

ТИ РО-54-013-01
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ РАБОТЕ НА САМОХОДНЫХ ТРАПАХ И
АВТОТРАПАХ
ТИ Р О-54-013-01

Вводится в действие с 01.11.2001 г.

Взамен инструкции, утвержденной МГА от 30.11.82

Настоящая Типовая инструкция* содержит основные требования по охране труда для водителей электро- и автотележки и водителей автомобиля при работе на самоходных трапах и автотрапах и направлена на обеспечение их безопасности, сохранение здоровья и работоспособности в процессе труда.

* На основе Типовой инструкции разрабатывается инструкция по охране труда с учетом конкретных условий авиапредприятия (организации).

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1. Водитель самоходного трапа и автотрапа (далее по тексту - водитель трапа) - это профессия, к которой предъявляются дополнительные требования безопасности труда, включающие в себя специальные требования по обучению, аттестации, допуску к самостоятельной работе, инструктажу по безопасности труда и периодической проверке знаний по профессии и безопасности труда.

1.2. К выполнению работы водителем трапа допускаются лица не моложе 18 лет, получившие необходимую теоретическую и практическую подготовку, прошедшие предварительный (перед поступлением на работу) медицинский осмотр и не имеющие противопоказаний по состоянию здоровья, прошедшие вводный и первичный на рабочем месте инструктажи по охране труда, стажировку, обучение и проверку знаний и практических навыков вождения трапа, аттестованные квалификационной комиссией, получившие удостоверение на право управления трапом и имеющие талоны на право работы на аэродроме.

1.3. Для того чтобы водитель трапа был допущен к работе на аэродроме, он должен знать:

- инструкцию завода-изготовителя по эксплуатации конкретного типа трапа, на котором работает водитель (в том числе требования безопасности), а

также режимы работы, установленные ограничения и особенности эксплуатации трапа в осенне-зимний и весенне-летний периоды года;

- Руководство по организации движения автотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации (в части, его касающейся);

- технологию взаимодействия служб, обеспечивающих полеты (в части, его касающейся);

- Схему расстановки и организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме;

- правила подъезда (отъезда) трапов к воздушным судам.

1.4. Перед началом самостоятельной работы на аэродроме водитель трапа должен пройти стажировку в объеме не менее восьми рабочих смен под руководством опытного водителя для приобретения практических навыков вождения трапа по аэродрому.

1.5. Водителю трапа, допущенному к самостоятельной работе на аэродроме, выдается талон на право вождения трапа по аэродрому и обслуживанию воздушных судов (далее по тексту - Талон).

1.6. Водитель трапа обязан при работе на аэродроме иметь при себе удостоверение на право управления трапом, а также Талон и предъявлять его для проверки по требованию уполномоченных должностных лиц (в Талоне могут делаться отметки о нарушениях водителем правил движения по аэродрому).

1.7. Водитель трапа, имеющий в Талоне три отметки о нарушении правил движения или технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты, допускается к работе только после повторной проверки его знаний квалификационной комиссией авиапредприятия.

1.8. Водитель трапа независимо от квалификации и стажа работы не реже одного раза в три месяца должен проходить повторный инструктаж и проверку знаний по безопасности труда.

Кроме того, не менее двух раз в год (перед осенне-зимней и весенне-летней навигациями) водитель трапа должен проходить проверку знаний требований Руководства по организации движения автотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ.

1.9. В случае нарушения водителем трапа требований безопасности груза или при перерыве в работе более чем на 30 календарных дней, водитель должен пройти внеплановый инструктаж по безопасности труда.

1.10. Водитель трапа должен выполнять только те работы, которые ему поручены в установленном порядке; запрещается пользоваться инструментом, приспособлениями и оборудованием, безопасному обращению с которыми он не обучен.

1.11. Водитель трапа, направленный для участия в несвойственных для его профессии работах (например, погрузочно-разгрузочных), должен пройти в установленном порядке целевой инструктаж по безопасному выполнению предстоящих работ.

1.12. Руководство подъездом (отъездом) трапов к воздушным судам могут осуществлять агенты по организации обслуживания пассажирских авиaperевозок или авиатехники, имеющие на руках удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) трапа.

