

ПІДГОТОВЛЕНО:

Департамент безпеки на транспорті
Міністерства інфраструктури України

ПІДГОТУВАЛИ:

Коськовецький В.М., Терлецька І.В., Макаренко І.М.

Аналіз стану виробничого травматизму та умов праці на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку за 2015 рік

Аналіз стану виробничого травматизму та умов праці на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку за 2015 рік (далі – Аналіз) підготовлено на основі опрацьованих матеріалів розслідування випадків виробничого травматизму, статистичної звітності та містить інформаційно-аналітичні матеріали про стан виробничого травматизму, основні причини його виникнення, вжиті заходи керівництвом підприємств, установ та організацій щодо недопущення таких випадків у майбутньому. Також аналіз містить розрахунки показників виробничого травматизму, їх розподіл по галузях.

Аналіз здійснено для використання його в роботі спеціалістами служб охорони праці підприємств, установ та організацій транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку та спрямований на покращення стану охорони праці.

ЗМІСТ

Вступ	3
1. Загальний аналіз виробничого травматизму	16
2. Дорожнє господарство	21
3. Поштовий зв'язок	24
4. Залізничний транспорт	32
5. Морський та річковий транспорт	53
6. Авіаційний транспорт	58
7. Фінансування заходів з питань охорони праці	58
8. Умови праці	59
Висновок	60

«Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань здійснює в межах повноважень, передбачених законом, методичне керівництво діяльністю та контроль за станом охорони праці на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери його управління, а також акціонерних товариств, функції з управління корпоративними правами щодо яких здійснює Міністерство, організовує навчання і перевірку знань з питань охорони праці»

- підпункт бб пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460.

Вступ

Державна політика у сфері охорони праці направлена на забезпечення безпечних і здорових умов праці, попередження нещасних випадків та професійних захворювань на виробництві. Як показує світовий досвід, безпека праці є основною гарантією стабільності та розвитку будь-якого виробництва.

Безперечно, питання охорони праці багатогранне, складне і відповідальне. Адже за ним – життя і здоров'я людей, які своєю працею створюють для держави, нації матеріальні блага. Тому безпека праці на виробництві повинна стати пріоритетним напрямом як для керівників підприємств, так і для працівників, адже сьогодні доцільніше вкладати кошти в створення безпечних умов праці, ніж потім нести вину за ушкодження здоров'я, чи, навіть, життя людини та величезні матеріальні затрати внаслідок зупинки виробництва, відновлення зруйнованих після аварій приміщень, ремонту пошкодженої техніки і обладнання.

Тому одним із першочергових завдань, які ставить перед собою Мінінфраструктури, є недопущення нещасних випадків та професійних захворювань на виробництві шляхом проведення профілактичних заходів, спрямованих на усунення шкідливих і небезпечних виробничих факторів, запобігання виникненню спричинених умовами праці випадків загрози здоров'ю та життю працівників.

З метою комплексного розв'язання проблем у сфері охорони праці, формування сучасного безпечного та здорового виробничого середовища, що сприятиме сталому економічному розвитку та соціальній спрямованості, збереженню і розвитку трудового потенціалу України, мінімізації ризиків виробничого травматизму, професійних захворювань і аварій на виробництві 04.03.2013 Верховною Радою України прийнято Закон України «Про затвердження Загальнодержавної соціальної програми поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища на 2014-2018 роки» (далі – Загальнодержавна програма).

Вбачаємо доцільним здійснювати оцінку роботи з охорони праці у галузях порівнюючи досягнуті показники з показниками, які закладено на 2015 рік Загальнодержавною програмою.

Розробка та реалізація галузевої програми поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища

На виконання вимог статті 33 Закону України «Про охорону праці» Міністерство інфраструктури України наказом від 09.07.2014 № 302 затвердило Галузеву програму поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища у транспортно-дорожньому комплексі та галузі поштового зв'язку на 2014-2018 роки (далі - Галузева програма) та План заходів з її реалізації. Зазначеним Планом заходів галузям та підприємствам поставлені конкретні завдання, спрямовані на поліпшення роботи по створенню безпечних і нешкідливих умов праці працівників галузей.

Протягом 2015 року Міністерство здійснювало контроль за виконанням заходів, передбачених Галузевою програмою.

Слід зазначити, що всі заходи, які планувалось виконати у 2015 році за рахунок підприємств, – виконані.

Зокрема, підприємствами та установами галузі були організовані та проведені заходи, спрямовані на забезпечення безпеки праці.

Також уповноважені представники підприємств взяли участь у семінарах – нарадах до Всесвітнього дня охорони праці, який відзначався під девізом "Приєднуйтесь до формування превентивної культури охорони праці"; у III-й Національній науково-практичній конференції «Управління ризиками в системах менеджменту охорони праці та промислової безпеки, яка відбулася 19-20.05.2015 у м. Києві за ініціативою науково - виробничого журналу «Охорона праці».

Для підприємств морської галузі Планом заходів з реалізації Галузевої програми планувалося за рахунок коштів Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань України (далі – Фонд) здійснити перегляд:

Правил охорони праці на суднах морського флоту,

Правил охорони праці в морських портах,

Норм безоплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівників морського транспорту.

Нажаль, у зв'язку з тривалою реорганізацією Фонду, питання фінансування заходів щодо розробки зазначених нормативно-правових актів до цього часу не вирішене. Про деякі питання регуляторної політики з питань охорони праці на транспорті йтиметься нижче.

Угоди з галузевими профспілками з питань поліпшення умов і безпеки праці

На виконання вимог законів України «Про соціальний діалог в Україні» та «Про колективні договори і угоди» Міністерству інфраструктури України вдалось налагодити ефективну співпрацю в рамках ведення соціального діалогу між владою, роботодавцями та профспілками. За результатами досягнутих домовленостей, наказом Мінінфраструктури від 26.05.2014 № 218 створено Галузеву тристоронню соціально-економічну раду при Міністерстві інфраструктури України, яка здійснює дорадчі, консультативні та узгоджувальні функції шляхом вироблення пропозицій і рекомендацій з урахуванням інтересів сторін соціального діалогу, затверджено її склад та Положення про неї.

Саме шляхом плідної співпраці із Федерацією роботодавців транспорту в рамках соціального діалогу сьогодні можливо забезпечити вирішення найбільш гострих соціальних питань працівників транспорту, а саме забезпечення виконання у повному обсязі досягнутих з соціальними партнерами домовленостей в частині оплати праці, виплати пільг, забезпечення трудових та соціальних гарантій тощо.

У 2015 році проведено три засідання Спільних робочих комісій щодо контролю виконання Галузевої Угоди у сфері морського транспорту, два засідання щодо Галузевої Угоди у сфері автомобільного транспорту та два засідання щодо Галузевої Угоди у сфері поштового зв'язку.

На всіх підприємствах галузі укладені колективні угоди на 2015 рік.

На нарадах, які пройшли в колективах підприємств галузі, проведено аналіз стану охорони праці та виробничого травматизму.

Згідно з рішеннями Комісії Мінінфраструктури з питань безпеки транспорту Міністерством взято під контроль роботу комісій з питань охорони праці підприємств та проведення у 2015 році на підприємствах нарад з питань охорони праці, а також розробка за результатами проведеного аналізу стану охорони праці, виробничого травматизму та умов праці Комплексних заходів по досягненню встановлених нормативів безпеки та гігієни праці і виробничого середовища.

Методичне керівництво діяльністю підприємств галузі з охорони праці

У 2015 році проведені два засідання Комісії Мінінфраструктури з питань безпеки транспорту (24.02.2015 та 23.04.2015), на яких розглядались питання стану охорони праці на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку, в яких взяли участь представники профспілок галузей. Підсумки роботи з охорони праці у 2015 році було розглянуто на засіданні Комісії Мінінфраструктури з питань безпеки транспорту 16.02.2016.

За результатами зазначених засідань були напрацьовані заходи щодо покращення стану охорони праці, а саме, підприємствам галузі транспорту, дорожнього господарства та поштового зв'язку було запропоновано:

- з врахуванням аналізу виробничого травматизму у 2014 році та виявлених ризиків переглянути та доопрацювати Комплексні заходи щодо спрямування їх на попередження нещасних випадків;

- активізувати роботу комісій з питань охорони праці на підприємствах, більше співпрацювати з профспілками щодо забезпечення вимог безпеки та гігієни праці;

- вжити заходів щодо вдосконалення систем управління охороною праці (СУОП) відповідно до вимог ДСТУ OHSAS 18001:2010 в частині запровадження комплексної системи оцінки ризиків з урахуванням специфіки підприємств;

- забезпечити безумовне виконання наказу Мінінфраструктури від 30.01.2013 № 56 «Про організацію навчання і перевірку знань з питань охорони праці та пожежної безпеки», із змінами та доповненнями внесеними наказами Мінінфраструктури від 13.08.2013 № 599 та від 24.03.2015 № 103, а у разі проходження перевірки знань у складі комісії, створеної наказом спеціально вповноваженого центрального органу виконавчої влади з нагляду за охороною праці, вживати заходів щодо забезпечення участі в перевірці знань представника Мінінфраструктури;

- забезпечити здійснення аналізу проходження навчання та перевірки знань з охорони праці, за результатами якого службам охорони праці забезпечити взаємодію з навчальними центрами, яким видано свідоцтво Держпраці про внесення до Переліку суб'єктів господарювання, які здійснюють навчання з питань охорони праці працівників транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку, щодо удосконалення, підвищення ефективності та результативності навчального процесу;

- контролювати фінансування заходів з охорони праці відповідно до законодавства тощо.

Відповідно до рішень зазначених засідань Комісії на підприємствах та в установах галузі було реалізовано значну кількість заходів, у т.ч. проведені наради з підведення підсумків роботи служб охорони праці на підприємствах, засідання комісій з охорони праці підприємств та інше, про що підприємства у передбачені терміни звітували Мінінфраструктури.

На територіях підприємств галузі, зокрема морських торгівельних портів, працюють десятки підприємств морегосподарського комплексу (далі – портові оператори). Кінцевий рівень охорони праці у такому випадку залежить від стану охорони праці у кожного з зазначених портових операторів. Адже виконуючи свої функціональні обов'язки працівник одного підприємства піддається впливу шкідливих та небезпечних факторів, які наявні на сусідньому підприємстві. Проблема ще більш актуальна з огляду на єдину інфраструктуру зазначених підприємств – проїзди, дороги, акваторія тощо.

Одним із шляхів зниження виробничого травматизму в портах України, забезпечення прав громадян на належні, безпечні та здорові умови праці вбачається встановлення тісної та дієвої взаємодії в галузі охорони праці між

службами охорони праці філій ДП «Адміністрація морських портів України» і службами охорони праці портових операторів.

У 2015 році реалізований перший етап такої взаємодії - спільними наказами затверджені Положення про взаємодію служб охорони праці філій ДП «Адміністрація морських портів України» і морських торговельних портів.

В подальшому очікується встановлення єдиних вимог до рівня охорони праці, систематичного та регулярного обміну досвідом і інформацією з рештою портових операторів.

Зважаючи на курс, взятий Мінінфраструктури щодо вдосконалення систем управління охороною праці відповідно до вимог ДСТУ ОHSAS 18001:2010 в частині запровадження комплексної системи оцінки ризиків з урахуванням специфіки підприємств (п.1.7 Протоколу № 1/15 засідання Комісії Мінінфраструктури з питань безпеки транспорту від 03.03.2015) та на досвід співпраці, зокрема з портовими операторами, власниками яких є транснаціональні компанії, служби охорони праці філій ДП «АМПУ», морських торговельних портів активно долучилися до освоєння методів оцінювання ризиків та управління ними. У ряді випадків працівники служб охорони праці не обмежились участю в семінарах, але й пройшли перевірку придатності до роботи за Європейськими та світовими стандартами ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ОHSAS 18001:2007 (2010) (Миколаївська філія ДП «АМПУ», ДП «Маріупольський МТП», ДП «Одеський МТП», ДП «Іллічівський МТП» тощо).

Міністерство не вимагає негайного переходу до управління охороною праці на підприємствах у відповідності до вимог ДСТУ ОHSAS 18001:2010, але курс на вдосконалення систем управління охороною праці буде збережений – це веління часу.

Організація навчання та перевірки знань з охорони праці

Відповідно до статті 33 Закону України «Про охорону праці» Міністерство організовує навчання та перевірку знань. Для Мінінфраструктури пріоритетним завданням є якісне навчання працівників підприємств галузі в обсязі, що відповідає посадовим обов'язкам.

На виконання наказу Мінінфраструктури від 30.03.2013 № 56 «Про організацію навчання і перевірку знань з питань охорони праці та пожежної безпеки» із змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 13.08.2013 № 599 «Щодо внесення змін до наказу Мінінфраструктури України від 30 січня 2013 року № 56», у 2015 році проведено 16 засідань комісії Мінінфраструктури з перевірки знань з питань охорони праці та пожежної безпеки, до складу якої входять представники навчальних центрів, Держпраці та профспілкових органів. На зазначених засіданнях перевірено знання з питань охорони праці 355 посадових осіб підприємств галузі. У звітному році з першої спроби пройшли перевірку 324 особи (31 - не здали). З другої спроби 20 осіб таки показали необхідні знання.

У минулому році 2 працівники Мінінфраструктури пройшли навчання та перевірку знань з питань охорони праці в Головному навчально-методичному

центрі Держпраці. 16 посадових осіб галузі морського транспорту пройшли перевірку знань у комісії Головного навчально-методичного центру Держпраці за участю представника Міністерства інфраструктури.

Мінінфраструктури з врахуванням діючого законодавства та внутрішніх процедур підприємства надає можливість підприємствам самостійно обирати навчальний центр, в якому будуть навчатись працівники.

Одночасно Міністерство інформує суб'єктів господарювання про підвідомчі підприємства, які здійснюють навчання посадових осіб та фахівців з вивчення законодавства і нормативних актів з охорони праці (таблиця 1).

Перелік навчальних центрів,
які мають право проводити навчання з питань охорони праці працівників суб'єктів господарювання на підставі Декларацій відповідності матеріально-технічної бази роботодавця вимогам законодавства з питань охорони праці та промислової безпеки

Таблиця 1

№ пп	Назва підприємства чи організації	Адреса, контактний телефон/факс
1	Міжгалузевий навчальний центр ТОВ «Центр з безпеки на транспорті»	м. Київ, вул. Машинобудівна, 37 т.: (044) 353-07-33 факс: (044) 221-44-25
2	Навчальний центр у галузі автомобільного транспорту ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДПРОЕКТ»	м. Київ, проспект Перемоги, 57 т./факс: (044) 456-67-52
3	Навчальний центр у галузі морського транспорту ДП «Одеський морський торгівельний порт»	м. Одеса, пл. Митна, 1 т.: (048) 729-35-17, (048) 729-47-13
4	Галузевий навчальний центр з питань охорони праці на авіаційному транспорті	м. Київ, просп. Космонавта Комарова 1, т./факс: (044) 406-79-15
5	Головний навчальний центр у галузі поштового зв'язку «Зелена Буча»	Київська обл., м. Буча, вул. Інститутська, 22 тел. (044) 497-93-50

Опрацювання та перегляд нормативно-правових актів з охорони праці

Державна служба України з питань праці підготувала проект наказу Міністерства соціальної політики України «Про визнання такими, що не застосовуються на території України, деяких нормативно-правових актів СРСР» (далі – проект наказу), згідно з яким запропоновано визнати такими, що втратили чинність, деякі нормативно-правові акти з охорони праці, у тому числі – 36 нормативно-правових актів з питань охорони праці у галузі транспорту.

У проекті наказу зазначається, що його метою є усунення множинності, скасування застарілих нормативно-правових актів з охорони праці і таких, що не відповідають новим умовам соціально-економічного розвитку України. Проте пропонується визнати такими, що не застосовуються на території України, нормативно-правові акти з питань охорони праці у галузі морського та річкового транспорту, які не мають аналогів або належної заміни.

Наприклад, дія Правил будови і безпечної експлуатації вантажопідіймальних кранів (НПАОП 0.00-1.01-07) (тут і далі – кодування

нормативно-правових актів з питань охорони праці згідно з Показчиком нормативно-правових актів з питань охорони праці, затвердженим наказом Державної служби гірничого нагляду та промислової безпеки України від 12.04.2012 № 74, у редакції, затвердженій наказом Держгірпромнагляду від 19.01.2015 № 6), не поширюється на вантажопідіймальні машини, призначені для застосування на морських і річкових суднах та інших плавучих спорудах, а дія Правил безпеки і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (НПАОП 0.00-1.59-87), не поширюється на посудини, які встановлені на морських, річкових суднах та інших плавучих засобах.

Згідно зі статтею 8 Закону України «Про охорону праці» на роботах із шкідливими і небезпечними умовами праці, а також роботах, пов'язаних із забрудненням або несприятливими метеорологічними умовами, працівникам видаються безоплатно за встановленими нормами спеціальний одяг, спеціальне взуття та інші засоби індивідуального захисту. Установлені норми у галузі – це Типові галузеві норми безплатної видачі спецодягу, спецвзуття та інших засобів індивідуального захисту робітникам і службовцям морського транспорту (НПАОП 61.1-3.33-80) та Типові галузеві норми безплатної видачі спецодягу, спецвзуття та інших засобів індивідуального захисту робітникам і службовцям річкового транспорту (НПАОП 61.2-3.32-80). Тобто зазначені акти не втратили актуальності та необхідні на підприємствах морського та річкового транспорту, зокрема, для розроблення колективних угод.

