

## Резолюция

### **Заседания «Круглого стола» по теме «Актуальные проблемы охраны труда на железнодорожном транспорте»**

Рассмотрев актуальные проблемы по охране труда в структурах железнодорожного транспорта участники круглого стола констатируют, что:

В 2013г. по ОАО «РЖД» травмировано 343 чел. (снижение на 5% по сравнению с 2012г.), в т.ч. со смертельным исходом - 45чел. (снижение на 10%). Большая часть смертельного травматизма допущена из-за наезда подвижного состава 13 человек, поражения электротоком 8 работников, ДТП -7, падения с высоты-5. Практически во всех дирекциях достигнуто снижение производственного травматизма. Допущен рост смертельного травматизма в хозяйствах пути на 8%, автоматики и телемеханики ЦДИ, в Московском метрополитене и ОАО «Желдорреммаш».

Причины травматизма: не выполнение должностных обязанностей, низкие знания работниками и руководителями требований охраны труда, неудовлетворительная организация и контроль за производством работ, нарушения трудовой и технологической дисциплины, низкое качество технической учебы и инструктажей, недостатки в профилактической работе по предупреждению травматизма.

Недостаточно эффективно используется институт уполномоченных по охране труда. В Компании избрано более 35,6 тыс. уполномоченных. В 2013г. ими выявлено более 601 тыс. нарушений. Однако часть уполномоченных не обучена вопросам охраны труда. Существенную помощь уполномоченные могли бы оказать в хозяйстве пути, где самый высокий уровень травматизма – погибли 13 человек, но необходимо разъяснить им их права и оперативно реагировать на их замечания, тогда они будут уверены в необходимости своей работы.

В штаты дистанций пути не введено необходимое количество профессиональных сигнальщиков, не разработаны в полном объеме схемы ограждения мест производства работ с плохой видимостью и слышимостью. Из-за не укомплектованности бригад монтерами пути и штатными сигнальщиками руководителями работ упрощаются схемы ограждения, сигнальщики не выставляются. Их расчетная численность в хозяйстве пути – 14442 чел., фактически введены в штаты дистанций пути 1778 сигнальщиков (12,3%).

Неблагополучное положение сложилось в хозяйстве пути с переносными радиостанциями: при потребности 43146 шт. фактическое наличие более 35тысяч шт. (81%). В настоящее время радиостанции приобретаются региональными дирекциями и только для восполнения вышедших из строя радиостанций.

Слабо проводятся работы по внедрению на дорогах устройств автоматической пневмообдувки и электрообогрева стрелочных переводов, систем оповещения о приближении подвижного состава для вывода работников из опасных зон.

На сети по состоянию на 2013г. оборудовано электрообогревом -8634, а пневмообдувкой – 74300 стрелочных переводов (53%). Системами оповещения о приближении поездов оборудовано 2848 станций (54,6%), из них 155 систем (5,4%) находятся в неработоспособном состоянии, дальнейшее внедрение было приостановлено. На 2014 год планируется внедрение 100 систем, что крайне недостаточно.

Медленно внедряется обслуживание железнодорожного полотна укрупненными бригадами из-за проблем с приобретением модульных пунктов обогрева, ремонтом табельных, созданием условий в бытовых вагонах и недостатком автотранспорта для перевозки людей.

В хозяйстве электрификации и электроснабжения допущено наибольшее количество случаев травмирования работников из-за поражения электротоком из-за не применения защитных костюмов. Сохраняется острой проблема с обеспечением работников средствами защиты. В ряде дистанций ЭЧ нет полного их комплекта, не укомплектованы ими аварийные дрезины и автомобили, тяговые и трансформаторные подстанции, районы контактной сети, сетевые районы.

Практически завершены работы по оборудованию вентиляторами кабин всех серий локомотивов. В бюджет Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава на 2014 год включено финансирование обслуживания кондиционеров и биотуалетов. Но не решена проблема создания достойных условий труда в кабинах локомотивов старых серий, в которых отсутствуют устройства жизнеобеспечения: нет кондиционеров, туалета, умывальника, холодильника, что не соответствует требованиям санитарных норм. Так на локомотивах серии ЧС-7 приписки эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича Московской дирекции тяги, все выше перечисленное отсутствует. Кроме того на некоторых машинах при неблагоприятных погодных условиях имеются протечки лобовых окон, не вся полезная площадь лобовых стёкол обеспечивается электрообогревом, что ведёт к сужению обзора и может привести к травмированию работников железнодорожного транспорта и непредвиденным последствиям.

