

Виробничий травматизм: за недбалістю – трагедія

Аналіз рівня виробничого травматизму на Львівській залізниці впродовж 2012 року засвідчує суттєве зменшення кількості нещасних випадків у порівнянні зі статистикою 2011 року. Проте профілактика виробничого травматизму й охорона праці в кожному відокремленому підрозділі залізниці є пріоритетним напрямком роботи. Проблеми і здобутки у цьому напрямку роботи обговорюємо з начальником служби охорони праці Олександром Левицьким.



– Спочатку наведу кілька цифр: за дванадцять місяців 2012 року у відокремлених підрозділах залізниці травмовано 17 залізничників, у т.ч. 3 особи – смертельно, два випадки завершилися інвалідністю. За аналогічний період 2011 року зафіксовано 31 випадок травмування, із них п'ять – зі смертельними наслідками та чотири завершилися інвалідністю залізничників.

Зокрема цього року у Рівненській дирекції залізничних перевезень сталося два випадки травмувань, у т.ч. один зі смертельним наслідком на станції Дубно. Два смертельних випадки зафіксовані у вагонному господарстві, вони трапилися у вагонних депо Тернопіль та Ужгород. У господарстві електропостачання зафіксовано чотири випадки виробничого травматизму. Два завершилися інвалідністю залізничників. У господарстві колії за звітний період зафіксовані три випадки травматизму. По одному прикрому випадку трапилося відповідно у пасажирському господарстві (груповий випадок у пасажирському вагонному депо Львів), господарствах сигналізації і зв'язку та будівельно-монтажних робіт і експлуатації цивільних споруд. В інших відокремлених підрозділах залізниці зафіксовано два випадки травматизму: по одному у Дорожній стоматологічній амбулаторії ст. Львів та Дорожній ремонтно-експлуатаційній автобазі.

Усі випадки розглянуті керівництвом залізниці, вжиті необхідні заходи із запобігання таким порушенням надалі, зроблені відповідні висновки.

– Олександр Федоровичу, підозрюю, що позитивна тенденція до зменшення кількості випадків травмування не надто тішить, бо мова йде про життя і здоров'я людей...

– Звичайно, навіть 17 випадків у минулому році – це багато. Крім того, у 2012 році внаслідок травм, отриманих на робочих місцях, втрачено через непрацездатність 1270 робочих днів, у т.ч. 810 днів перейшли з 2011 року. Вважаю доцільним наголосити на обставинах, які призвели до виникнення випадків виробничого травматизму.

залежать від віку і виробничого стажу потерпілих?

– Важко виявити прямий зв'язок між віком і професійним досвідом потерпілих. Про це можуть свідчити наступні кілька випадків, що призвели до інвалідності залізничників. Наприклад, 11 травня електромонтер (1974 р.н., стаж за професією 13 років), усуваючи пошкодження

травматизму проста – суворе та чітке дотримання вимог інструкцій з охорони праці. Серед професіоналів побутує досить моторошне твердження, що всі інструкції з охорони праці “написані” кров'ю потерпілих. На жаль, через не обачність та недбалість окремих залізничників це правило набуває буквального значення.

а також служби охорони праці провели понад 25 тис. перевірок стану охорони праці, під час яких виявлено чимало порушень, із цього приводу видано відповідні приписи. За звітний період по залізниці видано 743 накази та вказівки, спрямовані на поліпшення стану охорони праці.

Крім того, з метою гарантування безпеки праці під час експлуатації машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки, створення належних та безпечних умов праці видано наказ від 31.01.2012 № 69/Н, який визначає основні шляхи та напрямки в роботі, зокрема під час експлуатації вантажопідйомних кранів, посудин, що працюють під тиском, підйомників, котлів, робіт із газополум'яної обробки металів.

Упродовж звітного періоду, згідно з поданими заявками відокремлених підрозділів залізниці на технічне діагностування кранів, спеціалістами ДорЦСМЕ проведено експертне обстеження (технічне діагностування) 572 одиниць устаткування підвищеної небезпеки при річному плані 514 одиниць. При цьому економія коштів від проведеної роботи ДорЦСМЕ у 2012 році становить 2,43126 млн грн.

У 2012 році проведено цільові перевірки з організації та безпечної роботи машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки (крани, котли, посудини, що працюють під тиском, підйомники).

У минулому році в Галузевому навчально-методичному центрі охорони праці проведено навчання та перевірку знань із питань охорони праці 520 посадових осіб та спеціалістів залізниці і 237 керівників середньої ланки.

У результаті цього 3 січня 2012 року видано наказ №2Н “Про підвищення ефективності роботи з охорони праці на Львівській залізниці у 2013 р.”