До цього часу в Україні під час виконання морських днопоглиблювальних та інших портових робіт застосовуються та не мають заміни Правила безпеки праці в морських портах РД 31.82.03-87 (НПАОП 63.22-1.04-88), Правила техніки безпеки на суднах морського флоту (НПАОП 61.1-1.01-76), Правила техніки безпеки при обслуговуванні судноплавної обстановки на внутрішніх водних шляхах (НПАОП 63.22-1.10-73), Правила техніки безпеки при виконанні морських днопоглиблювальних робіт і експлуатації засобів навігаційного обладнання морських шляхів (НПАОП 63.22-1.03-75), Правила техніки безпеки при виконанні виправних робіт на внутрішніх водних шляхах (НПАОП 63.22-1.11-76), Правила техніки безпеки при виконанні робіт на суднах портового і службово-допоміжного флоту (НПАОП 61.1-1.03-77), Правила безпеки праці при виконанні днопоглиблювальних робіт і обслуговуванні спеціальних механізмів днопоглиблювальних земснарядів річкового флоту (НПАОП 63.22-1.08-84).

Відповідно до пункту 1 статті 4 Конвенції Міжнародної організації праці № 152 «Про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах» національне законодавство чи правила мають регламентувати вимоги щодо проведення заходів відповідно до розділу III «Технічні заходи» в частині портових робіт. Практичне виконання зазначених вимог ґрунтується на технічних нормах чи зведеннях правил, затверджених компетентним органом влади.

Згідно зі статтею 28 Закону України «Про охорону праці» опрацювання та прийняття нових, перегляд і скасування чинних нормативно-правових актів з охорони праці здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці, за участю професійних спілок і Фонду соціального страхування від нещасних випадків на

виробництві та професійних захворювань України (далі – Фонд) та за погодженням з органами державного нагляду за охороною праці.

Перегляд Правил охорони праці на суднах морського флоту, Правил охорони праці в морських портах, Норм безоплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівників морського транспорту включено до Плану заходів з реалізації Галузевої програми поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища у транспортно-дорожньому комплексі та галузі поштового зв'язку на 2014–2018 роки, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 09.07.2014 № 302.

Постановою Фонду від 12.06.2014 № 10 «Про внесення змін до Заходів з профілактики нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань на 2013–2014 роки Фонду» планувалось фінансування перегляду Правил охорони праці на суднах морського флоту, Правил охорони праці в морських портах, Норм безоплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівників морського транспорту. Листом від 02.11.2015 № 420-05-3 Виконавча дирекція Фонду підтвердила, що пропозиції Мінінфраструктури щодо зазначених актів розглянуто та взято до уваги під час планування регуляторної діяльності Фонду на 2016 рік. Проте до цього часу фінансування робіт не розпочато.

Відповідно до статті 33 Закону України «Про охорону праці» нормопроектну діяльність, розробку правил, норм, положень, інструкцій та інших нормативно-правових актів з охорони праці або зміни до них здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони праці. Тобто, відповідальність за забезпечення галузей правилами, нормами, положеннями покладається на Держпраці.

Водночас, з огляду на можливе звуження нормативної бази з охорони праці, Мінінфраструктури ініціювало розробку та затвердження наказами підприємств (де це можливо) необхідних нормативних актів з охорони праці на підставі чинних правових норм, зокрема наказу Державного комітету України по нагляду за охороною праці від 21.12.93 № 132, зареєстрованого в Мін'юсті 07.02.94 за № 20/229 «Про Порядок опрацювання і затвердження власником нормативних актів про охорону праці, що діють на підприємстві».

Відомчий контроль за станом охорони праці на підприємствах галузі

На виконання вимог Закону України «Про охорону праці», відповідно до наказу Мінінфраструктури від 01.12.2014 № 621 «Про здійснення відомчого контролю за станом охорони праці, виробничого середовища та пожежної безпеки» у 2015 році здійснено перевірки 6 підприємств, а саме:

- ДП «Одеська залізниця»,
- УДППЗ «Укрпошта»,
- ДП «Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс»,
- ПрАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал»,
- Одеська філія ДП «Адміністрація морських портів України»,

- ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод».

Всі перевірки проведені за участю профспілок та оформлені довідками.

Основними недоліками з охорони праці, виявленими за результатами відомчого контролю на підприємствах, є наступні:

- невиконання вимог Закону України «Про охорону праці» та Типового положення про службу охорони праці, затвердженого наказом Держнаглядохоронпраці від 15.11.2004 № 255, зареєстрованого в Мін'юсті 01.12.2004 за № 1526/10125, в частині безпосереднього підпорядкування служби охорони праці роботодавцю, недопущення залучення представників служби охорони праці до виконання функцій, не передбачених Законом України «Про охорону праці» та Типовим положенням, а саме з пожежної, екологічної безпеки, а також з безпеки дорожнього руху тощо;

- невиконання вимог наказу Мінінфраструктури від 30.01.2013 № 56 «Про організацію навчання і перевірку знань з питань охорони праці та пожежної безпеки» із змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 13.08.2013 № 599, в частині проходження навчання та перевірки знань в постійно діючій Комісії Мінінфраструктури усіх посадових осіб відповідно до переліку посад;

- при проведенні атестації робочих місць не в повному обсязі виконується оцінка технічного та організаційного рівня, виконавцем атестації робочих місць не проводиться ґрунтовна оцінка технічного та організаційного рівня умов праці;

- не на всіх підприємствах розроблено положення про комісію з атестації робочих місць на підприємстві із чітким розподілом функцій та обов'язків її членів;

- за результатами проведення атестації робочих місць на підприємствах не вживаються заходи для усунення виявлених недоліків;

- не визначено структурний підрозділ, який відповідає за організацію проведення медоглядів працівників;

- перелік робіт з підвищеною небезпекою потребує перегляду в частині вилучення робіт, які не виконуються на підприємстві;

- на підприємствах відсутнє планування роботи по структурним підрозділам, у тому числі з питань охорони праці, що негативно впливає на якість проведення оперативного контролю;

- у договорах із стивідорними компаніями, які є орендарями рухомого та нерухомого майна порту та знаходяться на його території, відсутні положення про порядок взаємодії та можливості впливу зі сторони працівників порту на стан охорони праці в даних стивідорних компаніях.

Слід також зазначити, що на багатьох підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку система управління охороною праці не відповідає сучасним вимогам і, як наслідок, не проводилась ефективна робота із ризиками травмування працівників на робочих місцях.

За результатами відомчого контролю на підприємствах були розроблені плани-графіки щодо усунення недоліків, виявлених у ході перевірки, з визначенням виконавців та термінів виконання. Про виконання зазначених планів-графіків підприємства інформують Мінінфраструктури.

Однією із важливих проблем, яка потребує вирішення, є формальний підхід до виконання посадовими особами та працівниками своїх обов'язків в частині дотримання вимог з охорони праці. Внаслідок цього понад 50% випадків травмування відбувається з організаційних причин. Усунення цієї проблеми здебільшого потребує не фінансових затрат, а лише системної роботи з персоналом. Нормативно-правові акти, які розробляються на підприємстві залишаються на папері, але реально не працюють. Особливо це стосується системи управління охороною праці, певні положення якої на деяких підприємствах не функціонують. На цей час робота щодо усунення проблемних питань триває.

Щодо ратифікації конвенцій Міжнародної організації праці

Міністерство інфраструктури України продовжило роботу щодо ратифікації Конвенції Міжнародної організації праці (далі – МОП) 1979 року про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах № 152 та Конвенції МОП 2006 року про працю в морському судноплавстві.

В пункті 3.7 розділу III «Охорона праці, умови праці та відпочинку, охорона навколишнього природного середовища» Генеральної угоди між Кабінетом Міністрів України, Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні та Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні зазначено: сприяти внесенню до Верховної Ради України протягом двох місяців після підписання Угоди проектів законів України про ратифікацію Конвенції МОП № 152 Про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах. На сьогодні існують проблемні питання, що не дозволяють завершити роботу щодо ратифікації зазначеної конвенції, а саме – вкрай застаріла матеріально-технічна база у морських торговельних портах України.

Конвенція МОП №152 спрямована на підвищення рівня безпеки при виконанні портових робіт, головне місце серед яких займають вантажно-розвантажувальні операції. Статтею 21 зазначеної Конвенції вимагається, щоб кожний підймальний механізм та пристрій, кожний строп або підймальне пристосування, які становлять невід'ємну частину вантажу, мали надійну конструкцію і належну міцність.

ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України з дослідним виробництвом» за дорученням Мінінфраструктури у 2014 році провів наукові дослідження, які показали, що для повного переозброєння парку механізмів і обладнання, впровадження нових технологій, підприємства морської галузі потребують значного фінансування.

Так, 92% (443 одиниці) від загальної кількості кранів відпрацювали свій строк експлуатації. Вартість повної модернізації кранів, у цінах 2014 року, складає 58 256 000 грн.

Крім того, для ратифікації Конвенції необхідно переглянути відповідну нормативно-правову базу з охорони праці, зокрема Правила охорони праці в морських портах.

На сьогоднішній день в Україні діють Правила безпеки праці в морських портах (НПАОП 63.22-1.04-88), розроблені та введені в дію Міністерством морського флоту СРСР ще 01.06.1988. Норми цих правил не відповідають в повній мірі законодавству з охорони праці України, а також не враховують вимоги Конвенції МОП № 152.

На сьогоднішній день не всі українські порти відповідають вимогам, встановленим статтями 10 та 11 розділу III «Технічні заходи» Конвенції МОП № 152, у яких визначено перелік вимог до портових доріг, проїздів, обладнання пішохідних тротуарів з метою забезпечення безпечного руху транспорту і пішоходів.

Статтею 13 Конвенції МОП № 152 вимагається забезпечити безпечну експлуатацію обладнання в частині надійного огороження небезпечних його частин. У більшості випадків станкове металорізальне обладнання (токарно-гвинторізні верстати, фрезерні та ін.) до - і післявоєнного випуску, не має огорожень небезпечних зон. Не кращий стан і з деревообробним устаткуванням;

На засіданні Спільної робочої комісії Міністерства інфраструктури України, Федерації роботодавців транспорту України і Спільного представницького органу профспілок з питань виконання Галузевої угоди у сфері морського транспорту на 2013 – 2015 позиція Мінінфраструктури була доведена до профспілкової сторони, яка в свою чергу погодилась з позицією Мінінфраструктури, що питання ратифікації Конвенції МОП № 152 необхідно розглянути після імплементації положень Конвенції МОП – 2006, шляхом розробки та затвердження згідно з чинним законодавством наступних нормативно-правових актів з охорони праці: «Правила охорони праці на суднах морського флоту», «Правила охорони праці в морських портах», «Норми безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам морського транспорту».

Семінари, наради з питань охорони праці

Міністерство постійно інформувало підприємства про семінари, наради інші заходи, які організовувались на загальнодержавному рівні, наприклад про III Національну науково-практичну конференцію «Управління ризиками в системах менеджменту охорони праці та промислової безпеки», яка відбулася 19-20.05.2015 в м. Києві за ініціативою науково - виробничого журналу «Охорона праці». Крім цього фахівці галузі мали можливість брати участь у заходах організованих місцевими органами влади, зокрема, у рамках заходів до Всесвітнього дня охорони праці.

За ініціативою Міністерства 19-20.03.2015 було проведено теоретично-практичний семінар «Оцінка та управління ризиками на підприємствах: підходи та можливості», який дав добрий резонанс у галузі.

Протягом 2015 року питання стану охорони праці розглядалось на семінарах – нарадах з охорони праці керівників служб охорони праці ДП «АМПУ» та ДП морських торговельних портів.

21-22 травня 2015 року на семінарі-наradі у м. Одеса взяли участь представники територіального управління Держгірпромнагляду в Одеській області, представники відділень виконавчої дирекції Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві в Одеській області, представники керівництва ДП «УкрНДІМФ», ДП «УкрНДІ медицини транспорту». Обговорювались питання щодо:

роботи служб охорони праці ДП «АМПУ» і вдосконалення системи управління охороною праці;

мотивації стосовно безпеки праці на підприємствах море-господарського комплексу;

проекту Інформаційної довідки про стан охорони праці на підприємстві;

взаємодії ДП «АМПУ» з портовими операторами для забезпечення належного рівня охорони праці на територіях морських портів;

практики розслідування нещасних випадків на виробництві.

На семінарі 16–17 грудня 2015 року у м. Южне (Чорноморськ), у якому брали участь начальник Головного управління Держпраці в Одеській області Дзюба А.М., заступники начальника Головного управління Держпраці в Одеській області, представник відділення Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві в Одеській обл., представник Бюро Верітас Україна, Чорноморський регіон, представники керівництва ДП «УкрНДІМФ», обговорювались питання щодо:

вдосконалення системи управління охороною праці;

концептуальних засад створення нормативного документа «Положення про систему управління охороною праці» у ДП «АМПУ» розробленого в ДП «УкрНДІМФ»;

ідентифікації небезпек, оцінки ризиків та визначення способів управління ними;

проведення внутрішнього аудиту з охорони праці.

Протягом 2015 року в регіональних філіях ПАТ «Укрзалізниця» проведено 452 семінари з охорони праці, у роботі яких брали участь працівники та посадові особи регіональних філій.

Проведено 19 393 нарад з охорони праці, з яких 6 199 – селекторних нарад.

Заходи до Всесвітнього Дня охорони праці

Питання проведення Всесвітнього Дня охорони праці у 2015 році під девізом «Приєднуйтесь до формування превентивної культури охорони праці» на підприємствах, установах та організаціях, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, було розглянуто на засіданні Комісії Міністерства інфраструктури України з питань безпеки транспорту 23.04.2015.

В рамках проведення Дня охорони праці підприємствами виконано наступні заходи.

Проведені семінари з керівниками виробничих підрозділів за участю представників територіальних управлінь Держгірпромнагляду, Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві. За участю

профспілок здійснені перевірки стану охорони праці в підрозділах. Оформлені куточки, стенди присвячені Дню охорони праці, проведені тематичні виставки-презентації з охорони праці.

На зборах колективів підприємств вшановано пам'ять працівників, що загинули на виробництві. Сім'ям загиблих та інвалідам праці у межах можливостей підприємств була надана матеріальна допомога, а також допомога в облаштуванні могил.

У ДП «АМПУ» та в УДППЗ «Укрпошта» проведено огляди – конкурси з охорони праці серед філій, дирекцій підприємств, визначено кращі трудові колективи. У Білгород-Дністровській філії ДП «АМПУ» організаційним комітетом спільно з комісією з охорони праці проведено конкурс «Кращий громадський інспектор з охорони праці».

В УДППЗ «Укрпошта» організовано та проведено: 296 зустрічей керівництва дирекцій з працівниками щодо поліпшення умов праці, реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію виробничого травматизму; 264 огляди - конкурси (спільно з профспілковими комітетами дирекцій) з охорони праці за безпечну працю з визначенням переможців у номінаціях: «Кращий працівник», «Кращий виробничий підрозділ». Уже вшосте в підприємстві проведено огляд-конкурс «Кращий фахівець з охорони праці УДППЗ «Укрпошта».

У всіх дирекціях УДППЗ «Укрпошта» проведені дні відкритих дверей під назвою «Робоче місце моїх батьків», на яких були організовані відвідування дітьми робочих місць батьків, що сприятиме їх знайомству з працею батьків та прививатиме з дитинства правила безпечної поведінки.

Державною адміністрацією залізничного транспорту України проведено 3168 зустрічей з колективами структурних підрозділів за участю представників Держгірпромнагляду, Фонду соціального страхування від нещасних випадків та представників профспілок вищого рівня; 3147 бесід та лекцій з питань охорони праці; 979 демонстрацій фільмів, що стосуються безпечного виконання робіт; видані пам'ятки, інформаційні листки щодо заходів особистої безпеки тощо.

У ДП «Київпассервіс» та у ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» до Дня охорони праці, за поданнями профспілкових комітетів підприємств, кращі працівники підприємств, які протягом 2014-2015 років забезпечили працю виробничих колективів без травм, відзначено грошовими винагородами та подяками.

1. Загальний аналіз виробничого травматизму

На підприємствах, підпорядкованих Мінінфраструктури, у 2015 році смертельно травмовано 26 працівників.

Зазначимо, що внаслідок тимчасового перебування працівників у зоні бойових дій, не виконуючи робіт військового характеру, загинуло 8 працівників підприємств транспортно-дорожнього комплексу та поштового зв'язку, з них 7 осіб - працівники ПАТ «Укрзалізниця» та 1 - працівник УДППЗ «Укрпошта».

Політика Мінінфраструктури у галузі охорони праці спрямована на створення здорових та безпечних умов праці на робочих місцях, на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку. Третій рік поспіль зменшується кількість потерпілих від нещасних випадків на виробництві.

Внаслідок виробничого травматизму у 2015 році отримало травми 155 працівників (проти 173 у 2014 році). Тобто досягнуто зниження на 10 % (рис.1)



Рисунок 1

Нажаль, у 2015 році зріс рівень **смертельного** травматизму.

Сталося 20 нещасних випадків із смертельним наслідком (що на 1 більше ніж у 2014 році), внаслідок яких загинуло 26 працівників, у той час як у 2014 році – 20 (рис.2)

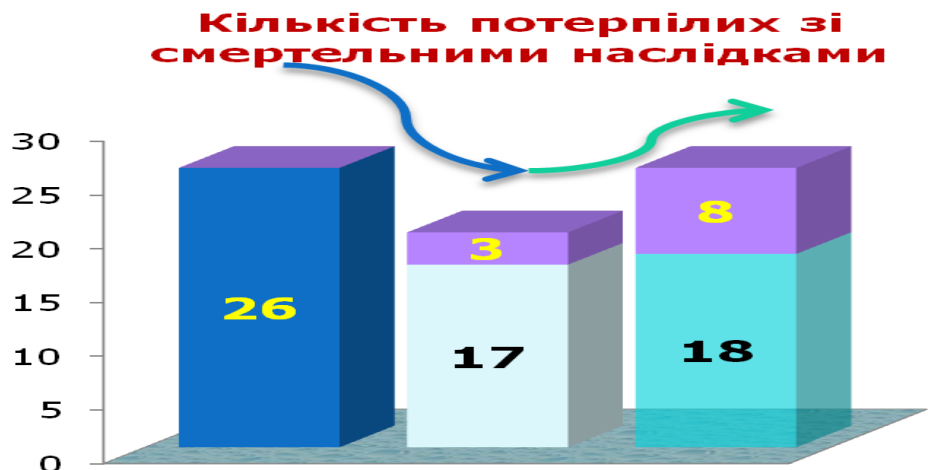


Рисунок 2

У першу чергу ріст виробничого травматизму зі смертельними наслідками у порівнянні з 2014 роком стався внаслідок збільшення кількості потерпілих працівників залізничного транспорту. У ПАТ «Укрзалізниця» за 2015 рік загинуло 17 працівників, що на 3 особи (або на 21,4 %) більше, ніж у 2014 році.

