

■ Прошу слова

# Коли **НЕМАЄ** **ВИНИ** потерпілого

Акт спеціального розслідування нещасного випадку за формою Н-5 має містити дані про всіх учасників, причетних до події. Відсутність такої інформації не сприяє якісній розробці заходів щодо усунення причин нещасного випадку, адже відповідальними за порушення є не лише потерпілі.

Іван Зеленський, журналіст

**Т**акий висновок можна зробити, ознайомившись з матеріалами спеціального розслідування нещасного випадку, що стався в квітні поточного року з прохідником ТОВ «Укртунельбуд» С. Гавриленком.

З вини трьох осіб, що представляють три різні організації, загинув робітник — годувальник чотирьох утриманців. І оті три організації — не якісь там малі підприємства чи по-народному — «шарашки». Це солідні суб'єкти господарювання, які довгі роки виконують (чи проектують) роботи підвищеної небезпеки, експлуатують обладнання, механізми підвищеної небезпеки. І не десь, у глибинці, а під носом у десятків наглядових організацій у Києві. Нещасний випадок розслідувано, встановлено його причини, розроблено заходи щодо їх усунення. Але чи припиняться подібні кричущі порушення вимог безпеки праці в цих організаціях?

Нещасний випадок стався під час будівництва підземної мережі на об'єкті «Реконструкція каналізаційного колектора діаметром 500 мм по Столичному шосе» у Голосіївському районі Києва. Згідно з проектом, який розробило ТОВ «Інжкомпроект», траса мережі проходила поруч з ЛЕП напругою 10 кВ, яка значилася в проекті як непрацююча.

15 квітня 2011 р. робітники зміни гірничого майстра Володимира Цимбала будували технологічний колодязь. О 12 год 30 хв на об'єкт приїхав вантажний автомобіль із залізобетонними блоками кріплення штольні. Для вивантаження вантажу майстер виділив прохідника І. Заболотного, який мав суміжну професію стропальника. Одночасно він дав вказівку іншому прохіднику С. Гавриленку перевірити на кузові автомобіля кількість і якість блоків кріплення. Роботи з переміщення вантажів на дільниці проводилися за допомогою стрілового автомобільного крана КС-3575А. Власник крана — ТОВ «ТМК», яке надавало послуги ТОВ «Укртунельбуд» згідно з договором. Наряд-допуск для роботи крана в охоронній зоні ЛЕП виданий не був — таке рішення прийняв В. Цимбал, посиляючись на те, що в проекті ЛЕП значиться як непрацююча. Вантажний автомобіль був установлений безпосередньо під проводами ЛЕП.

Машиніст крана О. Добролюбов установив кран так, що оголовок стріли знаходився на відстані близько одного метра від проводу ЛЕП, і вивантаження блоків розпочалось.

Під час роботи спрацював прилад безпеки крана, який сигналізував про наявність небезпечної напруги, але це не насторожило машиніста. А в один із моментів, коли стропальник уже вчетверте застропував вантаж і зіскочив з кузова автомобіля, туди піднявся С. Гавриленко. В цей час від проводу ЛЕП до стріли крана пройшла електрична дуга, через стропи вона уразила С. Гавриленка. Удар струму був смертельним.

Комісія під головуванням начальника ДПБООП в котлонагляді та за підйомними спорудами теруправління Держгірпромнагляду по Київській області та м. Києву Олексія Степаненка причинами нещасного випадку визнала:

допуск до роботи стрілового автомобільного крана поблизу ЛЕП без наряду-допуску;

встановлення крана та переміщення вантажів на відстані ближче 40 м від крайнього проводу ЛЕП з напругою понад 42 В без наряду-допуску.

неякісне розроблення проектної документації, де помилково вказані дані про відсутність напруги в ЛЕП у зоні виконання робіт.

Відповідальними за цей нещасний випадок комісія визнала майстра дільниці ТОВ «Укртунельбуд» В. Цимбала, машиніста крана ТОВ «ТМК» О. Добролюбова та головного інженера ТОВ «Інжкомпроект» С. Жешка.

