



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

16.09.2016 № АН.Н-3255

На № _____ от _____

О состоянии производственного
травматизма, условий труда и
выполнении основных работ по
охране труда в организациях
воздушного транспорта в 2015 году

В соответствии с приказом Росавиации от 6 апреля 2010 г. № 99 «О мониторинге состояния производственного травматизма и охраны труда в организациях воздушного транспорта» Управлением государственной службы и кадров Росавиации организовано и обеспечено проведение анализа состояния производственного травматизма, условий труда и выполнения основных работ по охране труда за 2015 год (в сравнении с показателями 2013 и 2014 годов) в организациях воздушного транспорта (прилагается).

Результаты проведенного анализа свидетельствуют о снижении производственного травматизма в целом по воздушному транспорту в течение ряда лет и сокращении потерь дней от нетрудоспособности пострадавших в результате несчастных случаев на производстве. Так, используемый для оценки уровня производственного травматизма относительный показатель частоты несчастных случаев на производстве за три года снизился на 25 процентов.

В 2015 году многие организации воздушного транспорта работали без случаев производственного травматизма. Среди межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта (МТУ) Росавиации наилучшие показатели состояния производственного травматизма (без учета пострадавших в авиапроисшествиях) в организациях Коми, Уральского, Западно-Сибирского, Северо-Западного МТУ и МТУ Центральных районов.

В организациях воздушного транспорта принимались меры по обеспечению соблюдения государственных нормативных требований охраны труда в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации. Так, более 98 процентов работников обеспечено спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в полном соответствии с действующими нормами; активизирована работа по проведению специальной оценки условий

Вх. 4788
«03» 10 2016

труда, в организациях в основном своевременно проводились медицинские осмотры работников и выполнялись другие мероприятия, направленные на улучшение условий труда и сохранение здоровья работников (по сравнению с 2014 годом на 17 процентов возросло финансирование мероприятий на эти цели в расчете на одного работника).

Вместе с тем в работе по охране труда в организациях воздушного транспорта имеются существенные недостатки. 46 процентов работников выполняют работу в условиях, не соответствующих санитарно-гигиеническим нормативам. Различные виды компенсаций за работу в неблагоприятных условиях труда предоставлены более 65 процентов работников воздушного транспорта.

При общем снижении на 16 процентов по сравнению с 2014 годом впервые установленной профессиональной заболеваемости у работников воздушного транспорта этот показатель еще значительно превышает средний уровень по Российской Федерации, прежде всего по причине высокой профессиональной заболеваемости среди специалистов летного состава.

Существенно превышен средний по воздушному транспорту показатель задолженности по отпускам членам летных экипажей воздушных судов (24 дня в среднем на одного члена летного экипажа) в организациях Северо-Восточного (70 дней), Архангельского (62 дня), Саха (Якутского) (61 день), Коми (56 дней) МТУ, а также в ОАО «НПК ПАНХ» (65 дней) и ФГБУ «СЛЮ «Россия» (53 дня). Средний показатель задолженности по отпускам членам кабинных экипажей (19 дней) значительно превышен в организациях Северо-Восточного (82 дня), Камчатского (76 дней), Саха (Якутского) (68 дней) МТУ, а также в ОАО «НПК ПАНХ» (57 дней). Численность специалистов по охране труда в организациях воздушного транспорта в среднем составляет 65 процентов от норматива.

Наихудшие относительные показатели производственного травматизма (без учета работников, пострадавших в результате авиационных происшествий) отмечены в Красноярском (из-за несчастного случая со смертельным исходом), Архангельском, Коми и Саха (Якутском) МТУ. В результате террористического акта в г. Бамако (Мали) погибли 6 работников ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр».