Збільшення випадків смертельного травматизму на залізничному транспорті сталось за рахунок загиблих внаслідок тимчасового перебування працівників у зоні бойових дій, не виконуючи робіт військового характеру (7 потерпілих з числа 17 загиблих працівників залізниці). У 2014 році за таких обставин загинуло 2 залізничники.

На морському транспорті та в УДП «Укрпошта» у порівнянні з 2014 роком кількість випадків смертельного травматизму збільшилася на 2 випадки.

Варто відмітити, що на підприємствах галузей авіаційного транспорту, автомобільного транспорту, а також на підприємствах прямого підпорядкування, смертельних випадків протягом року не допущено (як і в 2014 році).

Розподіл загальної кількості випадків виробничого травматизму по галузях наступний :

- на залізничному транспорті – 69 випадків (86 потерпілих);
- у сфері поштового зв'язку – 27 (30 потерпілих);
- у дорожньому господарстві – 19 (23 потерпілих);
- на морському і річковому транспорті – 15 (15 потерпілих);
- на авіаційному транспорті – 1 (1 потерпілий).

Слід відмітити значне зростання **більш ніж у півтора рази** (з 11 випадків у 2014 році до **19** у **2015**) кількості випадків виробничого травматизму на підприємствах дорожнього господарства.

З наведених статистичних даних очевидно, що основною причиною нещасних випадків – як з тимчасовою втратою працездатності, так і з смертельними наслідками є організаційні причини, тобто випадки сталися внаслідок порушення трудової і виробничої дисципліни, що свідчить про недостатній рівень компетентності керівників робіт для запобігання нещасним випадкам з працівниками так і про недостатній рівень відповідальності працівників за власне життя (відсутність культури безпеки праці).

Узагальнена інформація щодо випадків виробничого травматизму наведена у таблиці 2 «Показники виробничого травматизму за 2013-2014-2015 роки на підприємствах, що належать до сфери управління Мінінфраструктури».

Динаміку виробничого травматизму за 2013-2015 роки на зазначених підприємствах представлено на рисунку 3.

**Показники виробничого травматизму за 2013-2014-2015 роки
на підприємствах, що належать до сфери управління Мінінфраструктури**

Таблиця 2

Назва підприємств, державних організацій	Середньооблікова кількість працюючих			Кількість потерпілих з втратою працездатності на 1 роб. день та см. наслідком (осіб)			Кількість потерпілих з втратою працездатності на 1 роб. день чи більше на 1 тис. працюючих (Кч)			Коефіцієнт тяжкості (Кт)			Кількість потерпілих із смертельним наслідком (осіб)			Кількість потерпілих із смертельним наслідком на 1 тис. працюючих			Кількість днів непрацездатності внаслідок виробничого травмування		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Укрзалізниця	352995	335706	305632	91	102	86	0,25	0,30	0,28	73,72	54,92	64,8	14	14	17	0,039	0,041	0,056	6709	5602	5573
ПрАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ"	2546	2291	2128	4	0	1	1,57	0	0,47	70,0	0	59	0	0	0	0	0	0	280	0	59
Морський та річковий транспорт	35273	29907	28626	34	17	15	0,96	0,60	0,52	26,23	55,29	36,9	6	0	2	0,17	0	0,07	892	940	554
Укравтодор	32670	26198	22328	19	16	23	0,58	0,61	1,09	53,42	23,62	28,5	2	3	2	0,06	0,11	0,09	1015	378	746
Укрпошта	93017	80858	75762	58	36	30	0,62	0,44	0,36	56,58	59,94	29,6	4	3	5	0,04	0,04	0,66	3282	2158	862
Авіаційний транспорт	12096	10824	8905	5	0	1	0,41	0	0,11	80,20	0	7	0	0	0	0	0	0	401	0	7
Всього:	536352	496165	445 604	215	173	157	0,70	0,30	0,35	56,98	36,68	49,9	26	20	26	0,044	0,27	0,058	12734	9204	7829



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ



РІВЕНЬ СМЕРТЕЛЬНОГО ТРАВМАТИЗМУ
У ГАЛУЗЯХ ІНФРАСТРУКТУРИ
ЗА 2013-2015 РОКИ



Рисунок 3



Рисунок 4

Причини нещасних випадків у 2015 році

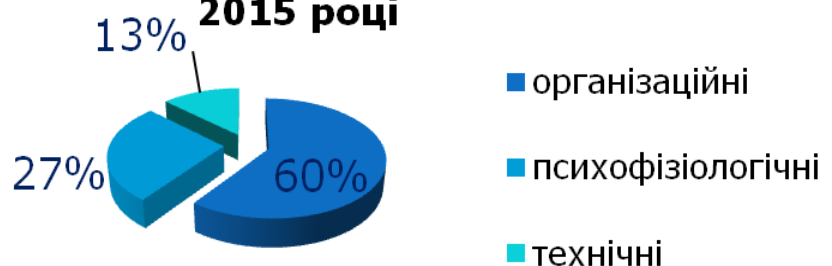


Рисунок 5

Приклад недбалого ставлення керівників робіт до питань безпеки праці - два нещасних випадки, які сталися протягом одного місяця у ДП «Рівненський облавтодор», а саме - у філіях «Колоненська ДЕД» (дорожньо-експлуатаційна дільниця) (15.01.2015) та «Рівненський райавтодор» (09.02.2015):

В обох випадках для видалення чагарників у смузї відведення автодороги працівникам видали бензопили, працівники «випадково» потрапили у зону дії робочого органу бензопили та отримали різані рани лівих ніг.

У межах одного облавтодору вже після першого з цих випадків службою охорони праці повинні були вжиті профілактичні заходи (принаймні проведені додаткові інструктажі) для унеможливлення повторення аналогічних випадків.

Необхідне оперативне та кваліфіковане реагування служб охорони праці всіх рівнів на кожен нещасний випадок.

Дуже важливими для формування ефективних заходів для упередження нещасних випадків є встановлення комісіями з розслідування нещасних випадків саме причин, що призвели до їх виникнення. А для фахового визначення супутніх причин необхідна висока компетентність членів комісій з розслідування та їх принциповість.

Причини всіх перелічених випадків – організаційні, а саме – порушення правил безпеки руху, трудової та виробничої дисципліни.

2. Дорожнє господарство

За 2015 рік на підприємствах, що належать до сфери управління Укравтодору, сталося 19 нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом, при яких травмовано 23 працівники дорожнього господарства, у тому числі 2 особи смертельно. З зазначеного числа потерпілих 22 працівники дочірніх підприємствах ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» та 1 працівник Служби автомобільних доріг у Черкаській області (таблиця 3).

За аналогічний період 2014 року сталося 17 нещасних випадків, з них 11 нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом, у яких 13 осіб травмовано та 3 особи смертельно. Кількість нещасних випадків збільшилась на 42 % у порівнянні з аналогічним періодом 2014 року.

Таблиця 3

	січень - грудень 2015 р.			січень - грудень 2014 р.			Збільшення «+1» /зменшення «-1»		
	Кількість випадків	Загинуло	Травмовано	Кількість випадків	Загинуло	Травмовано	Випадків	Загиблих	Травмованих
Кількість НВ	19	2	21	11	3	13			
Всього:	19	2	21	11	3	13	+8	-1	+8

Довідково: у 2013 році сталося 19 нещасних випадків пов'язаних з виробництвом, у т.ч. 2 - зі смертельними наслідками.

Нещасні випадки зі смертельними наслідками сталися за наступних обставин:

1) **10.02.2015** під час лісосічних робіт у придорожній смузі машиніст автогрейдера зайшов у зону валки дерев, та отримав смертельну травму голови гілкою, яка відламалась від падаючого дерева. Нещасний випадок стався внаслідок невиконання посадових обов'язків керівником робіт та невиконання інструкцій з охорони праці працівниками, у тому числі самим потерпілим.



2) **10.06.2015** бригада працівників ДП «Волинський облавтодор» виконувала ямковий ремонт на ділянці автодороги Луцьк – Володимир-Волинський. Водій вантажного автомобіля DAF не справився з керуванням, не звернув уваги на дорожні знаки та в'їхав в робочу зону, де виконувались дорожні роботи. Внаслідок наїзду транспортного засобу загинув дорожній робітник, ще один працівник підприємства отримав травми.



Розподіл травмованих на виробництві за основними видами подій наведений у таблиці 4:

Таблиця 4

Види подій	Кількість потерпілих від нещасних випадків, які призвели до втрати працездатності на 1 робочий день чи більше, та від нещасних випадків зі смертельним наслідком, осіб			
	усього	із них жінок	із гр.1 - зі смертельним наслідком	
			усього	із них жінок
Пригоди (події) на транспорті	10		1	-
Падіння потерпілого	4	1	-	-
Падіння, обрушення, обвалення предметів, матеріалів, породи, ґрунту тощо	3		1	-
Дія предметів та деталей, що рухаються, розлітаються, обертаються	3	-	-	-
Дія шкідливих і токсичних речовин	1			
Ушкодження в наслідок контакту з представниками фауни	1	-	-	-
Інші види подій	1	-		-
Усього	23	1	2	-

Найбільша частка потерпілих – 10 осіб, або 43 % від усіх потерпілих у дорожньому господарстві - працівники, які виконували роботи на проїжджій частині дороги та отримали травми внаслідок наїзду сторонніми транспортними засобами. Один з таких випадків закінчився смертю дорожнього робітника.

17 % потерпілих (4 особи) травмувалися внаслідок падіння.

13 % потерпілих (3 особи, у т.ч. 1 – смертельно) потерпіли внаслідок падіння деталей, гілок дерев.

Стільки ж (13 % або 3 особи) потерпіли внаслідок дії предметів, що рухаються, вибухають.

Очевидно, що службам охорони праці підприємств дорожнього господарства слід зосередити свої зусилля на попередженні нещасних випадків під час лісосічних та впорядкувальних робіт з використанням ручного інструменту у лісосмугах. А також об'єднати зусилля зі службами безпеки руху підприємств щодо забезпечення безпеки працюючих на проїжджій частині дороги.

Розподіл травмованих на виробництві за основними причинами настання нещасних випадків наведено у таблиці 5.

Таблиця 5

Причини нещасних випадків	Кількість потерпілих від нещасних випадків, які призвели до втрати працездатності на 1 робочий день чи більше, та від нещасних випадків зі смертельним наслідком, осіб			
	усього	із них жінок	із гр.1 - зі смертельним наслідком	
			усього	із них жінок
Технічні	1	-	-	-
Організаційні	20	1	2	-
Психофізіологічні	2	-	-	-
Усього	23	1	2	-

Кількість людино-днів непрацездатності у потерпілих з втратою працездатності на I робочий день і більше у 2015 році у порівнянні з 2014 роком збільшилась (746 проти 378).

Відшкодовано потерпілим та членам їх сімей 70779 грн., в т.ч. за перші п'ять днів тимчасової непрацездатності 7717 грн.

За аналогічний період 2014 року потерпілим та членам їх сімей відшкодовано 194124 грн., в т.ч. за перші п'ять днів тимчасової непрацездатності 5306 грн.

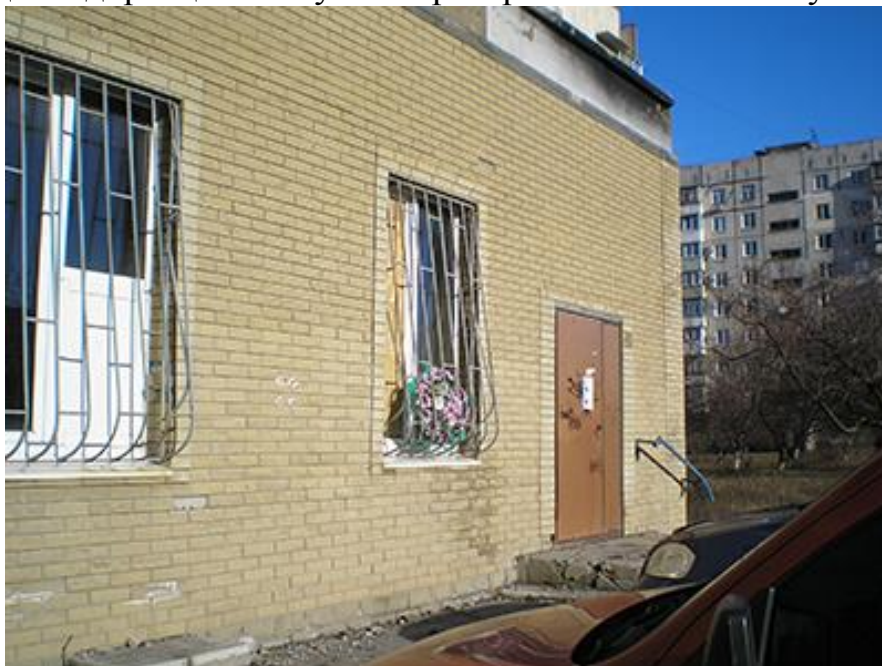
Коефіцієнт частоти нещасних випадків в порівнянні з 2014 роком зріс вдвічі з 0,53 до 1,09, а коефіцієнт тяжкості незначно зменшився з 29,08 до 28,50.

3. Поштовий зв'язок.

У 2015 році в УДППЗ «Укрпошта» сталося 27 випадків виробничого травматизму проти 35 у 2014 році. Всього потерпілих – 30 осіб.

У тому числі 5 працівників УДППЗ «Укрпошта» загинуло – (проти 3 у 2014 році). А саме:

24.01.2015 від прямого влучання снаряда у будівлю ВПЗ №3 м. Маріуполі Донецької дирекції загинула оператор поштового зв'язку.



10.07.2015 внаслідок розбійного нападу на автомобіль невідомими особами, від вогнепальних поранень загинули 3 працівники (листоноші із супроводження пошти) головної каси Харківської дирекції



21.11.2015 внаслідок дорожньо-транспортної події листоноша ВПЗ Артемівка Полтавської дирекції отримала травми, була доставлена в Чутівську Центральну районну лікарню, де померла 08.12.2015.

Аналіз виробничого травматизму в УДППЗ «Укрпошта» у 2013-2015 рр. за видами подій наведено у таблиці 6

Таблиця 6

Найменування травмувального фактору	2013	2014	2015
Пристрої, інструменти, механізми	1	1	0
Транспортні засоби	3	9	5
Падіння предметів	1	1	1
Падіння людини	31	12	13
Укуси собаками	11	6	2
Напад зловмисників	10	4	5
Ураження електрострумом	0	0	0
Вибух	0	0	0
Інші фактори	0	2	1
Всього	57	35	27

Відсоткове співвідношення травмувальних факторів виробничого травматизму в УДППЗ «Укрпошта» за 2015 р. наведено на рисунку 6

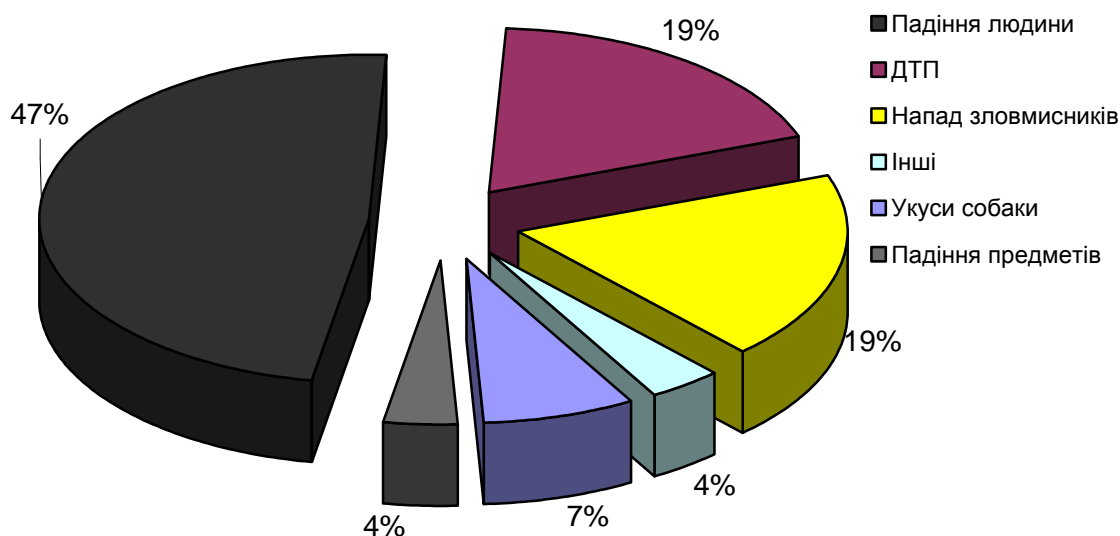


Рисунок 6

У цій галузі найбільш актуальним є травматизм внаслідок падіння листонош. 48 % випадків травмування в УДППЗ «Укрпошта» за 2015 рік сталося з листоношами внаслідок падіння на доставних дільницях.

За статистичним спостереженням за останні 10 років (з 2006 по 2015 роки) внаслідок зазначеного виду подій травмувалось у середньому 45 % усіх травмованих в УДППЗ «Укрпошта».

Оскільки, найпроблемнішим є травматизм від падіння листонош на доставних дільницях, УДППЗ «Укрпошта» продовжує роботу над функціональним удосконаленням чобіт зимових для листонош та підвищенням ефективності їх навчання з охорони праці.