1.13. Во время работы на водителя трапа могут оказывать неблагоприятное воздействие в основном следующие опасные и вредные производственные факторы:

- движущиеся воздушные суда, спецтранспорт, самоходные машины и механизмы;
- струи отработанных газов авиадвигателей и предметы, попавшие в них;
- воздушные всасывающие потоки, движущиеся с большой скоростью (зона сопел авиадвигателей);
- вращающиеся винты стоящих на стоянках самолетов и вертолетов;
- воздушно-газовые струи тепловых и ветровых газоструйных машин;
- элементы конструкций зданий, сооружений, оборудования и т.п. на пути движения трапа (при отклонении его от установленного маршрута движения, в том числе - консоли плоскостей самолетов или винты самолетов и вертолетов при въезде трапа на место стоянки воздушного судна);
- повышенное скольжение дороги (вследствие обледенения, увлажнения и замасливания поверхности покрытия);
- нагретые до высокой температуры части автомобильного двигателя;
- горячие пар и охлаждающая двигатель жидкость;

- повышенная загазованность и запыленность воздуха;
- неблагоприятный микроклимат (повышенные или пониженные значения температуры, влажности и подвижности воздуха);
- острые кромки, заусенцы, шероховатости на поверхности деталей и узлов трапа, инструмента (при его техническом обслуживании и ремонте);
- электролит (при работе с аккумуляторной батареей);
- физические перегрузки (при перемещении тяжелых предметов, например, колеса, аккумулятора и т.п.);
- недостаточная освещенность территории аэродрома, по которой перемещается трап (при работе в темное время суток);
- слепящее действие света фар от встречных автомобилей, рулящих воздушных судов.

1.14. Водитель трапа во время работы должен пользоваться спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов, выдаваемыми ему в соответствии с действующими Нормами.

Примечание: перечень конкретных видов спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты, выдаваемых водителю трапа согласно действующим Нормам и с учетом климатического района, в котором находится авиапредприятие, указывается в инструкции по охране труда для водителя трапа, разрабатываемой на авиапредприятии на основе настоящей типовой инструкции.

1.15. Водитель трапа должен соблюдать правила личной гигиены, перед приемом пищи, а также курением необходимо мыть руки с мылом.

1.16. Для предупреждения возможности возникновения пожара водитель трапа должен соблюдать требования пожарной безопасности сам и не допускать нарушений этих требований другими работниками; курить разрешается только в специально отведенных для этого местах.

1.17. Водитель трапа обязан соблюдать трудовую и производственную дисциплину, правила внутреннего трудового распорядка; следует помнить, что употребление спиртных напитков являлось причиной многих несчастных случаев на производстве.

1.18. Водитель трапа должен соблюдать установленный в соответствии с трудовым законодательством режим рабочего времени и времени отдыха.

1.19. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного отдыха водитель трапа обязан сообщить о своем состоянии непосредственному руководителю и обратиться за медицинской помощью.

1.20. Если с кем-либо из работников произошел несчастный случай, то пострадавшему необходимо оказать первую помощь, сообщить о случившемся руководителю и сохранить обстановку происшествия, если это не создает опасности для окружающих.

1.21. Водитель трапа, при необходимости, должен уметь оказать первую помощь, пользоваться медицинской аптечкой.

1.22. Водитель трапа, не соблюдающий требования инструкции по охране труда, может быть привлечен к дисциплинарной ответственности как за нарушение трудовой дисциплины. Если нарушение инструкции по охране труда связано с причинением предприятию имущественного ущерба, виновный может быть привлечен к материальной ответственности в установленном порядке.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

2.1. Перед началом работы водитель трапа должен надеть спецодежду, спецобувь и другие необходимые для работы средства индивидуальной защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов.

2.2. Спецодежда должна быть соответствующего размера, чистой и не стеснять движений.

2.3. Водитель трапа перед началом работы должен пройти медицинский осмотр и получить отметку о его прохождении. Водитель, у которого установлен факт употребления алкогольных напитков или наркотических веществ, к работе не допускается.

2.4. Перед началом работы водитель должен проверить исправность трапа.

2.4.1. На самоходном трапе:

- проверить исправность механизмов подъема и опускания лестницы и аутригеров, наличие жидкости в гидросистемах и отсутствие течи гидравлической жидкости;
- проверить исправность механического замка цилиндра подъема лестницы, тормозов, электроблокировок, освещения и сигнализации, целостность эластичной окантовки верхней площадки трапа;
- после осмотра систем самоходного трапа провести проверку трапа в работе.