В организациях воздушного транспорта, непосредственно обеспечивающих авиаперевозки, наибольшее количество пострадавших при несчастных случаях на производстве отмечено в инженерно-авиационных службах – 20,2 процента от всех пострадавших (в которых наибольший травматизм у авиатехников – 11 процентов, инженеров ИАС – почти 5 процентов и мойщиков воздушных судов – 2,4 процента), в службах организации перевозок – около 16 процентов (среди грузчиков – 9 процентов, а также агентов по организации обслуживания пассажирских авиаперевозок – 2,9 процента). Более 9 процентов от всех несчастных случаев на производстве произошло в службах бортпроводников. Свыше 7,5 процента всех несчастных случаев на производстве произошло в службах спецтранспорта (в том числе с водителями автомобилей – 7,7 процента) и более 7 процентов – в службах авиационной безопасности.

Наиболее распространенными видами происшествий, приведших к несчастным случаям, явились:

падения пострадавших на ровной поверхности одного уровня (около 34 процентов всех несчастных случаев), в том числе падения на покрытых снегом или льдом территориях организаций (свыше 14 процентов всех несчастных случаев), а также падения в помещениях организаций, в том числе зачастую из-за неудовлетворительного состояния полов (почти 9 процентов всех несчастных случаев);

падения при разности уровней высот (23 процента всех несчастных случаев), включая, прежде всего, падения со ступеней стационарных лестниц (в том числе лестничных маршей), с транспортных средств (спецмашин, самоходных механизмов), с бортовых лестниц, самоходных трапов и с самолетных стремянок;

воздействие движущихся, разлетающихся, вращающихся предметов, деталей, машин и т.д. (более 17 процентов всех несчастных случаев);

транспортные происшествия (свыше 9,5 процента всех несчастных случаев).

Среди причин большинства несчастных случаев отмечен психофизиологический, или «личностный» фактор, в том числе неосторожность и поспешность пострадавших при выполнении работ и передвижении по территории (54 процента всех несчастных случаев), а также нарушение работниками трудового распорядка и дисциплины труда (в основном - правил и инструкций по охране труда и должностных обязанностей), технологического процесса, неприменение работником средств индивидуальной защиты при их наличии у работника (всего около 40 процентов всех несчастных случаев).

Во многом указанные причины обусловлены недостатками в организации выполнения работ и охраны труда, в том числе формальным отношением к обучению и инструктажу по безопасности труда, слабым контролем со стороны должностных лиц за ходом выполнения работ и соблюдением требований охраны труда, за исправностью производственного оборудования, содержанием территории, помещений и рабочих мест в надлежащем состоянии, недостаточной требовательностью за соблюдением трудовой дисциплины, незаинтересованным отношением к охране труда отдельных руководителей.

Следует отметить, что подготовка анализа была осложнена низким качеством некоторых отчетов по охране труда из-за невнимательного отношения должностных лиц к их составлению. Кроме того, в отдельных организациях воздушного транспорта МТУ Центральных районов, Восточно-Сибирского, Красноярского, Южного и Дальневосточного МТУ и некоторых других организаций (например, в ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРПОРТ ХЭНДЛИНГ») не соблюдался предложенный порядок своевременного представления в Росавиацию копий актов расследования несчастных случаев на производстве.

Учитывая изложенное, считаю необходимым предложить:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

довести анализ состояния производственного травматизма, условий труда и выполнения основных работ по охране труда в организациях воздушного транспорта за 2015 год до организаций воздушного транспорта, зарегистрированных на территории деятельности территориального органа, и принять меры по устранению отмеченных недостатков, в том числе при представлении ежегодных отчетов по охране труда.

