагонов с опасными, ядовитыми и взрывчатыми грузами;
- при сильном ветре, создающем угрозу угона вагонов;
- на железнодорожных путях, имеющих уклоны;
- в отсутствие и без команды сигнальщика-сцепщика.

6.3 При недостаточно хорошей видимости из-за снегопада, метели и т.д. необходимо принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности, в частности: повышать внимание, снижать скорость, чаще подавать установленные сигналы.

6.4 При обнаружении в процессе работы каких-либо неисправностей автопогрузчика с автосцепом нужно немедленно прекратить работу, если есть возможность, то принять меры к незамедлительному съезду с железнодорожных путей. Сообщить механику комплекса механизации и производителю работ о выявленных неисправностях.

## 7 Требования безопасности по окончанию работ

- 7.1 Доложить производителю работ о выполнении порученной работы.
- 7.2 Сообщить производителю работ, а также механику комплекса механизации, о всех недостатках, обнаруженных во время работы.
- 7.3 По указанию производителя работ сигнальщик-сцепщик должен убрать тормозные башмаки, предупредительные сигналы и знаки в указанное производителем место.

Заместитель технического директора по механизации

С.П. Попов



## ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