2.4.2. На автотрапе:

- проверить исправность механизма выдвижения и подъема лестницы, подъема и опускания аутригеров, состояние эластичной окантовки верхней площадки, наличие жидкости в гидросистемах, отсутствие течи гидравлической жидкости, а также соответствие рабочего давления гидравлической жидкости рекомендуемому заводом-изготовителем;
- проверить исправность электрооборудования системы автоматической остановки лестницы, системы освещения, звуковой и световой сигнализации;
- после тщательного осмотра систем автотрапа запустить двигатель и опробовать работоспособность всех систем механизмов и сигнализации в работе.

2.5. На самоходном трапе и автотрапе необходимо проверить исправность площадок, лестниц и ограждений; состояние их должно исключать возможность травмирования, падения на трапе и с трапа людей, использующих их для подъема и спуска.

2.6. В случае обнаружения неисправностей водитель трапа должен сообщить о них в установленном порядке соответствующим должностным лицам и принять меры к устранению неисправностей трапа.

2.7. Запрещается выезжать на выполнение задания на неисправном трапе.

2.8. Водитель трапа должен проверить наличие необходимых документов, в том числе удостоверения на право вождения трапа и Талона.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

3.1. При эксплуатации самоходных трапов и автотрапов необходимо руководствоваться инструкциями заводов-изготовителей по эксплуатации самоходных трапов и автотрапов.

3.2. Самоходные трапы и автотрапы должны эксплуатироваться на покрытиях аэродрома и мест стоянок воздушных судов, имеющих ровную поверхность, без посторонних предметов и подготовленных для их работы.

3.3. Перед каждым подгоном трапа к борту воздушного судна нужно убрать с трапа посторонние предметы и очистить лестничные марши и площадки трапа от мусора, снега и льда.

3.4. Водитель трапа должен быть внимательным при вождении трапа и соблюдать особую осторожность при движении ночью, а также в сложных метеорологических условиях (в тумане, при гололеде и снегопаде), при

недостаточной освещенности перрона и мест стоянок воздушных судов. При плохой видимости необходимо включать сигнальные огни трапов.

3.5. Движение трапа по аэродрому и в зоне обслуживания воздушного судна необходимо осуществлять в соответствии со Схемой расстановки и организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме и схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушных судов.

3.6. Во время движения водитель трапа должен соблюдать безопасное расстояние до рулящих воздушных судов, ветровых газоструйных машин (безопасные расстояния должны быть указаны в инструкциях по охране труда, разрабатываемых в авиапредприятиях, с учетом типов воздушных судов, ветровых газоструйных машин, а также местных условий). Как правило, опасно находиться менее 50 м в направлении выхода газов из двигателя, менее 10 м перед воздухозаборником двигателя, менее 20 м при работе бортовых радиолокационных станций самолетов, стоящих на стоянках. Не следует приближаться на расстояние менее 80 м сзади рулящего самолета, а также на расстояние менее 50 м к вертолетам с работающими двигателями.

3.7. При подъезде к воздушному судну водитель трапа должен останавливать трап у знака "Т", расположенного у зоны обслуживания воздушного судна; дальнейшее движение трапа к воздушному судну следует осуществлять на минимальной скорости (не более 5 км/час) только под руководством лица, имеющего право на руководство подъездом (отъездом) трапа к воздушному судну.

3.8. Водитель трапа обязан четко выполнять команды ответственного лица, руководящего подъездом (отъездом) трапа, останавливать трап у воздушного судна и отъезжать от него только по его команде.

3.9. При работе в зонах с повышенным уровнем шума водителю следует пользоваться средствами индивидуальной защиты от шума.

3.10. При эксплуатации самоходных трапов и автотрапов на аэродроме водителям запрещается:

3.10.1. Пересекать путь рулящего воздушного судна, передвигаться впереди него и за ним, а также за тепловой или ветровой газоструйной машиной со стороны работающих двигателей на расстояниях, не обеспечивающих безопасности движения.

3.10.2. Использовать самоходный трап и автотрап для перевозки людей и грузов.

3.10.3. Передавать управление трапом посторонним лицам.

3.10.4. Осуществлять движение трапа с поднятой лестницей.

3.10.5. Оставлять трап без принятия мер, исключающих его самопроизвольное движение (трап должен быть поставлен на стояночный тормоз, электропитание отключено).