2. Рекомендовать руководителям организаций воздушного транспорта:

использовать сведения из прилагаемого анализа в работе по предупреждению несчастных случаев на производстве, соблюдению требований трудового законодательства, в том числе по укомплектованию специалистами по охране труда в соответствии с рекомендованными нормативами, по подготовке и проведению специальной оценки условий труда и, на основании её результатов, принятию дополнительных мер к нормализации условий труда работников;

повысить требовательность к должностным лицам, ответственным за содержание в надлежащем состоянии территории, производственных помещений и оборудования;

при проведении производственных разборов, совещаний, собраний, инструктажей по охране труда обращать внимание работников (используя для этого конкретные примеры из прилагаемого анализа) на необходимость неукоснительного соблюдения технологии выполнения работ и инструкций по охране труда в целях обеспечения личной безопасности и сохранения своего здоровья, имея в виду, что недисциплинированность самих пострадавших при несчастных случаях (в том числе их поспешность и неосторожность, пренебрежение требованиями безопасности) явилась основной причиной производственного травматизма, в том числе несчастных случаев с тяжелыми исходами;

учитывая, что в 2015 году наибольшее количество несчастных случаев на производстве произошло с авиатехниками, грузчиками (загрузчиками багажа), бортпроводниками, водителями автомобилей и инспекторами служб авиационной безопасности, обратить особое внимание на необходимость обеспечения безопасности труда работников этих профессий;

усилить контроль со стороны должностных лиц и специалистов за соблюдением работниками трудовой и технологической дисциплины, не допускать равнодушного отношения к фактам даже «незначительного» проявления недисциплинированности и нарушений требований безопасности при выполнении работ;

при расследовании несчастных случаев на производстве обеспечить тщательное выявление всех их причин с целью определения эффективных мер по профилактике производственного травматизма.



А.В. Нерадько

ПРИЛОЖЕНИЕ

к письму Росавиации

от 16.09. 2016 № ДН11-3255

АНАЛИЗ

**состояния производственного травматизма, условий труда
и выполнения основных работ по охране труда
в организациях воздушного транспорта
за 2015 год**

1. Основные показатели состояния охраны труда

№ п/п	Наименование показателей	Значения показателей по годам		
		2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5
1.	<i>Показатели производственного травматизма в организациях воздушного транспорта в целом (т.е. с учетом пострадавших в авиационных происшествиях)</i>			
1.1.	<i>Численность пострадавших с утратой трудоспособности на 1 рабочий день и более и со смертельным исходом, чел.</i>	287	283	236
	из них: женщин, чел.	94	114	84
	лиц до 18 лет, чел.	-	-	-
	иностраннх граждан	-	-	-
1.2.	<i>Численность пострадавших со смертельным исходом, чел.</i>	21	9	20
	из них: женщин, чел.	3	-	2
	лиц до 18 лет, чел.	-	-	-
	иностраннх граждан	-	-	-
1.3.	<i>Число человеко-дней нетрудоспособности у пострадавших с утратой трудоспособности на 1 рабочий день и более (включая умерших), временная нетрудоспособность которых закончилась в отчетном году</i>	11974	11355	11329
1.4	<i>Коэффициенты травматизма:</i>			
	- частоты – $K_{\text{ч}}$ (число пострадавших на 1000 работавших);	1,28	1,24	1,13
	- тяжести – $K_{\text{т}}$ (число дней нетрудоспособности на 1 несчастный случай);	41,72	40,12	48,00

1	2	3	4	5
	- смертности – K_C (число пострадавших со смертельным исходом на 1000 работающих)	0,09	0,04	0,10
1.5	Численность пострадавших в авиационных происшествиях с утратой трудоспособности на 1 рабочий день и более и со смертельным исходом, чел.	20	13	20
1.6.	Численность пострадавших в авиационных происшествиях со смертельным исходом, чел.	15	8	13
2.	Показатели производственного травматизма в организациях воздушного транспорта без учета пострадавших в авиационных происшествиях			
2.1.	Численность пострадавших с утратой трудоспособности на 1 рабочий день и более и со смертельным исходом, чел. из них: женщин, чел. лиц до 18 лет, чел. иностранных граждан	267 88 - -	270 113 - -	216 82 - -
2.2.	Численность пострадавших со смертельным исходом, чел. из них: женщин, чел. лиц до 18 лет, чел. иностранных граждан	6 - - -	1 - - -	7 - - -
2.3.	Число человеко-дней нетрудоспособности у пострадавших с утратой трудоспособности на 1 рабочий день и более (включая умерших), временная нетрудоспособность которых закончилась в отчетном году	11274	10306	10760
2.4.	Коэффициенты травматизма: - частоты – $K_{\text{ч}}$ (число пострадавших на 1000 работающих); - тяжести – $K_{\text{т}}$ (число дней нетрудоспособности на 1 несчастный случай); - смертности – K_C (число пострадавших со смертельным исходом на 1000 работающих)	1,19 42,22 0,03	1,19 38,17 0,004	1,04 49,81 0,03