За 2015 рік порівняно з аналогічним періодом минулого року зменшилась кількість нещасних випадків внаслідок особистої необережності – на 1 випадок; за причинами порушення правил дорожнього руху – на 4 випадки; інші – на 2 випадки; ушкодження внаслідок контакту з тваринами – на 4 випадки. Водночас збільшилась кількість нещасних випадків внаслідок незадовільного технічного стану території – на 2 випадки, протиправних дій інших осіб – на 1 випадок. Невиконання вимог інструкцій з охорони праці та посадових обов'язків залишились на високому рівні минулого року.

Причини нещасних випадків у 2014-2015 роках наведені на рисунку 7.

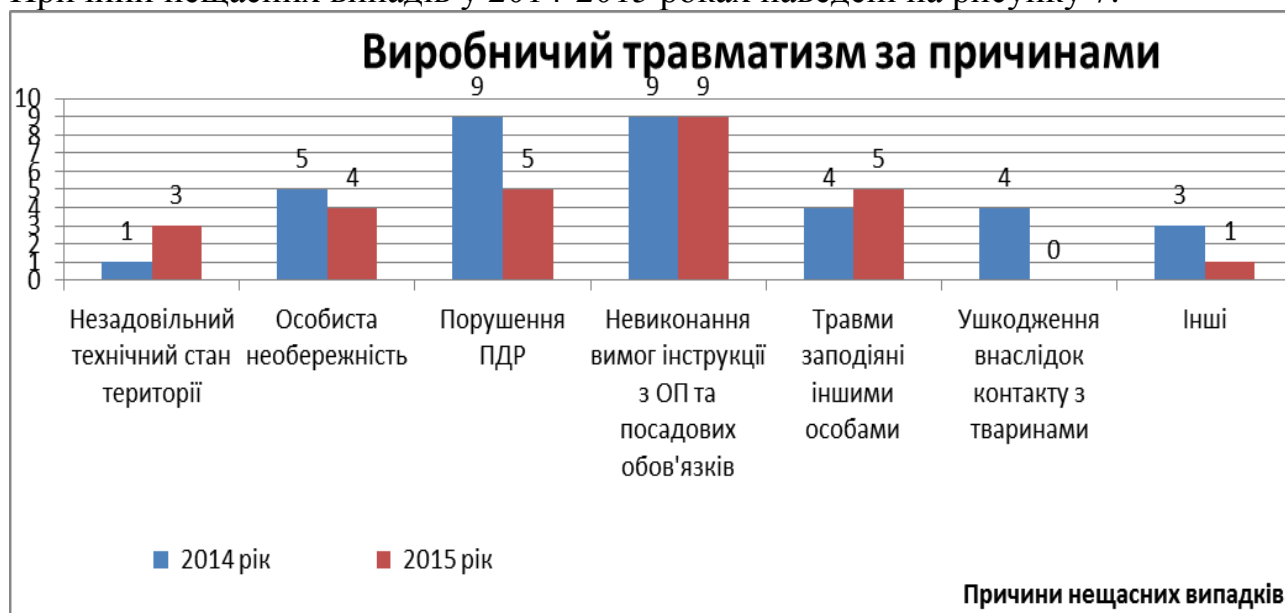


Рисунок 7

Динаміка виробничого травматизму за видами технологічних процесів упродовж 2013–2015 роки наведена у таблиці 7

Таблиця 7

Технологічний процес	2013	2014	2015
Доставка пошти	42	22	13
Перевезення пошти	3	6	6
Приймання пошти	2	2	0
Інші	10	5	8
ВСЬОГО	57	35	27

Розподіл виробничого травматизму в УДППЗ «Укрпошта» у 2015 році за видами технологічних процесів наведено на рисунку 8.



Рисунок 8

Основними причинами нещасних випадків за 2015 рік є:

технічні – 3 працівники отримали травми внаслідок незадовільного технічного стану території;

організаційні – 14 працівників отримали травми внаслідок порушення правил безпеки руху, трудової і виробничої дисципліни тощо (листоноша Полтавської дирекції загинула внаслідок порушення правил безпеки руху);

психофізіологічні – 13 працівників отримали травми внаслідок особистої необережності, протиправних дій інших осіб тощо.

Динаміка виробничого травматизму по УДППЗ «Укрпошта» у 2015 році наведена на рисунку 9.

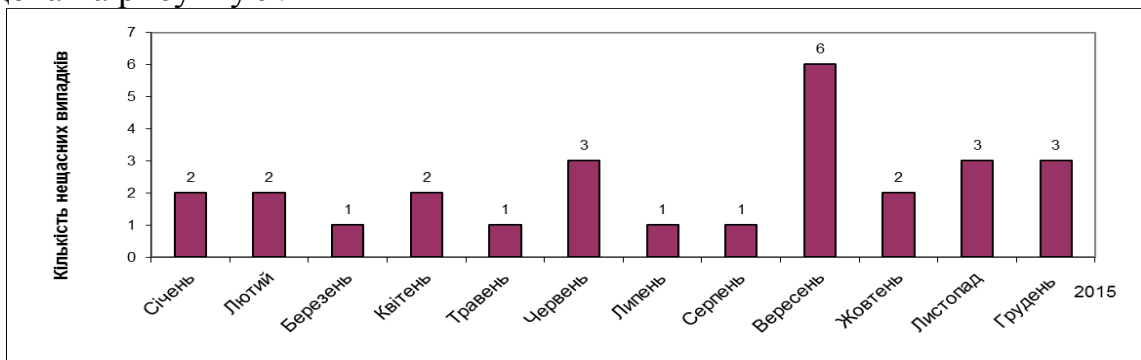


Рисунок 9

Головною проблемою в контексті охорони праці є наявність потенційних небезпек, що можуть спричинити виникнення нещасних випадків. За 2015 рік УДППЗ «Укрпошта» усунуто 81 % всіх наявних небезпек.

Нижче надано аналіз виробничого травматизму в УДППЗ «Укрпошта» за 2013-2015 роки з урахуванням кількості потерпілих, за причинами, за видами технологічних процесів, професіями та посадами.

Динаміка показників виробничого травматизму в УДППЗ «Укрпошта» за 2013-2015 роки наведена в таблиці 8.

Таблиця 8

Рік	Кількість нещасних випадків	Кількість потерпілих		Кількість днів непрацездатності	Кч	Кт	Кч×Кт
		Всього	Зі смертельним наслідком				
2013	57	58	4	3282	0,61	57,6	35,1
2014	35	36	3	2158	0,45	59,9	26,9
2015	27	30	5	862	0,36	29,6	10,6

Динаміка коефіцієнта тяжкості за 2013–2015 роки наведена на рисунку 10.

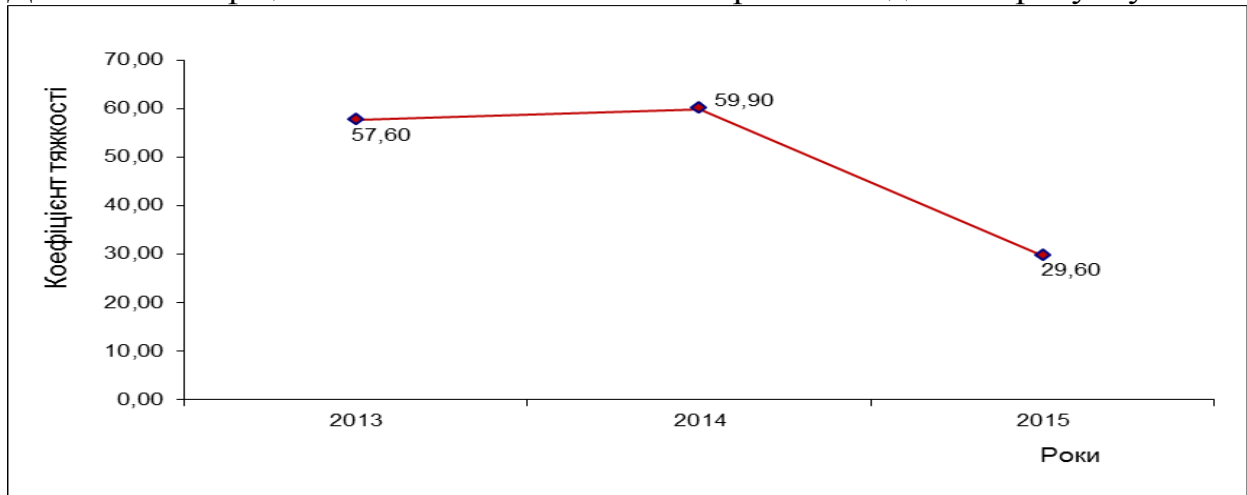


Рисунок 10

Динаміка коефіцієнта частоти за 2013–2015 роки наведена на рисунку 11.

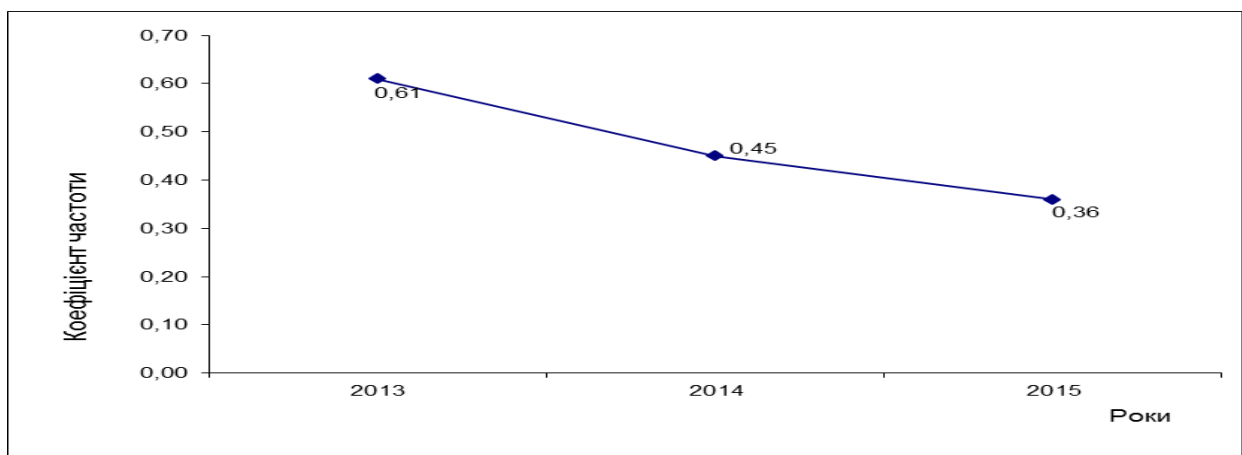


Рисунок 11

Основні причини нещасних випадків наведено в таблиці 9

Таблиця 9

Причини нещасних випадків	2013	2014	2015
ТЕХНІЧНІ			
Конструктивні недоліки, недосконалість, недостатня надійність засобів виробництва			
Недосконалість, невідповідність вимогам безпеки технологічного процесу			
Незадовільний технічний стан:		1	
виробничих об'єктів, будівель, споруд, території засобів виробництва	9		3
Транспортних засобів			
Інші технічні причини			
Порушення технологічного процесу			
ОРГАНІЗАЦІЙНІ			
Порушення вимог безпеки під час експлуатації устаткування, машин, механізмів тощо		3	
Порушення правил дорожнього руху	4	9	5
Незастосування засобів індивідуального захисту (за їх наявності)			
Порушення трудової і виробничої дисципліни, в тому числі:	7	1	9
Інші організаційні причини	10	8	
ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНІ			
Алкогольне, наркотичне сп'яніння, токсичне отруєння			
Інші психофізіологічні причини	27	14	13
Інші (без урахування технічних, організаційних, психофізіологічних причин)	1		

Розподіл потерпілих за основними професіями та посадами наведено в таблиці 10.

Таблиця 10

Професії та посади	2013	2014	2015
Листоноша	44	22	17
Водій	6	6	5
Слюсар		1	
Бухгалтер		1	
Начальник ВПЗ	3	1	3
Заступник начальника ВПЗ			1
Оператор зв'язку	1	2	2
Листоноша з супроводу пошти			2
Охоронець		1	
Інженер	1		
Інструктор	1		
Заступник начальника ЦПЗ	1		
Слюсар-сантехнік		1	
Маляр	1	1	

Найбільш травмонебезпечною категорією працівників пошти залишаються листоноші. У 27 нещасних випадках 30 потерпілих: 17 листонош (57 %), 2 листоноші по супроводженню пошти (7 %), 5 водіїв (17 %).

Кількість потерпілих від нещасних випадків по дирекціях наведена в таблиці 11.

Таблиця 11

№ з.п.	Назва дирекції	Потерпілих, всього (осіб)		
		2013	2014	2015
1	2	3	4	5
1.	Вінницька	2	2	2
2.	Волинська		1	1
3.	Дніпропетровська	2		
4.	Донецька	9	4	5 (1)
5.	Житомирська	3 (1)	2	1
6.	Закарпатська	1		
7.	Запорізька	4	3	3
8.	Івано-Франківська			
9.	Київська обласна	3	2	
10.	Кіровоградська		1	
11.	Кримська	2	2	
12.	Луганська	8	4	
13.	Львівська		1 (1)	
14.	Миколаївська	2 (1)	4	3
15.	Одеська	4 (1)	1)1)	
16.	Полтавська	3		1 (1)
17.	Рівненська	1		1
18.	Сумська	2		
19.	Тернопільська		1 (1)	
20.	Харківська	4 (1)	4	5 (3)
21.	Херсонська			1
22.	Хмельницька			2
23.	Черкаська	1	2	
24.	Чернігівська	2	1	2
25.	Чернівецька	1		
26.	Севастопольська			
27.	Київська міська	3	1	2
28.	ГНЦ «Зелена Буча»			
29.	ДОПП			
30.	ІРД			
31.	Автотранспошта	1		1
32.	Генеральна дирекція			
33.	Всього	58 (4 см)	36 (3 см)	30 (5 см)

Примітка: в дужках – кількість потерпілих зі смертельним наслідком.



Рисунок 12

4. Залізничний транспорт

У 2015 році допущено 69 випадків травмування на виробництві (проти 90 у 2014 році), в яких постраждало - 86 осіб (проти 102 у 2014 році) (у т.ч. 23 тимчасово перебували в зоні АТО).

Кількість випадків виробничого травматизму із смертельними наслідками на залізничному транспорті у 2015 році становить 13 (проти 14 у 2014 році).

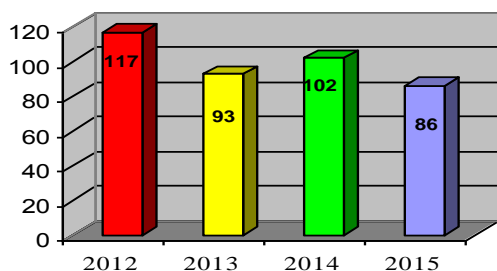
Збільшення смертельного травматизму на залізничному транспорті сталося внаслідок загибелі 7 (а це - 41% від усіх 17 загиблих) працівників, які тимчасово перебували в зоні бойових дій, не виконуючи робіт військового характеру. Слід зазначити, що у 2014 році за таких обставин загинуло 2 залізничники.

На залізничному транспорті України протягом 2015 року допущено 69 нещасних випадків, при яких травмовано 86 працівників, у тому числі 17 – із смертельним наслідком.

За аналогічний період 2014 року допущено 90 нещасних випадків, при яких травмовано 102 працівники, у тому числі 14 – із смертельним наслідком.

Кількість травмованих з інвалідним наслідком – 15 працівників, тобто стільки ж, скільки у 2014 році.

Динаміка виробничого травматизму



Причини виробничого травматизму у 2015 році:

Організаційні – 40
Психофізіологічні – 38
Технічні – 8

Динаміка виробничого травматизму із смертельними наслідками

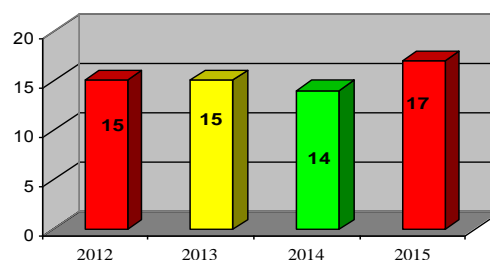


Рисунок 13

Кількість днів непрацездатності пов'язаної з наслідками нещасних випадків на виробництві зменшилась на 29 робочих днів: з 5602 днів у 2014 році до 5573 днів у 2015 році.



Рисунок 14

По залізницях та підприємствах, які підпорядковані ПАТ «Укрзалізниця», виробничий травматизм характеризується наступними даними:

На **Донецькій залізниці** травмовано 34 працівники проти 36 у 2014 році, з яких зі смертельним наслідком **8** працівників у 2015 проти **4** у 2014 році.

На **Львівській залізниці** травмовано 9 працівників проти 10 у 2014 році, з яких зі смертельним наслідком 2 працівники у 2015 році, проти 1 працівника у 2014 році.

На **Одеській залізниці** травмовано 9 працівників проти 14 у 2014 році. Протягом 2015 року нещасних випадків із смертельним наслідком допущено не було. У 2014 році зі смертельним наслідком травмовано 4 працівника.

На **Придніпровській залізниці** травмовано 10 працівників, проти 13 у 2014 році. Протягом 2015 року нещасних випадків із смертельним наслідком допущено не було. У 2014 році зі смертельним наслідком травмовано 2 працівники.

На **Південно-Західній залізниці** травмовано 15 працівників проти 12 у 2014 році, з яких зі смертельним наслідком 5 працівників у 2015 році. У 2014 році нещасних випадків із смертельним наслідком допущено не було.

На **Південній залізниці** травмовано 4 працівники, проти 6 у 2014 році, з яких із смертельним наслідком - 2 працівники.

На підприємствах, безпосередньо підпорядкованих ПАТ «Укрзалізниця», протягом 2015 року травмовано 5 працівників (по одному працівнику на Клесівському та Томашгородському кар'єроуправліннях, в УДЦТС «Ліски», ДП «УЗШК» та ЦУВС).

