



Изменения в ФНП по подъемным сооружениям

5 июня 2016 года вступили в силу изменения к Федеральным нормам и правилам в области промышленной безопасности «Правила безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подъемные сооружения», внесенные Приказом Ростехнадзора от 12 апреля 2016 года № 146 (зарегистрирован в Минюсте 20 мая 2016 г., № 42197). О последних изменениях рассказал Евгений КУЗНЕЦОВ, директор ООО «Уральский информационный центр «Прогресс», к. т. н.

– Евгений Сергеевич, сколько времени мы жили по Правилам до выхода этих изменений?

– Правила безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подъемные сооружения (будем далее называть их просто Правила) действовали с 7 марта 2014 г. То есть мы прожили по ним более двух лет. Скажу откровенно, что Правила представляли собой весьма сырой документ. К ним было очень много нареканий. Судите сами: изменения содержат 131 пункт.

– Можете ли Вы назвать какие-либо недоработки, которые были в Правилах?

– Это было бы очень долго и утомительно. Но вот хотя бы одна из них. Плановую проверку рельсовых крановых путей требовалось проводить не реже чем один раз в 24 рабочих смены. А плановая проверка предполагает проверку всех контролируемых параметров, в частности планово-высотную (геодезическую) съемку. И получалось, что если предприятие работает круглосуточно, то практически каждую неделю оно должно было выполнять такую съемку. А также проверять сопротивление заземления пути и т. д. Это трудоемко и дорого.

– Назовите положительные изменения?

– Отмечу самые, на мой взгляд, существенные поправки и дополнения.

Требования Правил теперь распространяются на всю тару (за исключением специальной тары в металлургическом производстве и в морских и речных портах), а не только на тару для опасных грузов, как было раньше.

Для проведения испытаний подъемных сооружений (ПС) организация-владелец может использовать грузы, взятые в аренду в другой организации.

Считывание информации с регистраторов параметров следует производить не реже одного раза в 6 месяцев (если срок считывания не указан в эксплуатационных документах).

Монтажные, наладочные и ремонтные работы на токоведущих частях можно проводить, не снимая напряжения и не вывешивая предупредительные таблички, если напряжение не превышает 50 В (раньше было 42 В).



Не требуется опломбировать концевые выключатели электромеханического типа, применяемые в ограничителях рабочих движений и блокировках.

При переводе кранов мостового типа грузоподъемностью до 10 т на радиоуправление они подлежат снятию с учета при условии демонтажа кабины управления.

Если группа классификации мостового крана А6 и выше, на крановых путях должны быть проходные галереи с перилами ограждения. Если группа классификации ниже А6, должны быть установлены страховочные канаты.

Разрешена установка стационарных электроталей и лебедок над производственными помещениями для подъема грузов через люк.

Включены важные требования к установке кранов штабелеров.

Требования к установке кранов стрелового типа распространены и на краны-манипуляторы, и на подъемники (вышки).

Исключены требования по установке кранов трубоукладчиков на краю откоса (котлована) и вблизи воздушной линии электропередачи.

Выходы на рельсовые пути мостовых кранов должны быть закрыты (оборудованы устройствами для запирания).

На табличках, которыми снабжаются находящиеся в эксплуатации ПС, теперь добавляется заводской номер машины.

Уточнены условия входа в кабину мостового крана через мост, когда непосредственная посадка в кабину невозможна по конструктивным или производственным причинам.

Введена марочная система, при которой ключ-марку крановщик (оператор) должен получать под роспись в журнале выдачи ключей-марок.



Допускается размещение ПС в производственных зданиях над нижними этажами (при условии, что при проектировании такого здания учтена возможность падения груза на перекрытие или на крышу).

Не требуется блокировка кранов, расположенных в два яруса (требуется специальный регламент).

Уточнены и дополнены условия пуска ПС в работу. Пуск в работу выполняется после постановки ПС на учет. Вместо понятия «мобильные ПС» указаны конкретные типы ПС. Качество монтажа кранов мостового типа и порталных кранов комиссия должна проверять не только в том случае, когда монтаж производился с применением сварки. Установку башенных кранов (за исключением быстромонтируемых) и самоходных кранов иностранного производства грузоподъемностью 25 тонн и более также должна проверять комиссия. В состав членов комиссии включен представитель эксплуатирующей организации.

Изготовлению дубликата паспорта ПС должна предшествовать экспертиза промышленной безопасности ПС.

В качестве рабочих люльки подъемников (вышек) могут допускаться работники других организаций.

Рабочие, управляющие ПС с пола, должны пройти обучение в соответствии с требованиями, содержащимися в эксплуатационной документации.