1	2	3	4	5
3.	Показатели профессиональной заболеваемости			
3.1.	Численность лиц с впервые установленным профессиональным заболеванием: всего, чел. в том числе летного состава, чел. в том числе ИТС, чел.	443 413 23	424 401 18	356 337 18
4.	Показатели задолженности по отпускам членам экипажей воздушных судов			
4.1.	Общая задолженность по отпускам членам летных экипажей, дней	309898	331110	301683
4.2.	Задолженность по отпускам в среднем на 1 члена летного экипажа, дней	20	25	24
4.3.	Общая задолженность по отпускам членам кабинных экипажей, дней	266696	295926	338657
4.4.	Задолженность по отпускам в среднем на 1 члена кабинного экипажа, дней	13	14	19
5.	Показатели состояния условий труда			
	Списочная численность работников (без находящихся в отпуске по беременности и родам и уходу за ребенком), чел. В том числе: женщин, чел. лиц моложе 18 лет, чел. Из них:	224021 83079 6	226014 86303 4	207087 76466 3
5.1.	Численность работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, чел. (% от общей численности) из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	95006 (42,41) 24566 (29,57)	109368 (48,39) 28413 (32,92)	95184 (45,96) 23525 (30,77)
	В том числе: Занятые под воздействием факторов производственной среды:			
5.1.1.	- химического фактора, чел. (% от общей численности) из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	X X	7743 780 (0,90)	8770 1204 (1,57)
5.1.2.	- биологического фактора, чел. (% от общей численности) из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	X X	788 528 (0,61)	1804 951 (1,24)

1	2	3	4	5
5.1.3.	- аэрозолей преимущественно фиброгенного действия, чел. (% от общей численности)	X	765 (0,34)	473 (0,23)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	X	209 (0,24)	73 (0,10)
5.1.4.	- шума, ультразвука воздушного, инфразвука, чел. (% от общей численности)	47598 (21,25)	45964 (20,34)	36857 (17,80)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	6128 (7,38)	5806 (6,73)	3536 (4,62)
5.1.5.	- вибрации (общей и локальной), чел. (% от общей численности)	10696 (4,77)	11140 (4,93)	7553 (3,65)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	2325 (2,80)	1758 (2,04)	581 (0,76)
5.1.6.	- неионизирующего излучения, чел. (% от общей численности)	5631 (2,51)	4695 (2,08)	4283 (2,07)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	1197 (1,44)	945 (1,09)	828 (1,08)
5.1.7.	- ионизирующего излучения, чел. (% от общей численности)	1487 (0,66)	447 (0,20)	249 (0,12)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	713 (0,86)	119 (0,14)	92 (0,12)
5.1.8.	- микроклимата, чел. (% от общей численности)	X	7883 (3,49)	14013 (6,77)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	X	903 (1,05)	5257 (6,87)
5.1.9.	- световой среды, чел. (% от общей численности)	X	14684 (6,50)	12202 (5,89)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	X	3849 (4,46)	3906 (5,11)
	<i>Занятые под воздействием факторов трудового процесса:</i>			
5.1.10.	- тяжести, чел. (% от общей численности)	23644 (10,55)	28746 (12,72)	28825 (13,92)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	6778 (8,16)	9758 (11,31)	10000 (13,08)
5.1.11.	- напряженности, чел. (% от общей численности)	64448 (28,77)	61377 (27,16)	44237 (21,36)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	18631 (22,43)	17026 (19,73)	10195 (13,33)