В господарствах департаментів (головних управлінь, управлінь) ПАТ «Укрзалізниця», стан з виробничим травматизмом, як із загальним, так і з смертельним наслідком на виробництві такий:

- у господарстві колії травмовано **20** працівників проти **31** у 2014 році (11 потерпілих), з яких **4** - із смертельним наслідком у 2015 році проти **5** у 2014 р.
- у господарстві електрифікації та електропостачання травмовано **16** працівників проти **10** у 2014 році (+6 потерпілих), з яких **4** – із смертельним наслідком у 2015 році проти **4** у 2014 році;
- у господарстві будівель та споруд травмовано **10** працівників проти **7** у 2014 році (+3 потерпілих), з яких із смертельним наслідком – **3** працівника у 2015 році;
- у господарстві воєнізованої охорони травмовано **7** працівника проти **4** у 2014 році (+3 потерпілих), з яких із смертельним наслідком **1** працівник у 2015 році;
- у вагонному господарстві травмовано **6** працівників проти **18** у 2014 році (12 потерпілих), з яких із смертельним наслідком – **2** працівника проти **1** у 2014 році;
- у господарстві приміських пасажирських перевезень травмовано **3** працівника проти **5** у 2014 році (- 2 потерпілих);
- у локомотивному господарстві травмовано **8** працівників проти **7** – у 2014 році (+ 1 потерпілий), з яких із смертельним наслідком – **1** працівник проти **1** у 2014 році;
- у господарстві управління рухом травмовано **4** працівника проти **7** у 2014 році (- 3 потерпілих);
- у господарстві комерційної роботи травмовано **2** працівника проти **3** у 2014 році (- 1 потерпілий), з яких із смертельним наслідком - **1** працівник у 2015 році;
- у господарстві пасажирських перевезень далекого сполучення травмовано **3** працівника проти **6** у 2014 році (- 3 потерпілих), з яких із смертельним наслідком – **1** працівник у 2015 році;
- у господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку травмовано **1** працівник проти **2** у 2014 році.

Показники виробничого травматизму на залізничному транспорті у 2014-2015 роках, у т.ч. в розрізі філій ПАТ «Укрзалізниця», наведені в таблиці 12.

Таблиця 12

Виробничий травматизм на залізничному транспорті						
по філіях ПАТ "Укрзалізниця"						
Регіон	Усього випадків		Усього потерпілих		Із смертельним наслідком	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Донецька	28	20	36	34	4	8
Львівська	8	9	10	9	1	2
Одеська	14	8	14	9	4	-
Придніпровська	13	10	13	10	2	-
Південно-Західна	12	13	12	15	-	5
Південна	6	4	6	4	2	2
Всього по залізницям та іншим підприємствам	90	69	102	86	14	17

Динаміка виробничого травматизму на залізничному транспорті України за 1992 - 2015 роки наведено на рисунку 15



Рисунок 15

Аналіз виробничого травматизму в регіональних філіях та підприємствах, що підпорядковані ПАТ «Укрзалізниця»
(за 11 місяців 2015 року ДАЗТ «Укрзалізниця» та грудень ПАТ «Укрзалізниця»)

На залізничному транспорті України за 2015 рік виробничий травматизм в порівнянні з відповідним періодом 2014 року за звітними даними характеризується показниками, наведеними в таблиці 13.

Таблиця 13.

	2014	2015	Зростання (+) Зниження (-)
Загальна кількість випадків	90	69	-21
Загальна кількість потерпілих	102	86	-16
у тому числі:			
із смертельним наслідком	14	17	+3
з інвалідним наслідком	15	15	0
Кількість групових нещасних випадків	10	7	-3
Кількість днів непрацездатності	5602	5573	- 29
Загальна кількість потерпілих на залізницях	102	86	-16
у тому числі:			
Донецька залізниця	36	34	-2
Львівська залізниця	10	9	-1
Одеська залізниця	14	9	-5
Придніпровська залізниця	13	10	-3
Південно-Західна залізниця	12	15	+3
Південна залізниця	6	4	-2
Загальна кількість потерпілих на підприємствах, що підпорядковані Укрзалізниці	11	5	-6
у тому числі:			
Підприємства ЦВ	6	0	-6
Підприємства ЦП	2	2	0
Підприємства ЦМ	0	1	+1
Інші: (ДП «УЗІШК», ЦУВС):	3	2	-1

Примітка:

Підприємства ЦВ - ДП "Дарницький ВРЗ", ДП "Стрийський ВРЗ", ДП "Укрспецвагон", УДЦЗРП "Укррефтранс".

Підприємства ЦП – Клесівське, Адабаське, Крюківське, Пенізевицьке, Томашгородське кар'єроуправління.

Підприємства ЦМ – УДЦТС «Ліски», «Вінницятрансприлад».

Показники виробничого травматизму на залізничному транспорті України за 12 місяців 2015 року в порівнянні з аналогічним періодом 2014 року (в розрізі регіональних філій та підприємств, підпорядкованих ПАТ «Укрзалізниця») наведено в таблиці 14.

Таблиця 14

Філії	Усього випадків		Усього потерпілих		В тому числі						Втрата людиноднів	
	2014	2015	2014	2015	Із смертельним наслідком		З інвалідним наслідком		З тимчасов. втратою працездатн.		2014	2015
					2014	2015	2014	2015	2014	2015		
1	2	3	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Донецька	28	20	36	34	4	8	2	4	30	22	1325	1451
Львівська	8	9	10	9	1	2		1	9	6	816	553
Одеська	14	8	14	9	4		4	2	6	8	846	758
Придніпровська	13	10	13	10	2		5	4	6	6	1023	657
Південно-Західна	12	13	12	15		5	3	3	9	8	538	1453
Південна	6	4	6	4	2	2	1	1	3	1	195	448
Разом по регіональних філіях	81	64	91	81	13	17	15	15	63	51	4743	5320
ВРЗ Дарниця												
ВРЗ Стрий	3		3						3		361	
Укрспецвагон	2		2						2		437	
Укррефтранс	1		1						1		13	
Разом по підпр. ЦВ	6		6						6		811	
Клесівське кар'єроупр.	1	1	1	1					1	1	48	36
Адабаське кар'єроупр.	1		1						1			
Томашгородське кар'єр.		1		1						1		22
Підпр. ЦП	2	2	2	2					2	2	48	58
УДЦТС "Ліски"		1		1					1			141
Підпр.ЦМ		1		1					1			141
Інші	1	2	3	2	1				2	2		54
ОГО по ПАТ "Укрзалізниця"	90	69	102	86	14	17	15	16	73	56	5602	5573

Розподіл нещасних випадків по регіональних філіях та підприємствах, підпорядкованих ПАТ «Укрзалізниця», наведено в таблиці 15.

Таблиця 15

№ п/п	Найменування регіональних філій та департаментів	Кількість потерпілих за 12 місяців 2015 року	% від загальної кількості потерпілих
1.	Донецька	34	39,5
2.	Львівська	9	10,5
3.	Одеська	9	10,5
4.	Придніпровська	10	11,6
5.	Південно-Західна	15	17,4
6.	Південна	4	4,7
Разом на залізницях		81	94,2
7.	Підприємства ЦВ	-	-
8.	Підприємства ЦП	2	2,3
9.	Підприємства ЦМ	1	1,2
10.	Інші	2	2,3
Разом по ПАТ «Укрзалізниця»		86	100,0

Діаграма виробничого травматизму на залізничному транспорті України за 12 місяців 2015 року

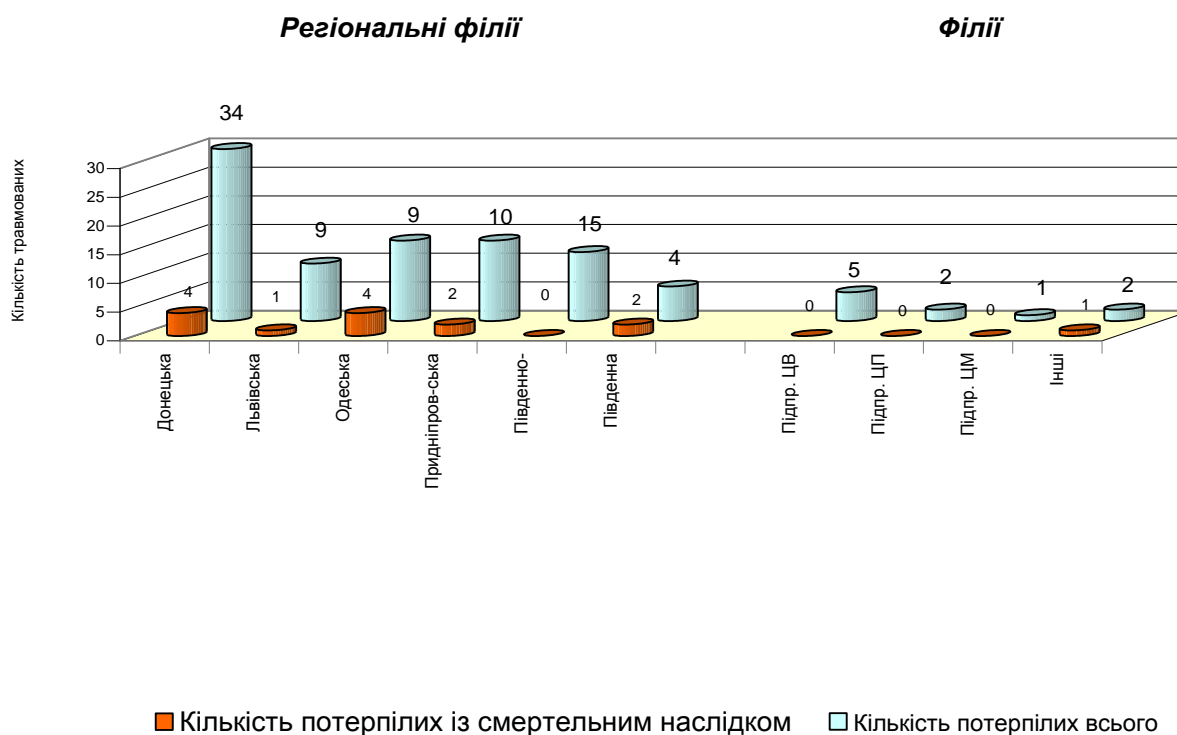


Рисунок 16

Основні показники виробничого травматизму

Середній коефіцієнт частоти та коефіцієнт тяжкості травматизму на 1000 працюючих за 12 місяців 2015 року становлять

Кч₁₀₀₀ = 0,281; Кт₁₀₀₀ = 18,23

Коефіцієнт частоти травматизму Кч₁₀₀₀ вище середнього значення в регіональній філії Донецька залізниця Кч₁₀₀₀ = 0,702

Коефіцієнт тяжкості травматизму Кт₁₀₀₀ вище середнього значення в регіональних філіях:

- Донецька залізниця Кт₁₀₀₀ = 29,98
- Південно-Західна залізниця Кт₁₀₀₀ = 27,03

Коефіцієнт частоти і коефіцієнт тяжкості травматизму наведено в таблиці 16

Таблиця 16

1	2	Середньо-спискова кількість працюючих	Кількість потерпілих							Групові			Кількість днів непрацездатності	Кт	Ктс
			Всього	Кч на 1000 працюючих	В тому числі					Всього	Кільк. потерпілих	у т.ч. смертельно			
					Смертельних		Інвалідних		з тимчас. втраченою працездатн.						
					Всього	Кч на 1000 прац.	Всього	Кч на 1000 прац.					Всього	Кільк. потерпілих	Всього
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
ДОНЕЦЬКА	2014	58389	36	0,617	4	0,069	2	0,034	30	7	15	1	1325	22,69	41,41
	2015	48402	34	0,702	8	0,165	4	0,083	22	5	19	7	1451	29,98	55,81
ЛЬВІВСЬКА	2014	48952	10	0,204	1	0,020	0	0,000	9	2	4	1	816	16,67	90,67
	2015	47461	9	0,190	2	0,042	1	0,021	6	0	0	0	553	11,65	79,00
ОДЕСЬКА	2014	45659	14	0,307	4	0,088	4	0,088	6	0	0	0	846	18,53	84,60
	2015	43644	9	0,206	0	0,000	2	0,046	8	1	2	0	758	17,37	84,22
ПРИДНІПР.	2014	45876	13	0,283	2	0,044	5	0,109	6	0	0	0	1023	22,30	93,00
	2015	42726	10	0,234	0	0,000	4	0,094	6	0	0	0	657	15,38	65,70
ПІВД-ЗАХІДН.	2014	56391	12	0,213	0	0,000	3	0,053	9	0	0	0	538	9,54	44,83
	2015	53758	15	0,279	5	0,093	3	0,056	8	1	3	1	1453	27,03	145,30
ПІВДЕННА	2014	43835	6	0,137	2	0,046	1	0,023	3	0	0	0	195	4,45	48,75
	2015	41584	4	0,096	2	0,048	1	0,024	1	0	0	0	448	10,77	224,00
РАЗОМ:	2014	299102	91	0,304	13	0,043	15	0,050	63	9	19	2	4743	15,86	60,81
	2015	277575	81	0,292	17	0,061	15	0,054	51	7	24	8	5320	19,17	83,13
Разом по підпр. ЦВ	2014	5713	6	1,050	0	0,000	0	0,000	6	0	0	0	811	141,96	135,17
	2015	5391	0	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0,00	#####
Разом по підпр. ЦП	2014	3993	2	0,501	0	0,000	0	0,000	2	0	0	0	48	12,02	24,00
	2015	2807	2	0,713	0	0,000	0	0,000	2	0	0	0	58	20,66	29,00
Разом по підпр. ЦМ	2014	1291	0	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0	0	0	0	0,00	
	2015	1321	1	0,757	0	0,000	1	0,757	1	0	0	0	141	106,74	141,00
Разом на підпр. департаментів	2014	10997	8	0,727	0	0,000	0	0,000	8	0	0	0	859	78,11	107,38
	2015	9519	3	0,315	0	0,000	1	0,105	3	0	0	0	199	20,91	66,33
Інші	2014	25548	3	0,117	1	0,039	0	0,000	2	1	3	1	0	0,00	
	2015	18538	2	0,108	0	0,000	0	0,000	2	0	0	0	54	0,00	27,00
УСЬОГО по ПАТ "Укрзалізниця":	2014	335647	102	0,304	14	0,042	15	0,045	73	10	22	3	5602	16,69	63,66
	2015	305632	86	0,281	17	0,056	16	0,052	56	7	24	8	5573	18,23	80,77

Середній коефіцієнт частоти та коефіцієнт тяжкості випадків травматизму за 2015 рік становлять $Kч_{1000} = 0,281$; $Kт_{1000} = 17,53$

Коефіцієнт частоти $Kч_{1000}$ вище середнього значення по департаментах:

- електрифікації та електропостачання (ЦЕ) $Kч_{1000} = 1,218$
- воєнізованої охорони (ЦУО) $Kч_{1000} = 0,749$

Коефіцієнт тяжкості $Kт_{1000}$ вище середнього значення по департаментах:

- воєнізованої охорони (ЦУО) $Kт_{1000} = 62,50$
- будівель та споруд (ЦБМЕС) $Kт_{1000} = 57,31$
- комерційної роботи (ЦМ) $Kт_{1000} = 26,74$

Розподіл потерпілих за професіями наведено в таблиці 17

Таблиця 17

№№ п/п	Професії	Кількість потерпілих	% від загальної
	Монтер колії	11	12,8
	Електромонтер (ст. електромеханік, електромеханік)	10	11,6
	Складач поїздів	4	4,6
	Стрілець воєнізованої охорони	4	4,6
	Машиніст (водій) автотранспортних засобів (екскаватора, бульдозера, автомотриси, виправно- підбивально-рихтувальної машини)	7 (6 професій)	8,1
	Машиніст електровоза, тепловоза	4	4,6
	Слюсар по ремонту рухомого складу (з огляду та ремонту локомотивів)	4 (2 професії)	4,6
	Слюсар (ремонтник, сантехнік, з ремонту електромашин, з ремонту дорожньо-будівельних машин, з огляду та ремонту, з ремонту моторейкового транспорту, аварійно- відновлювальних робіт).	6	7,0
	Старший пожежний (пожежний)	3	3,5
	Начальник (ЦУВС, ЕЧК-1, району контактної мережі, дистанції, відділу мобілізаційної роботи)	5	5,8
	Інші професії:	28 (27 професії)	32,6
Усього:		86	100,00

Розподіл потерпілих за професіями наведено на рисунку 17.