**Що ж, причини нещасного випадку очевидні, вони — наслідок безпечності, бездіяльності та безвідповідальності всіх трьох учасників описаних подій. По правді сказати, у цій історії навіть важко визначити, хто з них винний більше, хто — менше. Тож будемо сподіватись, що з цим питанням розберуться компетентні органи, куди направлені матеріали спецрозслідування.**

В акті розслідування цього нещасного випадку перша й друга причини травмування робітника визначені як відсутність наряду-допуску. Вважаю таке формулювання неправильним. Наряд-допуск — це документ, але ж це лист паперу. Він може бути складений якісно чи неякісно, але ж сама його наявність ніяк не може гарантувати безпеку працюючих під час виконання робіт підвищеної небезпеки. Важливо, які заходи розроблено і внесено в цей документ, а ще важливіше — щоб вони були виконані як допускаючою стороною, так і виконавцями робіт. Вважаю, що стосовно, наприклад, першої причини цього нещасного випадку більш прийнятним був би такий запис: «Допуск стрілового крана до роботи в охоронній зоні ЛЕП без розробки та виконання організаційно-технічних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки працюючих».

Є питання, яке автор вважає за потрібне винести на обговорення широкого кола спеціалістів. Стосується воно чинного Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві і, на мій погляд, має пряме відношення до розслідування вищеприписаного нещасного випадку. Форма акта розслідування зобов'язує комісію вказувати дані про потерпілого — стаж роботи, професію, навчання, інструктаж, перевірку знань, медогляди. Ці дані повинні підтверджувати чи не підтверджувати відповідність, придатність потерпілого до виконання робіт, під час яких стався нещасний випадок. Вони враховуються при визначенні причин нещасного випадку, відповідальних осіб. У випадку з потерпілим С. Гавриленком всі ці дані якнайкраще під-

тверджують його відповідність виконуваній роботі. Але ж він нічого не порушив, його позитивні якості ніяк не вплинули на розвиток подій, внаслідок яких електрична дуга обірвала його життя. Винні інші. А чи були вони навчені, чи відповідав стан здоров'я, наприклад машиніста крана, виконуваній роботі? Його поведінка під час роботи викликає підозру, бо навчена і здорова людина такої професії не стане працювати під проводами напругою 10 кВ тоді, коли прилад сигналізує про небезпеку.

**Якби форма акта розслідування нещасного випадку передбачала такі дані про учасників події, що визнані відповідальними за нещасний випадок, думаю, що й заходи щодо усунення причин нещасного випадку, розроблені комісією зі спеціального розслідування, були б більш конкретними та ефективними.** У нашому випадку вони носять надто формальний характер: обставини та причини довести до відома..., провести навчання та перевірку знання..., заборонити. Очевидно, що при реальному рівні свідомості та відповідальності, який існує сьогодні на наших підприємствах стосовно ризиків виробництва, бездіяльності посадових осіб, такі заходи нічого не дадуть, люди будуть гинути, і цьому не буде кінця й краю. Потрібні інші, більш ефективні заходи. Може, читачі підкажуть: що необхідно зробити, щоб подібні нещасні випадки не повторювалися?

Не могу не порушити й таке питання: ТОВ «Укр-тунельбуд» постійно виконує небезпечні роботи. ТОВ «ТМК» експлуатує машини, механізми підвищеної небезпеки. ТОВ «Інжкомпроект» розробляє проекти виконання робіт підвищеної небезпеки. А чим займаються на цих суб'єктах підприємництва служби охорони праці? Обставини та причини нещасного випадку свідчать про дуже серйозні недоліки в організа-

ції роботи з охорони праці в цих організаціях. Чому у матеріалах розслідування про них не згадано жодним словом? Може, й ця вимога треба б було внести в акт спецрозслідування? Скільки це можна закривати очі на бездіяльність цих працівників?! Надто вже легко їм працюється, а люди гинуть. **Якщо на шахтах виникає складна ситуація із станом безпеки, державні інспектори днюють і ночують у шахтах – запроваджується режим особливого нагляду. А тут виконуються роботи в охоронній зоні ЛЕП напругою 10 кВ, то чи побували інженери служб охорони праці перших двох підприємств там хоча б на початку виконання робіт з метою перевірки порядку допуску працюючих?** Вважаю, що представникам державного нагляду потрібно жорсткіше ставитись до відомчих служб контролю. Хоча б під час розслідування.

**VALTEX**

- СПЕЦВЗУТТЯ
- СПЕЦОДЯГ
- ЗІЗ ВІД ВИРОБНИКА!