1	2	3	4	5
6.	Сведения о компенсациях за работу во вредных и (или) опасных условиях труда Списочная численность работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, имеющих право на:			
6.1.	ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск, чел. (% от общей численности)	98645 (44,03)	97355 (43,07)	79711 (38,49)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	29898 (35,99)	28153 (32,62)	21032 (27,51)
6.2.	сокращенную продолжительность рабочего времени, чел. (% от общей численности)	31574 (14,09)	38710 (17,13)	30883 (14,91)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	5597 (6,74)	9736 (11,28)	7951 (10,40)
6.3.	молоко или другие равноценные пищевые продукты, чел. (% от общей численности)	20454 (9,13)	17026 (7,53)	15117 (7,30)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	4556 (5,48)	3968 (4,60)	3133 (4,10)
6.4.	оплату труда в повышенном размере, чел. (% от общей численности)	94053 (41,98)	90050 (39,84)	83328 (40,24)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	26167 (31,50)	23490 (27,22)	20008 (26,17)
6.5.	проведение медицинских осмотров, чел. (% от общей численности)	X	131082 (58,00)	126245 (60,96)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	X	43445 (50,34)	37042 (48,44)
6.6.	досрочное назначение страховой пенсии по старости:			
	по Списку № 1, чел. (% от общей численности)	26872 (12,00)	26953 (11,93)	23574 (11,38)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	15576 (18,75)	15653 (18,14)	12959 (16,95)
	по Списку № 2, чел. (% от общей численности)	5712 (2,55)	4055 (1,79)	3951 (1,91)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	859 (1,03)	357 (0,41)	306 (0,40)

1	2	3	4	5
6.7.	прочие пенсии за особые условия труда, пенсии за выслугу лет, установленные законодательством, чел. (% от общей численности)	30978 (13,83)	30274 (13,39)	28791 (13,90)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	1558 (1,88)	2017 (2,34)	2160 (2,82)
6.8.	Списочная численность работников, которым установлен хотя бы один вид гарантий и компенсаций, чел. (% от общей численности)	124734 (55,68)	142652 (63,12)	135030 (65,20)
	из них женщин, чел. (% от общей численности женщин)	36918 (44,44)	45638 (52,88)	38648 (50,54)
6.9.	Списочная численность работников, получающих бесплатно спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, чел. (% от общей численности) в том числе:	137580 (61,41)	130300 (57,65)	132354 (63,91)
	списочная численность работников, получающих бесплатно спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, чел. (% от общей численности)	101334 (45,23)	94203 (41,68)	81206 (39,21)
6.10.	Фактические расходы на компенсации:			
	- ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска, тыс.руб.;	4778348,8	4069839,5	3999832,4
	- молока или других равноценных пищевых продуктов, тыс.руб.;	70601,7	67087,1	102352,8
	- оплаты труда в повышенном размере, тыс.руб.;	1840727,4	1877826,3	2056432,1
	- проведения медицинских осмотров тыс.руб.;	X	933360,9	2602520,7
6.11.	Фактические расходы на средства индивидуальной защиты, тыс.руб.	696922,8	650806,3	763527,4
7.	Затраты на мероприятия по охране труда Израсходовано на мероприятия по охране труда (в том числе на средства индивидуальной защиты):			
	всего, тыс.руб.	2168637,6	2703889,5	2901906,7
	в среднем в расчете на 1 работника, руб.	9684,7	11881,4	13951,0