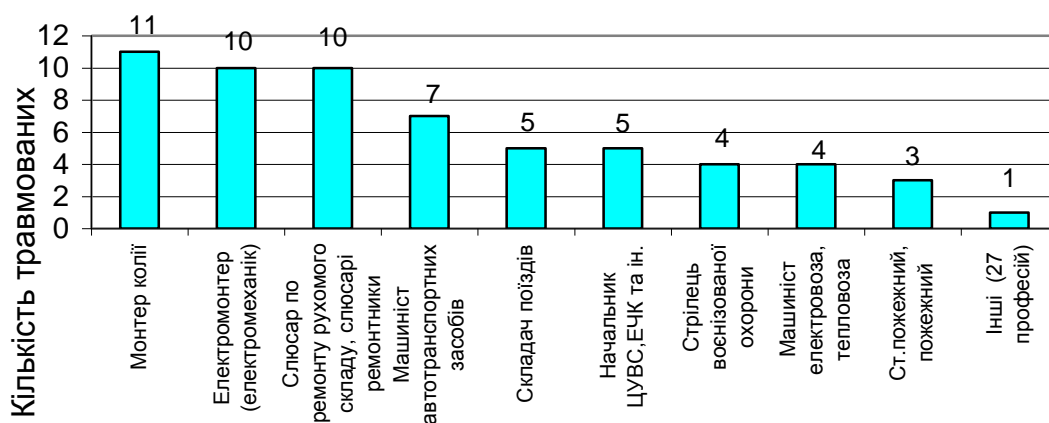
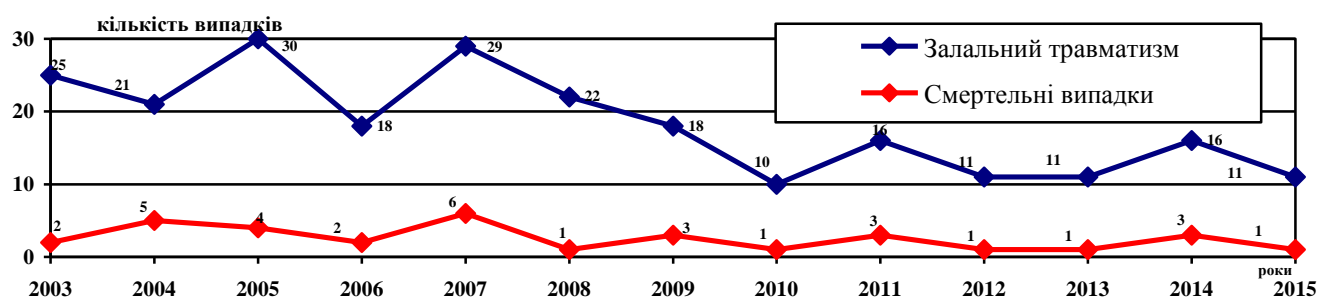


Рисунок 17

Виробничий травматизм найбільш травмонебезпечних професій на залізничному транспорті за 2003-2015 роки наведено на рисунках 18-22

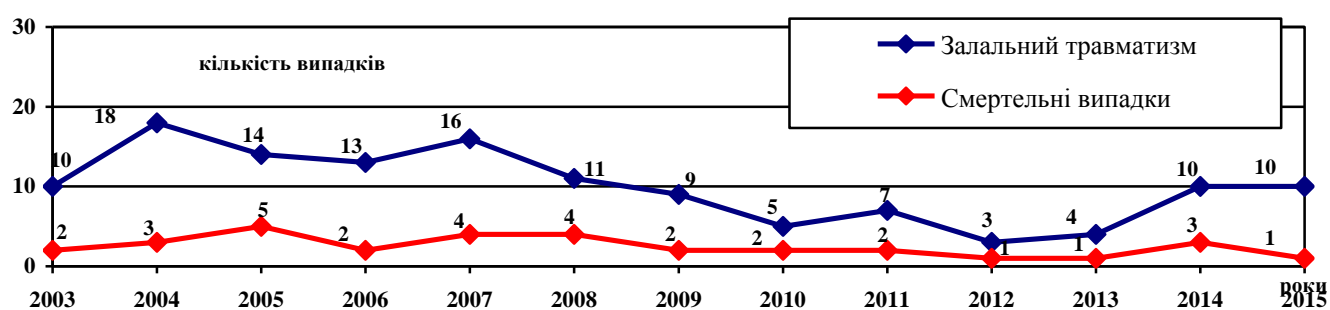
1. Монтер колії

Рисунок 18



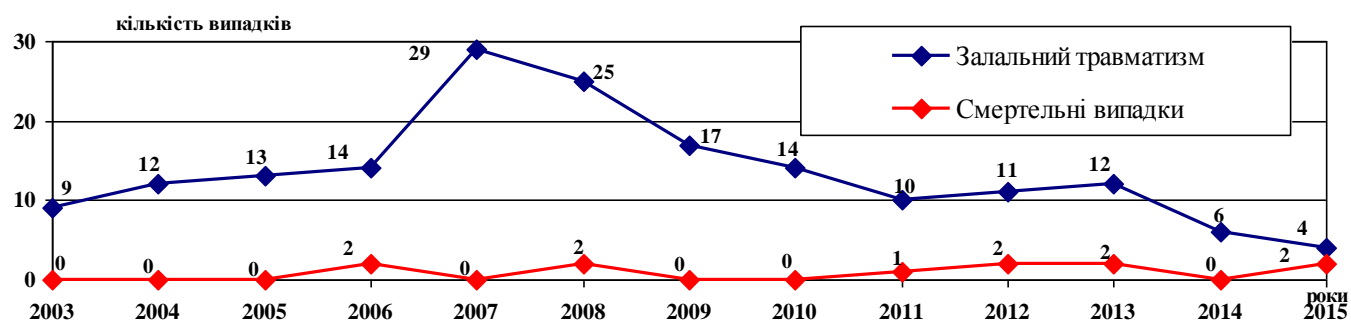
2. Електромонтер

Рисунок 19



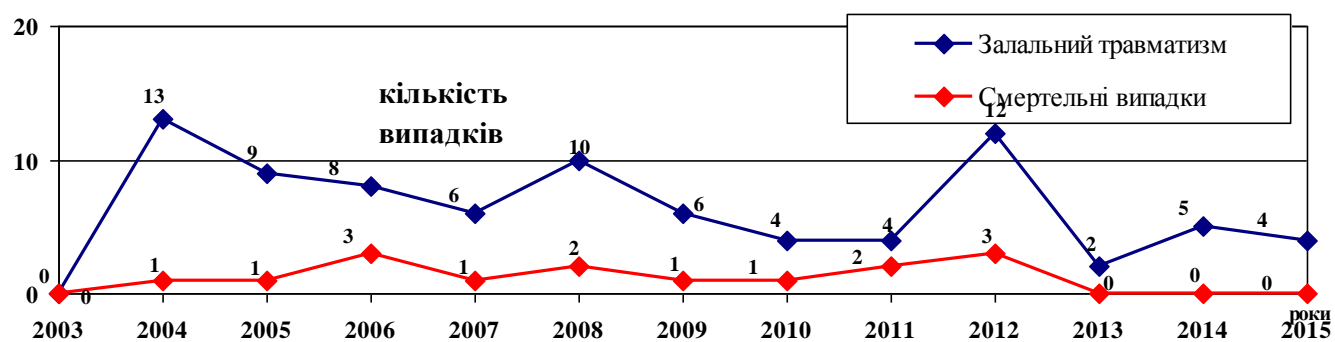
3. Слюсар з ремонту рухомого складу

Рисунок 20



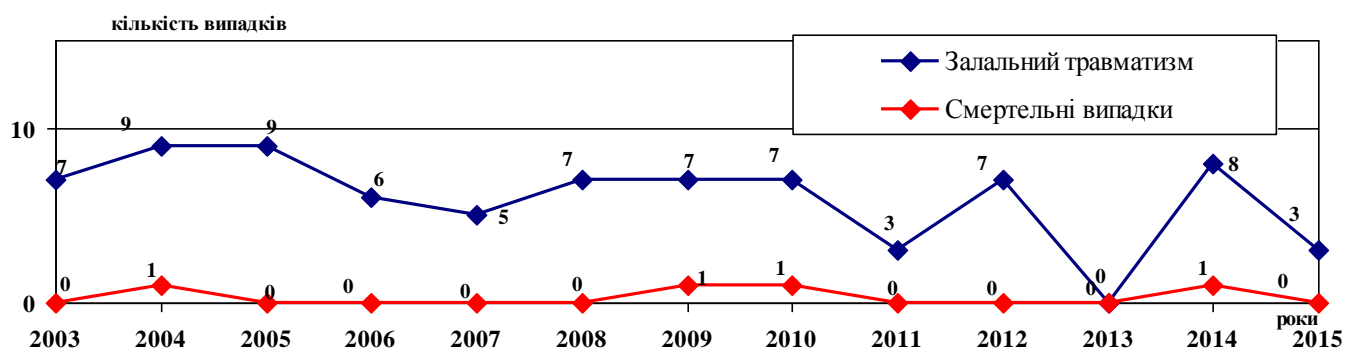
4. Складач поїздів

Рисунок 21



5. Машиніст електровоза, тепловоза

Рисунок 22



Розподіл потерпілих за загальним стажем роботи наведено в таблиці 18.

Таблиця 18

Стаж:	Кількість потерпілих:	Відсоток
До 1 року	0	0,0
1-5 років	13	15,1
6-10 років	12	14,0
11-15 років	9	10,5
Більше 15 років	52	60,5
Усього	86	100,0

Розподіл потерпілих за стажем роботи по професії, під час роботи за якою стався нещасний випадок наведено в таблиці 19.

Таблиця 19

Стаж:	Кількість потерпілих:	Відсоток від загальної кількості:
До 1 року	2	2,3
1-5 років	30	34,9
6-10 років	20	23,3
11-15 років	10	6,9
Більше 15 років	24	27,9
Усього	86	100,0

Розподіл потерпілих за віком наведено в таблиці 20

Таблиця 20

Вік:	Кількість потерпілих:	Відсоток від загальної кількості:
До 18 років	0	0,0
18-21 років	1	1,2
22-35 років	27	31,4
36-55 років	52	60,5
Більше 55 років	6	7,0
Усього	86	100,0

Розподіл нещасних випадків виробничого травматизму за основними травмуючими факторами та причинами (відповідно до класифікатора Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві) наведено в таблиці 21.

Таблиця 21

Код	Вид події	Кількість потерпілих	% від загальної кількості
01	Пригоди (події) на транспорті, у тому числі:	1	1,2
01.1	дорожньо-транспортна пригода на дорогах (шляхах) загального користування, у тому числі:	1	1,2
01.1.1	наїзд транспортних засобів на потерпілого	4	4,7
01.5	транспортна подія на залізничному транспорті	6	7,0
02	Падіння потерпілого, у тому числі:	2	2,3
02.1	під час пересування	10	11,6
02.2	з висоти	7	8,1
02.3	в колодязь, ємність, яму тощо	2	2,3
03	Падіння, обрушення, обвалення предметів, матеріалів, породи, ґрунту тощо, у тому числі:		
03.4	падіння устаткування (обладнання) або його конструктивних елементів	1	1,2
04	Дія предметів та деталей, що рухаються, розлітаються, обертаються, у тому числі:	1	1,2
04.1	Дія рухомих і таких, що обертаються, деталей обладнання, машин і механізмів	5	5,8
05	Ураження електричним струмом, у тому числі:	4	4,7
05.2	У разі наближення на недопустиму відстань до струмоведучих частин, що перебувають під напругою	2	2,3
06	Дія температур		
06.1	дія підвищених температур (крім пожежі)	1	1,2
14	Навмисне вбивство або травма, заподіяна іншою особою	8	9,3
17	Пожежа	3	3,5
23	Інші види	28	32,6
Разом:		86	100,0

Примітка: *Інші види - події, пов'язані внаслідок бойових дій в зоні АТО, з особистою необережністю працівників (потрапляння окалини або іншого стороннього тіла в око, зачеплення за сторонні предмети при пересуванні, травмування елементами будівель та споруд внаслідок їх пошкодження тощо).*

Розподіл нещасних випадків виробничого травматизму за видами подій наведено на рисунку 23

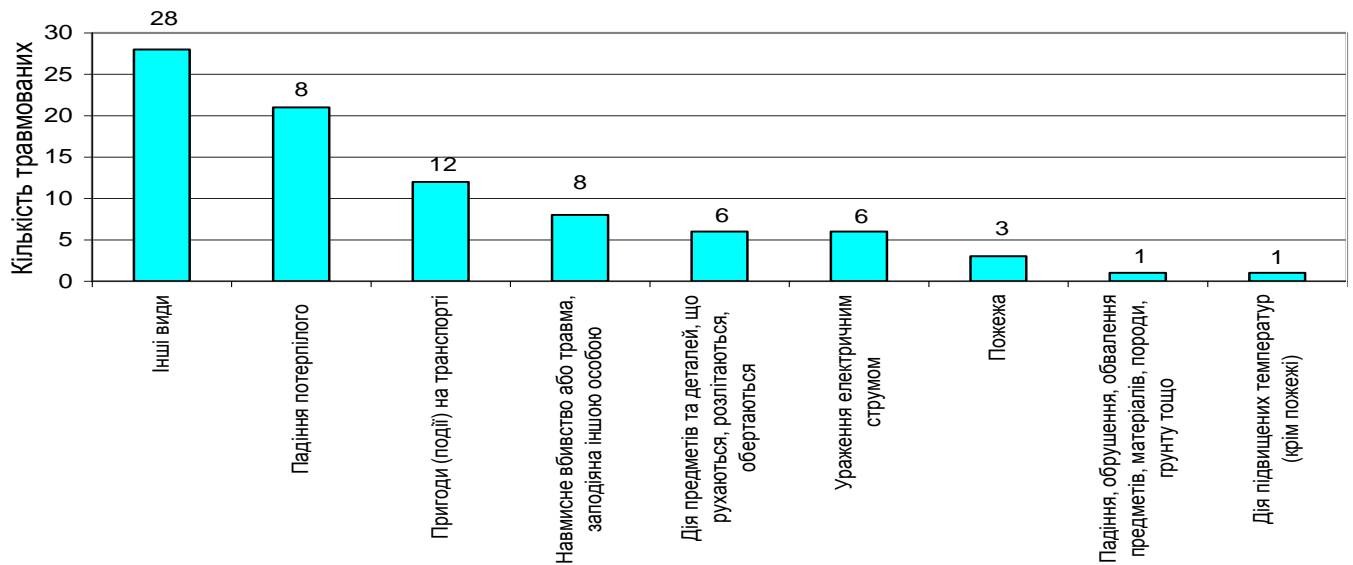


Рисунок 23

Причини нещасних випадків наведено в таблиці 22.

Таблиці 22

Код	Причини	Кількість травмованих	% від загальної кількості
	Технічні	8	9,3
05	Недосконалість технологічного процесу, його невідповідність вимогам безпеки	3	3,5
06	Незадовільний технічний стан, у тому числі:	3	3,5
06.2	засобів виробництва	1	1,2
06.3	транспортних засобів	2	2,3
08	Інші	2	2,3
	Організаційні	40	46,5
13	Порушення режиму праці та відпочинку	1	1,2
18	Порушення технологічного процесу	4	4,7
21	Порушення правил безпеки руху	1	1,2
24	Порушення трудової і виробничої дисципліни, у тому числі:	31	36,04
24.1	невиконання посадових обов'язків	4	4,7
24.2	невиконання вимог інструкцій з охорони праці	27	31,3
25	Інші організаційні	3	3,5
	Психофізіологічні:	38	44,2
31	Травмування внаслідок протиправних дій інших осіб	10	11,6
32	Особиста необережність потерпілого	5	5,8
33	Інші причини	23	26,7
Разом:		86	100,0

Аналіз виробничого травматизму із смертельним наслідком

Розподіл нещасних випадків із смертельним наслідком по регіональним філіям та підприємствам, підпорядкованим департаментам наведено в таблиці 23.

Таблиця 23

№ п/п	Регіональні філії та підприємства, підпорядковані безпосередньо департаментам	Кількість потерпілих		% від загальної кількості потерпілих із смертельним наслідком у 2015 році
		2014 рік	2015 рік	
1.	Донецька	4	8	47,0
2.	Львівська	1	2	11,8
3.	Одеська	4	0	0,0
4.	Придніпровська	2	0	0,0
5.	Південно-Західна	0	5	29,4
6.	Південна	2	2	11,8
По регіональним філіям разом		13	17	100,0
7.	Підприємства департ. та інші	1	0	0,0
Разом по ПАТ «Укрзалізниця»		14	17	100,0

Розподіл потерпілих із смертельним наслідком за професіями наведено в таблиці 24.

Таблиця 24

№ п/п	Професія	Кількість травмованих	% від загальної кількості смертельно травмованих
1.	Електромонтер	1	5,9
2.	Начальник ЕЧК	1	5,9
3.	Монтер колії	1	5,9
4.	Оператор дефектоскопного візка	1	5,9
5.	Сигналіст	1	5,9
6.	Оглядач-ремонтник вагонів	1	5,9
7.	Слюсар з ремонту рухомого складу (локомотивів)	2	11,8
8.	Слюсар з ремонту дорожньо-будівельних машин і тракторів	1	5,9
9.	Слюсар з ремонту електромашин	1	5,9
10.	Машиніст автомотриси	1	5,9
11.	Машиніст виправно-підбивально-рихтувальної машини	1	5,9
12.	Чергова по переїзду	1	5,9
13.	Машиніст крана	1	5,9
14.	Майстер дільниці	1	5,9
15.	Пожежний	1	5,9
16.	Провідник пасажирських вагонів	1	5,9
Усього:		17	100,0

Розподіл потерпілих із смертельним наслідком за загальним стажем роботи наведено в таблиці 25.

Таблиця 25

<i>Стаж:</i>	<i>Кількість потерпілих:</i>	<i>Відсоток від загальної кількості:</i>
До 1 року	0	0,0
1-5 років	3	17,6
6-10 років	1	5,9
11-15 років	3	17,6
Більше 15 років	10	58,8
Усього	17	100,0

Розподіл потерпілих із смертельним наслідком за стажем роботи по професії, під час роботи за якою стався нещасний випадок, наведено в таблиці 26.

Таблиця 26

<i>Стаж:</i>	<i>Кількість потерпілих:</i>	<i>Відсоток від загальної кількості:</i>
До 1 року	1	5,9
1-5 років	7	41,2
6-10 років	2	11,8
11-15 років	1	5,9
Більше 15 років	6	35,3
Усього	17	100,0

Розподіл потерпілих із смертельним наслідком за віком наведено в таблиці 27.

Таблиця 27

<i>Вік:</i>	<i>Кількість потерпілих:</i>	<i>Відсоток від загальної кількості:</i>
До 18 років	0	0,0
18-21 років	1	5,9
22-35 років	5	29,4
36-55 років	9	52,9
більше 55 років	2	11,8
Усього	17	100,0

Розподіл потерпілих із смертельним наслідком за видом події наведено в таблиці 28

Таблиця 28

Код	Вид події	Кількість потерпілих	%
01	Пригоди (події) на транспорті, у тому числі:	6	35,3
01.1.1	наїзд транспортних засобів на потерпілого	1	5,9
01.5	транспортна подія на залізничному транспорті	5	29,4
02	Падіння потерпілого, у тому числі:	1	5,9
02.2	з висоти	1	5,9
05	Ураження електричним струмом	1	5,9
17	Пожежа	1	5,9
23	Інші види	8	47,1
Разом:		17	100,0

Розподіл нещасних випадків із смертельним наслідком по видах подій



Рисунок 24

Причини нещасних випадків із смертельним наслідком наведено в таблиці 29

Таблиця 29.