На складах и базах, где груз перемещается в таре и где вывешены схемы строповки, проекты производства работ или технологические карты не требуются.

Монтаж конструкций, имеющих большую парусность, должен производиться под непосредственным руководством специалиста, ответственного за безопасное производство работ с применением ПС.

При замене канатов требуется проверять соответствие не только по марке, диаметру и разрывному усилию, но и по длине.

Обтяжку канатов после их замены требуется проверять не рабочим грузом, а грузом, соответствующим номинальной грузоподъемности.

Внесены важные изменения в терминологию. Уточнено понятие аварии: падение груза не относится к аварии, если оно не привело к разрушению здания (сооружения). Уточнено понятие инцидента: исключена фраза о недопустимости эксплуатации без проведения ремонта. Исключены понятия «Мобильные ПС», «Оператор дистанционного управления (или радиоуправления)». Добавлены термины «Самоходные ПС» (и перечислены ПС, относящиеся к ним) и «Специализированная организация». Уточнен термин «Эксплуатирующая организация»: исключено «физическое лицо», вставлен «индивидуальный предприниматель».

Добавлен новый материал в приложения: границы опасных зон при падении груза и при поражении электрическим током; предельные нормы браковки элементов механизмов; допустимые остаточные деформации отдельных элементов металлоконструкций ПС; предельные отклонения или повреждения подкрановых строительных конструкций (балок, колонн).

– А замечания к изменениям у Вас остались?

– Естественно. Так, из пункта 23 «ж» исключено выражение: «Указанные специалисты должны быть аттестованы в том числе на знание требований промыш-

ленной безопасности к рельсовым путям, если в состав ОПО входят ПС, передвигающиеся по ним». Однако по причине плохого состояния рельсовых путей происходят аварии кранов, в том числе со смертельным исходом. Например, недавняя авария башенного крана в Омске, в результате которой погибло 4 человека. Поэтому обучение и аттестация в данной области необходимы. Особенно это касается специалистов, ответственных за содержание ПС в работоспособном состоянии. В официальной программе «ОЛИМПТОКС» (область аттестации Б.9.31) содержится всего 8 вопросов по рельсовым путям, которые ни в коей мере не отражают необходимый объем знаний.

В пункте 166 Правил сказано, что «ПС, перечисленные в пункте 3 настоящих ФНП, должны подвергаться техническому освидетельствованию до их пуска в работу, а также в процессе эксплуатации». Но в пункте 3 ФНП перечислены, кроме машин, сменные грузозахватные органы, съемные грузозахватные приспособления, тара и рельсовые пути (для опорных и подвесных ПС). Они должны подвергаться осмотрам, плановым проверкам, но не техническому освидетельствованию.

Изменения не коснулись пунктов 179, 180 и 182, где говорится об остаточных деформациях, измеряемых по оголовку стрелы, при проведении статических испытаний кранов стрелового типа, кранов-манипуляторов, кранов-трубоукладчиков и подъемников (вышек). Такое измерение требует использования поверенного геодезического прибора и наличия аттестованного геодезиста, то есть сопряжено с определенными трудностями. Это требование будет приводить к формальному подходу к указанному измерению и записи соответствующих «результатов» в паспорте ПС.

В пункте 211 сохранилось требование Правил о том, что «Ежедневный осмотр рельсового пути осуществляется крановщиком (оператором) в объеме, предусмотренном производственной инструкцией». Крановщик мостового крана не имеет права один выходить на рельсовый крановый путь. Как же он его осматрит?

В пункте 212 говорится о том, что «Осмотр состояния рельсовых путей после каждых 24 смен работы проводится крановщиком (оператором) под руководством ответственного за содержание ПС в работоспособном состоянии». Почему данный осмотр должен производить крановщик, а не сам специалист, который должен знать все возможные дефекты рельсовых путей и нормы отклонений?

В пункте 213 сказано, что «Плановая проверка проводится не реже одного раза в год...». Речь идет о плановой проверке рельсовых путей. Но на положение рельсов наземных путей влияет оттаивание и замерзание грунта, поэтому пути кранов, работающих на наземных путях, надо проверять минимум два раза в год: весной и осенью.

Изменения не коснулись приложения 8 «Предельные величины отклонений рельсового пути от проектного положения в плане и профиле». Данные допускаемые отклонения весьма несовершенны, о чем писалось в Вашем журнале (2014 № 5 (90)) и в журнале «Подъемно-транспортное дело» (2015, № 1).

По-прежнему отсутствуют предельные отклонения направляющих рельсовых путей подвесных ПС и расшифровка понятия «Рельсовый путь».

ТН