Олександр ГЕРШУНЕНКО

“Найбільш важкий випадок зі смертельним наслідком стався з працівником, який мав трудовий стаж понад 20 років, четверо потерпілих, що отримали важкі травми, так само пропрацювали на залізниці понад 20 років. Із загальної кількості травмованих ця категорія становить 23,5 відсотка. Така ж кількість травмованих і серед працівників, які пропрацювали від 1 до 5 та від 5 до 10 років. Найменше випадків важкого виробничого травматизму у категорії зі стажем до року. Усе це свідчить, що ані великий трудовий стаж, ані набутий досвід не можуть бути надійною “страховкою” від виробничого травматизму. Тож запорака попередження випадків виробничого травматизму проста і зрозуміла – суворе та чітке дотримання вимог інструкцій з охорони праці”.

на тяговій підстанції, отримав опіки електричною дугою. Самовільно відчинивши двері комірки, що не була відключена від напруги, він протирив ізолятори, які намокли від протікання підстанції під час грозового дощу. Протираючи ізолятори, електромонтер торкнувся мокрим від дощу одягом до ножа вимикача високої напруги. Одяг загорівся, і потерпілий отримав загальну електротравму та термічні опіки 40 відсотків поверхні тіла. Причина аналогічна – невиконання посадових обов'язків.

Ще один випадок нехтування вимогами інструкції з охорони праці призвів до травматичної ампутації лівої руки електромеханіка (1962 р.н., стаж за професією 7 років). Після закінчення роботи він зійшов із локомотива ЧМЕ-3 і поставив сумку з інструментом на платформу тепловоза. Тримаючись лівою рукою за поручень, правою рукою знімав сумку з платформи. У цей час локомотив рушив, потерпілого крутнуло, він втратив рівновагу та впав, при цьому ліва рука потрапила під колісну пару залізничного крана КДЕ.

Повертаючись до питання про зв'язок між віком та виробничим стажем потерпілих, хочу зазначити, що тут ми маємо парадоксальну ситуацію. Найтяжчий випадок зі смертельним наслідком стався з працівником, що мав трудовий стаж понад 20 років, четверо потерпілих, що отримали важкі травми, так само відпрацювали на залізниці понад 20 років. Із загальної кількості травмованих ця категорія становить 23,5 відсотка. Така ж кількість травмованих і серед працівників, які пропрацювали від 1 до 5 та від 5 до 10 років. Найменше випадків важкого виробничого травматизму у категорії зі стажем до одного року.

Це засвідчує, що ані великий трудовий стаж, ані набутий досвід не є надійною “страховкою” від виробничого травматизму. Найефективніша запорака попередження випадків виробничого

Це особливо прикро з огляду на те, що залізниця докладає чимало зусиль і витрачає значні кошти на підвищення рівня умов та охорони праці.

Загалом на охорону праці за рахунок усіх джерел фінансування у 2012 році витрачено 40,034 млн грн, що складає 0,52% від суми реалізованої продукції, згідно з вимогами Галузевої угоди Укрзалізниці. Із них на заходи, передбачені колективним договором залізниці, витрачено понад 1 млн грн за плану на 2012 рік 716,70 тис. грн. Покращено умови праці для 113 працівників.

– А яка проводиться профілактична робота з охорони праці?

– У минулому році спеціалісти служб і відокремлених підрозділів,

Зима ще випробуватиме

У січні цього року на залізничному транспорті України зафіксовано чотири випадки травмування працівників, при цьому одна особа зазнала смертельних травм. За попередніми висновками розслідувань нещасних випадків встановлено, що два з них трапилися під час виконання робіт у складних погодних умовах. Оскільки, за прогнозами метеорологів, цього року зима ще може показати свій норов, випробовуючи транспортну галузь різкими перепадами температури повітря, рясними снігопадами, ожеледицею тощо, керівництво Укрзалізниці зобов'язало начальників головних управлінь, керівників залізниць, дирекцій залізничних перевезень, підприємств ужити невідкладних заходів із забезпечення безперебійної роботи залізничного транспорту і підприємств та попередження нещасних випадків під час виконання робіт у несприятливих погодних умовах.

Із цього приводу на Львівській залізниці розроблено та реалізовано комплекс заходів, яким передбачені позапланові інструктажі з питань охорони праці, особливо увагу приділено питанням суворого дотримання особистої безпеки, підвищення пильності під час перебування на колії. Крім того, залізничники організували своєчасне очищення від снігу і криги та посипання піскосумішшю маршрутів службових проходів і проїздів, місць виконання робіт на коліях станцій та в інших господарствах магістралі. Перед виконанням робіт з очищення стрілок від снігу причетні працівники проходять інструктажі з охорони праці, бригади формуються за участю досвідчених працівників, здійснюється контроль за дотриманням вимог безпеки під час снігоборотьби. Керівники середньої ланки попереджені про особисту відповідальність за створення безпечних умов праці на робочих місцях і контроль за дотриманням з боку підлеглих вимог безпеки під час робіт у складних погодних умовах.