Код	Причини	Кількість травмованих	% від загальної кількості
05	Технічні, з них Недосконалість технологічного процесу, його невідповідність вимогам безпеки	1	5,9
08	Інші	1	5,9
18	Порушення технологічного процесу	1	5,9
24	Порушення трудової та виробничої дисципліни, у тому числі:	7	41,2
24.1	невиконання посадових обов'язків	1	5,9
24.2	невиконання вимог інструкцій з охорони праці	6	35,3
33	Психофізіологічні, з них Інші причини	7	41,2
Разом:		17	100,00

Причини нещасних випадків наведено на рисунку 25

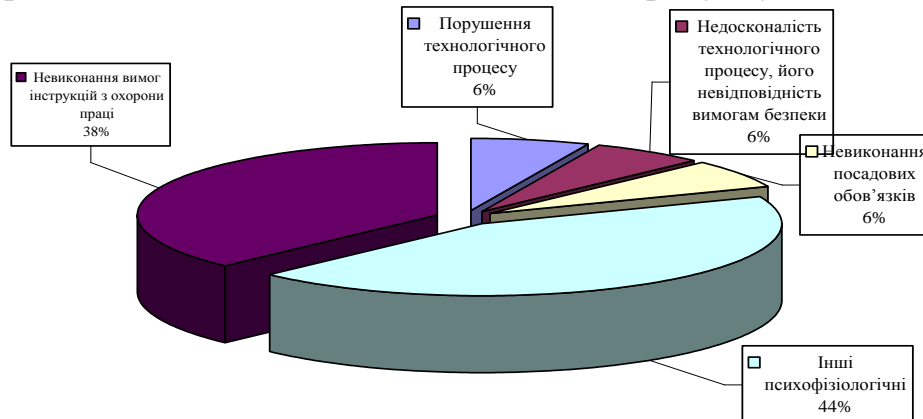


Рисунок 25

Обставини нещасних випадків із смертельним наслідком

Нещасні випадки, що сталися в результаті наїзду транспортних засобів на потерпілого та пригод (подій) на транспорті, у тому числі:

04.01.2015 о 01 год. 15 хв. під час маневрових робіт на ст. Довжанська був смертельно травмований слюсар з ремонту рухомого складу експлуатаційного вагонного депо Щотове ДП «Донецька залізниця».

Обставини: Слюсар з ремонту рухомого складу повинен був усунути несправність автозчепного пристрою між 7 та 8 вагонами групи з 29 піввагонів, які стояли на 7-й колії станції Довжанська шляхом закладання маятникового болта в центруючу балочку. Для цієї мети необхідно було розтягнути вагони. Під час маневрів склад розчепився, слюсар зайшов у міжвагонний простір, де був затиснутий між автозчепами 7 і 8 вагонів та отримав травми, не сумісні з життям.

17.01.2015 о 09 год. 40 хв. на станції Ужгород Львівської залізниці був смертельно травмований провідник пасажирських вагонів Харківської вагонної дільниці № 1 ДП "Південна залізниця".

Обставини: 17.01.2015 склад пасажирського поїзда сполученням "Ужгород-Харків" знаходився на колії відстою пасажирських поїздів на ст. Ужгород. Провідник поїзда під час змінного відпочинку з особистих мотивів відлучився з вагона та пішов до міста Ужгород. Близько 9 год. 40 хв. повертаючись з міста, під час переходу через третю колію станції Ужгород у невстановленому місці через власну необережність потрапив під маневровий склад у групі з 6-ти вагонів та локомотива. Внаслідок наїзду рухомого складу потерпілий отримав ампутацію нижніх кінцівок та від отриманих травм помер на місці.

18.06.2015 об 11 год. 50 хв. був смертельно травмований монтер колії Козятинської дистанції колії Південно-Західної залізниці.

Обставини: на перегоні Чорнорудка-Бровки виконувались роботи по відновленню рейкових плітей з використанням рейкового комплексу КСМ-005 монтер колії, не впевнившись у відсутності рухомого складу, піднявся на насип, почав переходити непарну колію і був смертельно травмований поїздом.

24.06.2015 о 14 год. 07 хв. був смертельно травмований оператор дефектоскопного візка Тернопільської дистанції колії Львівської залізниці.

Обставини: бригада у складі чотирьох операторів дефектоскопних візків та двох сигналістів під керівництвом бригадира проводила роботи щодо перевірки колії перегону Золочів – Зборів на наявність дефектів.

На 1390 км 5 пк перегону Золочів – Зборів сигналіст, який слідував попереду по непарній колії подав сигнал дефектоскопістам про наближення поїзда. Керівник робіт дав команду зняти дефектоскопні візки з колії. З невідомих причин оператор дефектоскопного візка не встиг зняти візок з колії і був смертельно травмований поїздом.

02.09.2015 о 02 год. 30 хв. був смертельно травмований машиніст виправно-підбивально-рихтувальної машини (ВІР-09) Центру механізації колійних робіт ДТГО "Південно-Західна залізниця".

Обставини: відповідно до наказу Центру механізації колійних робіт від 01.02.2015 № 121 для виконання колійних ремонтних робіт проводилась передислокація колійних машин. Згідно з графіком роботи і відпочинку машиніст з 20 год. 00 хв. 01.09.2015 до 08 год. 00 хв. 02.09.2015 повинен був відпочивати в турному вагоні господарського поїзда у складі якого була машина ВІР-09. 02.09.2015 о 02 год. 30 хв. при слідуванні господарського поїзда по перегону Гречани – Хмельницький машиніст відкрив торцеві двері вагону та внаслідок поздовжнього поштовху, що міг мати місце під час руху поїзду, випав з вагона під колеса машини на 1227 км ПК2.

15.09.2015 близько 23 год. 25 хв. на ст. Вінниця-Вантажна стався нещасний випадок зі смертельним наслідком з оглядачем-ремонтником вагонів ПТО Вінниця експлуатаційного вагонного депо Жмеринка ДТГО "Південно-Західна залізниця".

Обставини: О 00 год. 05 хв. 16.09.2015 старший зміни рухаючись у бік хвостової частини поїзда виявив на 13 колії тіло оглядача ремонтника вагонів Встановлено, що оглядач вагонів, знаходячись за розпорядженням керівника біля хвостового вагону складу поїзда на 11 колії, був збитий групою із 5 цистерн, які подавалися під розвантаження вагонами вперед.

Нещасний випадок, що стався в результаті падіння потерпілого з висоти:

07.09.2015 о 14 год. 10 хв. стався нещасний випадок з машиністом крану Полтавської механізованої дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт ДП «Південна залізниця».

Обставини: Після обідньої перерви машиніст крану отримав від начальника ділянки завдання на встановлення козлового крану КК-20. Проводячи технічне обслуговування вантажного візка машиніст крану помітив, що на шторній підвісці кабелі живлення механізмів вантажного візка переплуталися і він вирішив їх розплутати. Для цього машиніст крану вийшов на обхідний місток, який конструктивно розташований вздовж ферми крана, підійшов до шторної підвіски і взявшись однією рукою за рейку, по якій переміщується вантажний візок, іншою рукою потягнувся до сплутаних кабелів шторної підвіски, але втратив рівновагу і впав вниз. О 12 год. 40 хв. випадковий свідок побачив потерпілого, який лежав і під консоллю крана КК-20 і голосно кликав на допомогу.

Потерпілого було доставлено до лікарні м. Кременчук.

27.11.2015 від травм, отриманих внаслідок нещасного випадку, потерпілий помер у лікарні.

Нещасні випадки, що сталися в результаті тимчасового перебування у зоні бойових дій, не виконуючи роботи воєнного характеру, також пов'язані з особистою необережністю працівників (потрапляння окалини або іншого стороннього тіла в око, зачеплення за сторонні предмети при пересуванні, травмування елементами будівель та споруд внаслідок їх пошкодження тощо), у тому числі:

09.02.2015 близько 10 год. 30 хв. були травмовані працівники району контактної мережі Деліївка Слов'янської дистанції електропостачання ДП «Донецька залізниця».

Обставини: бригада району контактної мережі Слов'янської дистанції електропостачання у складі 8 чоловік автотрисою АДМ-385 виїхала на перегін Фенольна – Петруньки для огляду пошкодженої повітряної лінії електропередач ВЛ-10. Близько 10 год. 30 хв. почався артилерійський обстріл району станції Скотувата. Внаслідок влучення снаряду поблизу автотриса було смертельно травмовано 4-х працівників району контактної мережі та один отримав поранення.

21.03.2015 о 13 год. 55 хв. був смертельно травмований машиніст автотриса Дебальцевської дистанції електропостачання ДП «Донецька залізниця», який у складі бригади Дебальцевського району контактної мережі виконував роботи із введення в габарит контактної мережі на перегоні Дебальцеве – Депрерадівка. На 7 колії ст. Депрерадівка під час обходу автотриса АДМ-856 спрацював невстановлений вибуховий пристрій. Внаслідок вибуху начальник ЕЧК отримав опіки 1 ступеня лівої кисті та обличчя, осколкові поранення лівої ноги. Машиністу автотриса відірвало ліву ногу вище коліна, він отримав осколкові поранення обох рук та 70% опіків тіла 3-4 ступеня. Машиніста автотриса було доставлено в Алчевську центральну міську лікарню, де він о 21 год. 30 хв. помер від отриманих травм.

21.05.2015 о 8 годині під час руху на легковому автомобілі до місця робіт з ліквідації наслідків попереднього підриву вантажного автомобіля КРАЗ-65055 на невстановлений вибуховий пристрій в районі м. Іловайськ стався вибух, унаслідок чого отримали смертельні травми три працівники Управління механізації № 4 Донецької залізниці.

21.12.2015 о 00 год. 50 хв. був травмований слюсар з огляду та ремонту локомотивів на пунктах технічного обслуговування локомотивного депо Чернівці регіональної філії "Львівська залізниця".

Обставини: о 00 год. 40 хв. слюсар та змінний бригадир разом пішли на тепловоз 2М62У-0290 секція (Б), щоб запустити двигун. Після запуску дизеля слюсар зайшов у дизельне приміщення, щоб прослухати роботу дизеля. Через кілька хвилин бригадир зайшовши в дизельне приміщення побачив слюсара, який лежав на підлозі з окровавленим обличчям. Потерпілого з відкритою черепно-мозковою травмою та травмою лівого ока було доставлено до Чернівецької обласної клінічної лікарні, де від отриманих травм він помер.

Нещасний випадок, що стався в результаті пожежі:

09.06.2015 о 08 год. 05 хв. 2015 року під час ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, що виникла 08 червня на території нафтобази ТОВ "Побутрембудматеріали" у смт. Глеваха Васильківського району Київської області в результаті вибуху нафтопродуктів отримали численні опіки два старші пожежні пожежного поїзда ст. Козятин Південно-Західної залізниці, а один пожежний згорів на місці пожежі.

Нещасний випадок, що стався внаслідок ураження електрострумом:

26.07.2015 о 19 год. 23 хв. була смертельно травмована чергова по переїзду Житомирської дистанції колії ДТГО "Південно-Західна залізниця".

Обставини: внаслідок несприятливих погодних умов відбулось відключення автоматики управління напівавтоматичних шлагбаумів залізничного регульованого переїзду 337 км ст. Новоград-Волинський. Після відновлення електропостачання, основний напівавтоматичний шлагбаум не працював автоматично. О 19 год. 15 хв. зі слів чергової по переїзду на переїзд прийшла інша чергова по переїзду і вирішила допомагати пропускати автотранспорт. Під час переведення шлагбаума у відкрите положення вручну, було допущено наближення бруса шлагбаума на небезпечну відстань до лінії електропостачання напругою 10 кВ Новоград-Волинський – Житомир, внаслідок чого відбулось замикання електроструму на землю. Фіксація загороджувального бруса у відкритому положенні була проведена за допомогою закріплення металевим дротом. Чергова по переїзду, яка відкривала шлагбаум була смертельно уражена струмом високої напруги.

ПРАТ «Київ – Дніпровське МПЗТ»

Стан виробничого травматизму за 2015 рік (у порівнянні з 2014 роком) наведено в таблиці 30

Таблиця 309

Назва філії	Роки	Середньооблікова кількість працюючих	Кількість потерпілих						Групові			Кількість днів непрацездатності	Коефіцієнт частоти нещасних випадків на 1000 працюючих Кч	Коефіцієнт тяжкості нещасних випадків Кт
			у тому числі						Усього	Кільк. потерпілих	у т.ч. смертельно			
			Смертельних			Інвалідних								
			Усього	Усього	Кч на 1000 прац.	Усього	Кч на 1000 прац.	З тимчас. втратою працездатн.						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Усього по Товариству:	2015	2128	1	-	-	-	-	1	-	-	-	59	0,47	59
	2014	2291	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2013	2560	4	-	-	1	-	1	-	-	-	283	1,56	70,75

У 2015 році службою охорони праці Товариства взято на облік один нещасний випадок пов'язаний з виробництвом, що стався з монтером колії 5-го розряду Черкаської філії.

Короткий опис причин та обставин настання нещасного випадку:

27 серпня 2015 року о 14 год. 00 хв., монтер колії, виконуючи завдання шляхового майстра по зачищенню узбіччя та міжколійя 2-4 колій від рослинності та навантаження на платформу дрезини обрізаного гілля дерев, отримав проникаюче поранення лівого ока стороннім тілом.

На місці виконання робіт від сильного пориву вітру здійнялись клуби пилу з міжколійя. Разом з пилом в ліве око монтера колії щось потрапило. Він розтер око рукою і відчув ріжучий біль. Око почало сильно виділяти сльози, оскільки біль і сльозотеча у потерпілого не проходили він звернувся до офтальмологічного відділення обласної лікарні. Там у його лівому оці було виявлено стороннє тіло, яке видалили приблизно о 18 год. 30 хв.

Причини настання нещасного випадку – організаційні: код - 24.2 невиконання вимог інструкцій з охорони праці – порушено інструкцію з охорони праці № 4 для монтера колії п. 5.10.4.: «При потраплянні пилу, піску або інших дрібних часток, очі слід промити слабким струменем проточної води. Не слід самостійно намагатись щось виймати із ока, щоб іще більше не пошкодити його. З тієї ж причини забороняється протирати очі руками або тканиною, якщо промивання не дало результату на око необхідно накласти стерильну пов'язку та доправити потерпілого до медичної установи».

Наслідки нещасного випадку – проникаюче рогівково-лімбальне поранення з внутрішньоочним стороннім тілом, травматична катаракта лівого ока. Відповідно до висновку ЛКК КЗ «Обласної лікарні – центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф» Черкаської обласної ради від 01.09.2015 року № 213 відповідно наказу МОЗ України від 04.07.2007 р. № 370 «Про затвердження Класифікатора розподілу травм за ступенем тяжкості», п.3.1, травма віднесена до тяжких.

Тривалість днів непрацездатності – 59. На теперішній час потерпілий одужав, працює черговим по переїзду Черкаської філії.

У 2014 році, жодного нещасного випадку пов'язаного з виробництвом не допущено.

Таким чином, незважаючи на проведення профілактичної роботи щодо попередження випадків виробничого травматизму у Товаристві, стан виробничого травматизму залишається не стабільним.

**Динаміка нещасних випадків виробничого травматизму
(у тому т.ч. зі смертельними наслідками),
допущених на ПрАТ “Київ-Дніпровське МППЗТ”
в період із 1996 по 2015 рік**

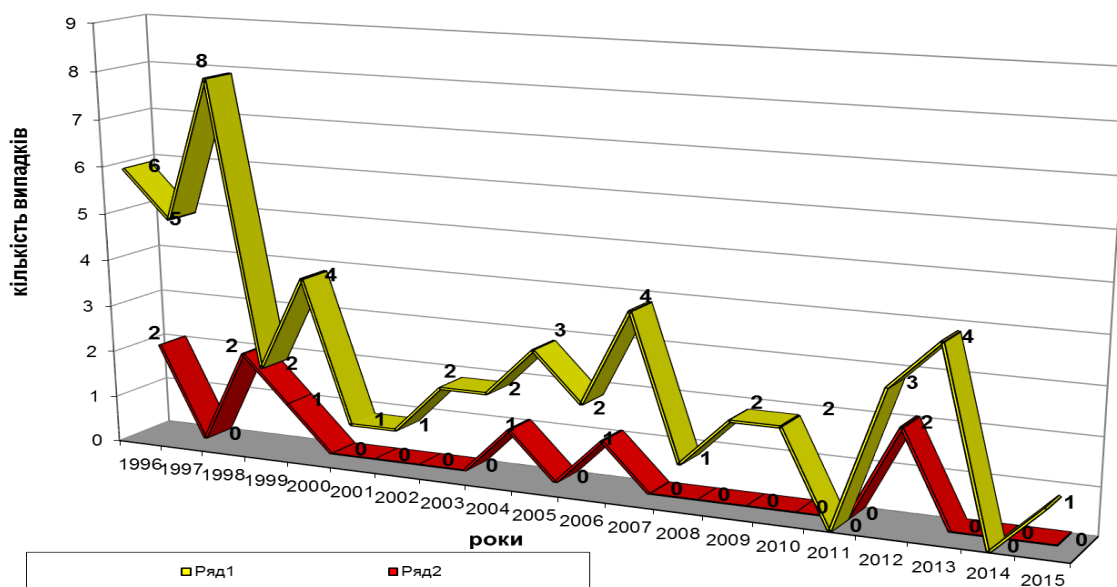


Рисунок 26

**Ряд 1 – загальна кількість випадків
Ряд 2 – із смертельним наслідком**

5. Морський та річковий транспорт

У 2015 році допущено 15 випадків травмування працівників, а саме:

- ДП “Херсонський МТП” – 3 випадки (у 2014 році -2, смертельних – 0);
- МТП “Южний” -2 випадки, з них 1-смертельний (аналогічно у 2014 році)
- ДП “Іллічівський МТП” – 2 випадки (у 2014 році - 1)
- СМТП “Октябрьськ” – 2 випадки (аналогічно у 2014 році);
- ДП “Бердянський МТП” – 1 випадок (аналогічно у 2014 році).