3.11. При установке трапа у воздушного судна водителю вместе с ответственным лицом, руководящим подъездом (отъездом) трапа, и бортпроводником необходимо тщательно подогнать трап и установить уровень верхней площадки трапа на одной высоте с уровнем порога двери воздушного судна для предупреждения возможного спотыкания и падения людей.

3.12. Водитель трапа несет персональную ответственность за правильность подгона, отгона и установки трапа у воздушного судна. После остановки трапа должны быть приняты меры, предупреждающие его самопроизвольное движение: прежде чем оставить свое рабочее место водитель должен установить в нулевое положение все рычаги управления, поставить трап на ручной тормоз; установить упорные колодки. Кроме того, водитель автотрапа должен вынуть из замка зажигания ключ и забрать его с собой.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

4.1. В случае обнаружения нарушений требований охраны труда, которые создают угрозу здоровью или личной безопасности, водитель трапа должен обратиться к руководителю работ и сообщить ему об этом; до устранения нарушений следует прекратить работу и покинуть опасную зону.

4.2. При несчастном случае, внезапном заболевании необходимо немедленно оказать первую помощь пострадавшему, вызвать врача или помочь доставить пострадавшего к врачу, а затем сообщить руководителю о случившемся.

4.3. Водитель трапа должен уметь оказывать первую помощь при ранениях; при этом он должен знать, что всякая рана легко может загрязниться микробами, находящимися на ранищем предмете, коже пострадавшего, а также в пыли, на руках оказывающего помощь и на грязном перевязочном материале.

4.4. Оказывая первую помощь при ранении, необходимо строго соблюдать следующие правила:

4.4.1. Нельзя промывать рану водой или даже каким-либо лекарственным препаратом, засыпать порошком и смазывать мазями, так как это

препятствует заживлению раны, вызывает нагноение и способствует занесению в нее грязи с поверхности кожи.

4.4.2. Нужно осторожно снять грязь с кожи вокруг раны (используя, например, имеющийся в аптечке стерильный бинт), очищая ее от краев раны наружу, чтобы не загрязнять рану; очищенный участок кожи нужно смазать йодом и наложить повязку.

4.5. Для оказания первой помощи при ранении необходимо вскрыть имеющийся в аптечке перевязочный пакет; при наложении перевязочного материала не следует касаться руками той его части, которая должна быть наложена непосредственно на рану; если перевязочного пакета почему-либо не оказалось, то для перевязки можно использовать чистый платок, чистую ткань и т.п.; накладывать вату непосредственно на рану нельзя.

4.6. На то место ткани, которое накладывается непосредственно на рану, нужно накапать несколько капель йода, чтобы получить пятно размером больше рапы, а затем положить ткань на рану; оказывающий помощь должен вымыть руки или смазать пальцы йодом; прикасаться к самой ране даже вымытыми руками не допускается.

4.7. Первая помощь пострадавшему должна быть оказана немедленно и непосредственно на месте происшествия, сразу же после устранения причины, вызвавшей травму.

4.8. Оказание первой помощи при ушибах и растяжении связок следует осуществлять в следующей последовательности:

- для уменьшения боли и предупреждения кровоизлияния следует прикладывать "холод";
- наложить тугую повязку;
- ушибленному месту создать покой;
- не следует смазывать ушибленное место йодом, растирать и накладывать согревающий компресс, так как это лишь усиливает боль.

4.9. Каждый работник при обнаружении пожара или признаков горения (задымление, запах гари, повышение температуры и т.п.) обязан немедленно уведомить, об этом пожарную охрану по телефону 01.

4.10. До прибытия пожарной охраны работник обязан принимать меры по эвакуации людей, имущества и приступить к тушению пожара.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

5.1. По окончании работы следует привести в порядок трап, сообщить по смене о замеченных неисправностях, о наличии гололеда, препятствий (канав, траншей, агрегатов и т.п.) на пути движения трапа на перроне.

5.2. После окончания работы нужно следовать по перрону только по установленным маршрутам, отмаркированным согласно Схеме расстановки и организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме, с учетом рулящих воздушных судов, работающих двигателей и вращающихся лопастей винтов воздушных судов, движущегося спецтранспорта, средств перронной механизации в соответствии с требованиями безопасности при передвижении по аэродрому.