**NEW!** **НОВИНКА!** Двошарова підошва ПУ+гума t до +250°C!

[www.valtex.org.ua](http://www.valtex.org.ua)

- амортизуючі властивості
- підвищена теплоізоляція
- стійкість до ковзання
- підвищена термостійкість
- маслостійкість
- кислотоустійкість

Біла Церква (0456) 39-11-14  
 Запоріжжя (061) 289-59-57  
 Київ (044) 258-96-02  
 Сімферополь (065) 260-10-90  
 Суми (0542) 65-65-95  
 Харків (057) 712-22-80

# ТОВ "УЧБОВИЙ КОМБІНАТ "СЛАВУТИЧ"

проводить:

**НАВЧАННЯ ТА ПЕРЕВІРКУ ЗНАТЬ КЕРІВНИКІВ ТА СПЕЦІАЛІСТІВ НА ЗНАННЯ:**

- Правил безпеки систем газопостачання України;
- Правил будови та безпечної експлуатації: вантажопідіймальних кранів, підйомників, ліфтів, котлів, посудин, що працюють під тиском, трубопроводів пари і гарячої води;
- Правил ТЕ теплових установок і мереж;
- Правил ТБ при експлуатації тепловикористовуючих установок і теплових мереж;
- Правил БЕ і ТЕ електроустановок споживачів (група II-V з електробезпеки);
- Правил будови та безпечної експлуатації стаціонарних компресорних установок, повітропроводів і газопроводів;
- Правил ТБ в будівництві;
- Правил ОП на автомобільному транспорті;
- Правил безпечної роботи з інструментом та пристроями;
- Правил охорони праці для підприємств і організацій поліграфічної промисловості; СНиП III-4-80 "Техніка безпеки в будівництві";
- Правил охорони праці під час виконання робіт на висоті;
- Правил безпеки при виробництві, зберіганні, транспортуванні та застосуванні хлору;
- Правил будови і безпечної експлуатації ескалаторів;
- Правил безпечної виконання робіт при зведенні об'єктів з монолітного бетону і залізобетону;
- Правил будови і безпечної експлуатації фреонових холодильних установок;
- Правил будови і безпечної експлуатації аміачних холодильних установок;
- Правил безпеки при експлуатації магістральних газопроводів;
- Правил технічної експлуатації та безпечної обслуговування обладнання АГНКС.

**СЛАВУТИЧ**  
 Товариство з обмеженою відповідальністю

03062. м. Київ, пр. Перемоги, 67  
 а/с 59 (ст. м. "Нивки")  
 Тел.: 451-00-47, 205-36-77

[www.slav.in.ua](http://www.slav.in.ua)

**НАВЧАННЯ БЕЗПЕЧНИХ МЕТОДІВ ТА ПРИЙОМІВ ВИКОНАННЯ РОБІТ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ, ОБСЛУГОВУВАННІ ТА ВИКОНАННІ РЕМОНТНИХ РОБІТ НА ОБ'ЄКТАХ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ:**

- посудини, що працюють під тиском;
- димові та вентиляційні канали;
- аміачно-холодильні установки;
- газонебезпечні та вогневі роботи;
- самопідймальні коліски;
- використання перекису водню;
- роботи на висоті з використанням спеціальних страховальних засобів;
- газове господарство та ін.

**ПРОФЕСІЙНЕ НАВЧАННЯ З ПРИСВОЄННЯМ КВАЛІФІКАЦІЇ ЗА ПРОФЕСІЯМИ:**

- оператор АЗС, оператор ГРС, оператор котельні;
- слюсар з експлуатації та ремонту газового устаткування;
- слюсар з ремонту технологічних установок; машиніст технологічних компресорів; машиніст компресорних установок; машиніст холодильних установок;
- машиніст крана (кранівник); машиніст крана автомобільного, стропальник, водій навантажувача, ліфтер;
- електрозварник (атестація дипломованих зварників); електрогазозварник, газорізальник; наповнювач балонів та ін.

**ПОЖЕЖНО-ТЕХНІЧНИЙ МІНІМУМ**

Ліцензія МІНОСВІТТИ України № 443900 від 18.06.2009 р.  
 № 298009 від 14.11.2008 р.