Викладені цифри ілюструє діаграма, наведена на рисунку 27:

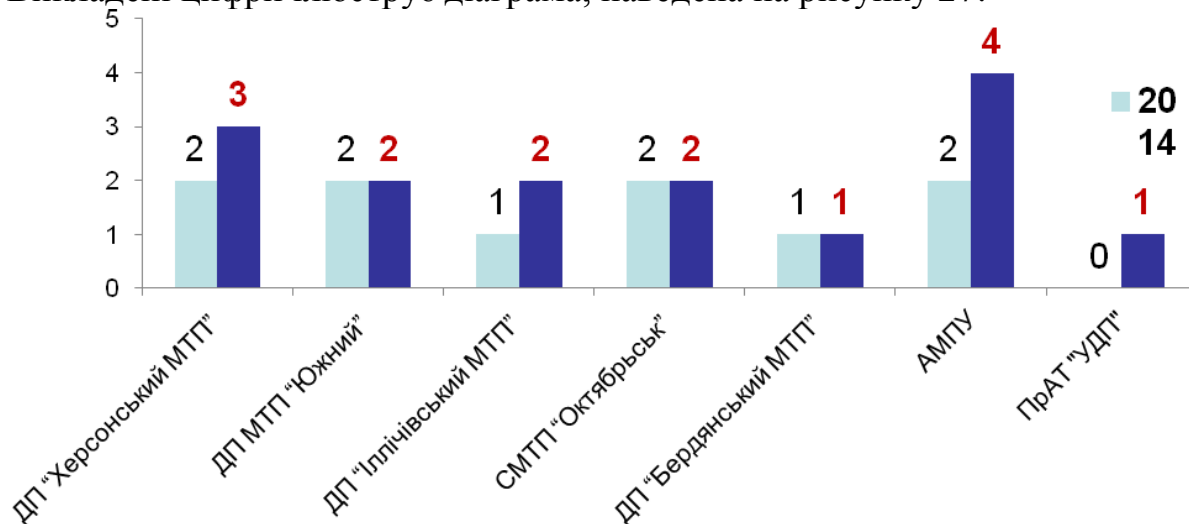


Рисунок 27

У філіях ДП «АМПУ» за 2015 рік сталось чотири нещасних випадки, пов'язаних з виробництвом:

23.03.2015 о 10год. 00хв. майстер служби інформаційних технологій Миколаївської філії ДП «АМПУ», спускаючись з 3-го на 2-гий поверх в житловому будинку по сходах оступився та впав з власної необережності – перелом лівої ноги. Причина: основна - невиконання вимог інструкції з охорони праці. Супутні: особиста необережність потерпілого.

02.06.2015 о 16год. 30хв. завідувач складом портового флоту Маріупольської філії ДП «АМПУ» при пересуванні до будинку портового флоту оступилась та підвернула ногу - розтягнення зв'язок. Причина - особиста необережність.

15.06.2015 о 15год. 00хв. виконуючий обов'язки начальника охорони СМБ Бердянської філії ДП «АМПУ» у зміну 15.06.2015 з 08год. 00хв. до 17год. 00хв. в результаті конфлікту і рукоприкладства іншої особи отримав струс мозку - закрыта черепно мозкова травма, забій м'яких тканин області волосистої частини голови, шиї. Причина: основна, психофізіологічна, травмування внаслідок протиправних дій інших осіб.

30.07.2015 о 10 год. 30 хв. прибиральниця приміщень філії «Октябрьск» ДП «АМПУ» під час викидання сміття до контейнеру порізала склом другий палець лівої руки. Причина: невиконання вимог інструкції з охорони праці.

Травматизм зі смертельними наслідками

Кількість загиблих внаслідок випадків виробничого травматизму у 2013-2015 роках наведена на рисунку 28

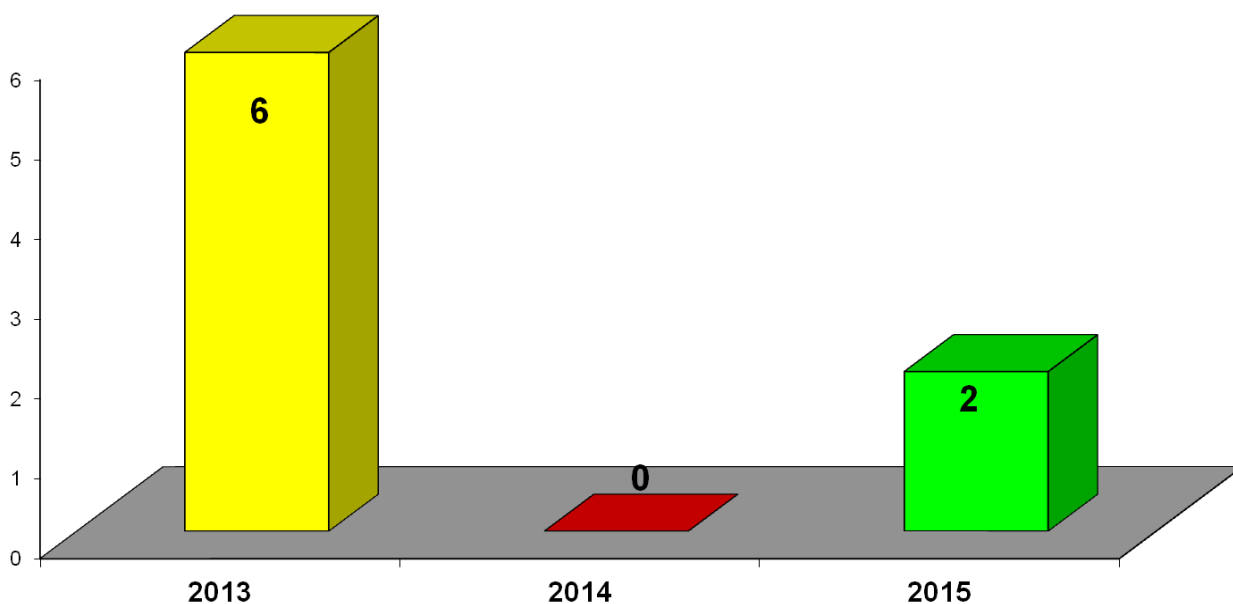


Рисунок 28

У 2015 році на підприємствах морського транспорту допущено 1 випадок виробничого травматизму із смертельними наслідками.

Випадок стався **11.03.2015** року в ДП «МТП «Южний» з машиністом автомобільного крану.

11.03.2015 керуючи вантажним автомобілем «Татра», машиніст крану їхав територією підприємства, з невідомих причин відчинив двері кабіни, висунувся та схилився у дверному отворі, не дивився вперед, допустив зіткнення з нерухомим вантажним візком для тягачів, який стояв на лівій обочині дороги, випав з кабіни та потрапив під задні ліві колеса автомобіля «Татра». Внаслідок пригоди машиніст автокрану загинув. Комісією з спеціального розслідування нещасного випадку встановлено, що нещасний випадок стався з вини потерпілого, який порушив Правила дорожнього руху та не дбав про власну безпеку.

Також, 13.04.2015 внаслідок нещасного випадку, який стався **20.12.2014** помер докер-механізатор ДП «Херсонський МТП».

20.12.2014 під час навантаження вантажу (шрот соняшника) на ліхтер «Дм 272» (баржу), внаслідок порушення технологічного процесу працівниками порту (стивідором, старшим кранівником плавучого крану, членами комплексної бригади, у якій працював потерпілий, та самим потерпілим), було порушено порядок знімання за допомогою плавучого крана «ПК-21» люкових кришок трюма ліхтера, що призвело до зрушення люкової кришки, на якій у той час стояли два докер-механізатори, внаслідок чого вони впали на дно трюма. Обоє потерпілих отримали тяжкі травми, від яких один з потерпілих Г.І. помер 13.04.2015.

Розподіл нещасних випадків виробничого травматизму за основними травмуючими факторами у 2015 році наведено в таблиці 31

Таблиця 31

Код	Вид події	Кількість	% від загальної кількості
02 02.1	Падіння потерпілого, у тому числі: під час пересування	1	25%
04	Дія предметів та деталей, що рухаються, розлітаються, обертаються	1	25%
14	Навмисне вбивство або травма, заподіяна іншою особою	1	25%
23	Інші види	1	25%
Разом:		4	100%

Причини нещасних випадків у 2015 році наведено в таблиці 32

Таблиця 32

Код	Причини	Кількість травмованих	% від загальної кількості
Організаційні			
24	Порушення трудової і виробничої дисципліни	2	50%
Психофізіологічні			
31	Травмування внаслідок протиправних дій інших осіб	1	25%
32	Особиста необережність	1	25%
Разом:		4	100%

Розподіл потерпілих у 2015 році за загальним стажем роботи наведено в таблиці 33

Таблиця 33

Стаж	Кількість потерпілих	% від загальної кількості
1-5 років	1	25%
11-15 років	1	25%
Більше 15 років	2	50%
Усього:	4	100%

Розподіл потерпілих за стажем роботи по професії, під час роботи за якою стався нещасний випадок, наведено в таблиці 34

Таблиця 34

Стаж	Кількість потерпілих	% від загальної кількості
До 1 року	2	50%
1-5 років	2	50%
6-10 років	0	0
11-15 років	0	0
Більше 15 років	0	0
Усього:	4	100%

Розподіл потерпілих за віком наведено в таблиці 35

Таблиця 35

Вік	Кількість потерпілих	% від загальної кількості
22-35 років	3	75%
36-55 років	1	25%
Усього:	4	100%

Узагальнені показники випадків виробничого травматизму по філіях ДП «АМПУ» наведено в таблиці 36

Таблиця 36

Назва державної організації	Середньо - облікова кількість працюючих			Кількість потерпілих з втратою працездатності на 1 роб. день			Коефіцієнт частоти (Кч)			Коефіцієнт тяжкості (Кт)			Число людино днів неявок з тимчасової непрацездатності		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
1	2			3			4			5			6		
Бердянська філія	305	315	315	1	-	1	3,27	-	3,17	2	-	22	2	-	22
Маріупольська філія	507	519	496	-	-	1	-	-	2,01	-	-	18	-	-	18
Миколаївська філія	829	816	789	-	-	1	-	-	1,26	-	-	94	-	-	94
Одеська філія	1354	1362	1310	1	-	-	0,73	-	-	50	-	-	50	-	-
Філія «Октябрьск»	217	213	203	-	-	1	-	-	4,92	-	-	12	-	-	12
Ренійська філія	425	471	447	-	1	-	-	2,12	-	-	66	-	-	66	-
Філія «Дельта-лоцман»	782	1245	1115	1	-	-	1,27	-	-	47	-	-	47	-	-
Філія МПРС	200	173	170	-	1	-	-	5,78	-	-	36	-	-	36	-
Всього по ДП «АМПУ»	10331	8139	7798	3	2	4	0,29	0,24	0,51	33	51	36,5	99	102	146

Аналіз свідчить, що у філіях ДП «АМПУ» не допущено нещасних випадків з повторними причинами. Половина нещасних випадків сталися з організаційних причин, друга половина - внаслідок порушення трудової і виробничої дисципліни. Травмування працівників відбулося у світлий час доби.

Всі травмовані мають незначний (до 5 років) стаж роботи за професією під час роботи за якою стався нещасний випадок. У Бердянській філії ДП «АМПУ» з виконуючим обов'язки начальника охорони Служби морської безпеки нещасний випадок стався в перший день роботи внаслідок протиправних дій інших осіб.

За результатами розслідування нещасних випадків комісіями з розслідування були складені заходи щодо усунення причин нещасних випадків. Всі заходи виконані в установлені терміни.

6. Авіаційний транспорт.

У 2015 році зафіксовано достатньо високий рівень охорони праці на підприємствах авіаційного транспорту - було зареєстровано лише один нещасний випадок на підприємстві «Украерорух», який стався з працівником Харківського РСП (далі – потерпілий), під час його перебування у відрядженні. В результаті особистої необережності потерпілого, йому на ногу впав вогнегасник, що призвело до травмування.

Згідно з висновком комісії з розслідування, випадок визнано пов'язаним з виробництвом. Основна причина настання нещасного випадку – психофізіологічна - особиста необережність потерпілого.

7. Фінансування заходів з охорони праці

Фінансування усіх заходів на 2015 рік, які передбачені Планом заходів Галузевої програми поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища у транспортно-дорожньому комплексі та галузі поштового зв'язку на 2014-2018 роки, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 09.07.2014 № 302, за рахунок коштів підприємств здійснене на 100 відсотків.

Згідно зі звітами підприємств, комплексні заходи підприємств щодо досягнення встановлених нормативів безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, підвищення рівня охорони праці, запобігання випадкам виробничого травматизму, професійним захворюванням і аваріям на 2015 рік, виконані.

Витрати підприємств на реалізацію Комплексних заходів з охорони праці на одного працюючого у 2015 році (згідно зі звітами) склали: 467 грн. - в УДППЗ «Укрпошта», 490 грн – в Укравтодорі, 1210 грн. по Укрзалізниці, 1 266 грн в ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», 1 859 грн - в ДП «АМПУ», 2 365 грн - у Державіаслужбі. Порівняння з 2014 роком наведено на рисунку 28.



Рисунок 28

Фінансування заходів з охорони праці на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, а також акціонерних товариств, функції з управління корпоративними правами щодо яких здійснює Міністерство у 2015 році, становило не менше 0,5 відсотка від фонду оплати праці за 2014 рік. На деяких підприємствах цей показник становив навіть 4,34% (ДР «Южний МТП») та 5,7% (ДП «Маріупольський МТП»).

Гарантія дотримання підприємствами вимог статті 19 Закону України «Про охорону праці» забезпечується, у тому числі, за рахунок встановленого Міністерством контролю виконання фінансових планів підприємств.

8. Умови праці

У 2015 році на транспорті та у дорожньому господарстві в умовах, що не відповідають санітарно-гігієнічним нормам, працювало понад сто тисяч працівників, (близько 23 % від загальної чисельності працюючих). У 2000 році в таких умовах працювало 25 % працівників, тобто за 15 років досягнуто зниження зазначеного показника лише на 2 відсотки.

На кожному десятому робочому місці, на якому умови праці не відповідають санітарно-гігієнічним вимогам, зайняті жінки.

Збільшується знос основних засобів виробництва.

Під час здійснення комісією Міністерства відомчого контролю підвідомчих підприємств особлива увага приділяється атестації робочих місць за умовами праці. Під час заходів відомчого контролю виявляються порушення в оформленні карт робочих місць та у висновках комісій з атестації робочих місць. У багатьох випадках атестація робочих місць за умовами праці проводиться формально – заради виплати доплат за умови праці, надання додаткових відпусток, видачі молочних продуктів тощо. За результатами атестації не визначаються невідкладні заходи щодо поліпшення умов і безпеки праці, для розроблення і впровадження яких не потрібно залучати сторонні організації та фахівців. У картах умов праці не заповнюється розділ IV «Рекомендації щодо поліпшення умов праці, їх економічне обґрунтування», який є підставою для формування комплексних заходів щодо досягнення встановлених нормативів безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, підвищення рівня охорони праці, запобігання випадкам виробничого травматизму, професійним захворюванням й аваріям. Керівництву підприємств іноді простіше дати працівнику додаткову відпустку та молоко, ніж модернізувати (чи відремонтувати) витяжну вентиляцію.

Висновки

Відповідно до орієнтирів, встановлених Загальнодержавною соціальною програмою поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища на 2014-2018 роки, кількість потерпілих з утратою працездатності на один робочий день чи більше мала б становити 0,7 на 1 тис. працюючих. Кількість потерпілих із смертельним наслідком не повинна перевищувати 0,045 на 1 тис. працюючих.

У 2015 році середній показник потерпілих з утратою працездатності на один робочий день чи більше по Міністерству 0,35 на 1 тис. працюючих. Перевищення показника допущене лише на підприємствах дорожнього господарства – 1,09.

Нажаль, не вдалося не перевищити показника кількості потерпілих із смертельним наслідком. Середній по галузі коефіцієнт – 0,58 на 1 тис. працюючих. Зазначене спричинено загибеллю 8 працівників транспорту та поштового зв'язку внаслідок тимчасового перебування у зоні бойових дій, не виконуючи робіт військового характеру. Без врахування зазначених випадків загибелі, даний коефіцієнт становив би 0,040.

Проте, керівникам підприємств, керівникам усіх ланок на підприємствах морського транспорту, дорожнього господарства, поштового зв'язку слід прикласти ще дуже багато зусиль для забезпечення безпеки праці у виробничих підрозділах.

Основними напрямками роботи щодо поліпшення стану охорони праці на підприємствах на 2016 рік залишаються:

1. Підвищення дієвості систем управління охороною праці підприємств відповідно до вимог ДСТУ ОHSAS 18001:2010 в частині запровадження комплексної системи оцінки ризиків з урахуванням специфіки підприємств.

2. Вдосконалення порядку навчання посадових осіб з питань охорони праці шляхом вдосконалення наказу Мінінфраструктури від 30.01.2013 № 56. Добитися розуміння керівниками усіх рівнів розуміння відповідальності за життя і здоров'я підлеглих працівників.

3. Впровадження інформаційної довідки (декларації) про стан охорони праці на підприємствах, установах та організаціях, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, як складової відомчого контролю.

4. Підвищення ролі служб охорони праці на підприємствах.