В эксплуатационном локомотивном депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дирекции тяги в кабинах локомотивов тепловозов серии ЧМЭ-3 непосредственно над креслом машиниста на потолке, согласно проекта, устанавливаются комплекты приборов контроля топлива. Из-за своего веса и некачественного крепежа в январе и феврале месяце 2014 года отмечены случаи их падения на работников при выполнении ими своих профессиональных обязанностей.

В условиях ремонта на заводах не всегда локомотивы оборудуются кондиционерами. Объем финансирования составляет 30% от потребности.

В 2013 году приведены к нормам все рабочие места с устранимыми вредными факторами и их число снизилось с 44% до 38%. По результатам аттестации рабочих мест по условиям труда в ОАО «РЖД» установлены компенсационные выплаты за вредные и (или) опасные условия труда от 4 до 24% и дополнительные отпуска от 7 до 14 дней. Наша задача, совместно с руководством Компании ОАО «РЖД» согласно выработанной концепции по данному вопросу, исключить необоснованные потери существующих компенсационных выплат.

**Участники «Круглого стола» предлагают руководителям структурных подразделений и председателям первичных профсоюзных организаций:**

1. На основе анализа положения дел в вопросах безопасности труда, анализа человеческого фактора принять меры по устранению «узких мест» и минимизации рисков травмирования работников.
2. Обеспечить внедрение современных дистанционных методов обучения по вопросам охраны труда, с оценкой профессиональной компетенции, как руководителей, так и профсоюзного актива.
3. Не допускать необоснованного снижения объемов финансирования мероприятий по охране труда от величины определенной Коллективным договором.
4. Исключить неправомерное снижение гарантий и компенсаций, установленных по результатам аттестации рабочих мест при проведении специальной оценки.
5. Укомплектовать профессиональными сигналистами штаты дистанций пути.
6. Для вывода работников из опасных зон, обеспечить внедрение, в соответствии с программой, на железных дорогах устройств автоматической пневмообдувки и электрообогрева стрелочных переводов,
7. Для повышения безопасности работающих обеспечить применение автоматических эффективных и надежных систем оповещения о приближении подвижного состава, как на станциях, так и на перегонах и устройств для защиты работников от наведенного напряжения.
8. Обеспечить дистанций пути переносными радиостанциями, средствами малой механизации в соответствии с потребностью.
9. Для повышения безопасности труда монтеров пути все виды работ по текущему содержанию пути производить с ограждением сигналистами.
10. Запретить производство путевых работ при численности работников, не соответствующей технологическому процессу.
11. Организовать обучение всех избранных уполномоченных по охране труда с учетом специфики выполняемых работ, в бригаде, на участке в цехе; разработать по каждому травмоопасному рабочему месту памятки.
12. Обеспечить работников СИЗ в соответствие с новыми нормами, в том числе для работы в межсезонье и современными костюмами для защиты работников от электродуги и наведенного напряжения.

13. Обеспечить структурные подразделения хозяйств сушильными шкафами для спецодежды в соответствии с потребностью.
14. Обеспечить структурные подразделения необходимым количеством исправных транспортных средств для доставки работников к месту производства работ.
15. Исключить нахождение работников на производстве в состоянии алкогольного опьянения. Повысить ответственность командиров среднего звена за трудовую дисциплину. Применять в структурных подразделениях алкотестеры.
16. Принять меры по недопущению снижения уровня компенсационных выплат работникам Компании за работу во вредных и (или) опасных условиях труда.
17. Производить учет и своевременную оплату сверхурочных работ, проводимых в процессе производства в соответствии с требованиями ТК РФ.
18. Обеспечить достойные условия в кабинах локомотивов для работы локомотивных бригад и число часов сверхурочной работы в соответствии с трудовым кодексом.
19. Увеличить целевое направление в Университеты путей сообщения на кафедры осуществляющие подготовку специалистов по охране труда.
20. Шире привлекать к совместной работе со специалистом по охране труда уполномоченных по охране труда.
21. Обеспечить заинтересованность специалиста по охране труда в повышении своего профессионализма, используя для этого систему присвоения соответствующих категорий.

**Принято на заседании «круглого стола» по теме «Актуальные вопросы охраны труда на железнодорожном транспорте» 18марта 2014года.  
г. Москва**