1	2	3	4	5
8.	<i>Показатели выполнения отдельных обязательных работ по охране труда</i>			
8.1.	<i>Проверка знаний по охране труда руководителей и специалистов</i>			
8.1.1.	Численность работников, которые должны проходить проверку знаний по охране труда, чел.	49625	54309	63330
8.1.2.	Численность работников, которые своевременно прошли проверку знаний, чел. (%)	48316 (97,36)	53132 (97,83)	62467 (98,64)
8.2.	<i>Аттестация рабочих мест по условиям труда, специальная оценка условий труда</i>			
8.2.1.	Общее количество рабочих мест, ед.	101868	101857	101075
8.2.2.	Количество рабочих мест, прошедших аттестацию или спецоценку, ед. (%)	85282 (83,72)	83167 (81,65)	85518 (84,61)
	в том числе признанных соответствующими классам 1 или 2, ед. (%)	44807 (43,99)	51509 (50,57)	53663 (53,09)
8.3.	<i>Организация служб охраны труда</i>			
8.3.1.	Необходимое количество работников по охране труда, чел.	848	853	813
8.3.2.	Фактическое количество работников службы охраны труда, чел. (%)	545 (64,27)	536 (62,84)	531 (65,31)
8.3.3.	Количество специалистов, исполняющих обязанности инженера по охране труда, в т.ч. по совмещению или на договорной основе, чел.	243	205	216
8.3.4.	Количество организаций с численностью более 50 работников, ед.	385	370	367
8.3.5.	Количество организаций с численностью более 50 работников, в которых есть служба (освобожденный специалист) охраны труда, ед. (%)	310 (80,52)	310 (83,78)	303 (82,56)
8.4.	<i>Организация кабинетов охраны труда</i>			
8.4.1.	Необходимое количество кабинетов охраны труда, ед.	389	395	369
8.4.2.	Фактическое количество кабинетов охраны труда, ед. (%)	342 (87,92)	342 (86,58)	316 (85,64)
8.5.	<i>Организация комитетов (комиссий) по охране труда</i>			

1	2	3	4	5
8.5.1.	Количество организаций, в которых предусматривается создание комитетов (комиссий) по охране труда, ед.	455	441	445
8.5.2.	Количество организаций, в которых созданы комитеты (комиссии) по охране труда, ед. (%)	333 (73,19)	330 (74,83)	319 (71,69)
8.6.	<i>Обеспеченность работников спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ</i>			
8.6.1.	Численность работников, для которых по действующим нормам предусмотрена бесплатная выдача спецодежды, спецобуви и других СИЗ, чел.	135945	128139	131656
8.6.2.	Численность работников, которые фактически полностью обеспечены всеми видами СИЗ, чел. (%)	134171 (98,70)	126284 (98,55)	129514 (98,37)
8.7.	<i>Проведение обязательных медицинских осмотров (обследований)</i>			
8.7.1.	Численность работников, которые должны проходить медицинские осмотры (обследования), чел.	145859	132467	127903
8.7.2.	Численность работников, которые своевременно прошли медицинские осмотры (обследования), чел. (%)	140503 (96,33)	126180 (95,25)	121990 (95,38)
9.	<i>Наличие в организациях здравпункта (врачебного кабинета, медико-санитарной части и т.п.)</i>			
9.1.	Количество организаций, имеющих здравпункт (врачебный кабинет, медико-санитарную часть и т.п.), ед.	252	250	235
9.2.	Количество организаций, не имеющих здравпункта (врачебного кабинета, медико-санитарной части и т.п.), ед.	126	117	103
10.	<i>Финансирование предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний работников за счет страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний</i>			

1	2	3	4	5
10.1.	Общее количество организаций, представляющих отчеты, ед.	391	382	399
10.2.	Количество организаций, воспользовавшихся правом на частичное финансирование предупредительных мер, ед. (%)	172 (43,99)	172 (45,03)	172 (43,11)
10.3.	Размер средств, направленных на частичное финансирование предупредительных мер, тыс.руб.	192847,6	213651,9	252029,2

Примечание: 1. Учитывая, что специальный анализ авиационных происшествий проводится Управлением инспекции по безопасности полетов, в дальнейшем приводятся сведения о производственном травматизме без учета пострадавших в авиационных происшествиях.

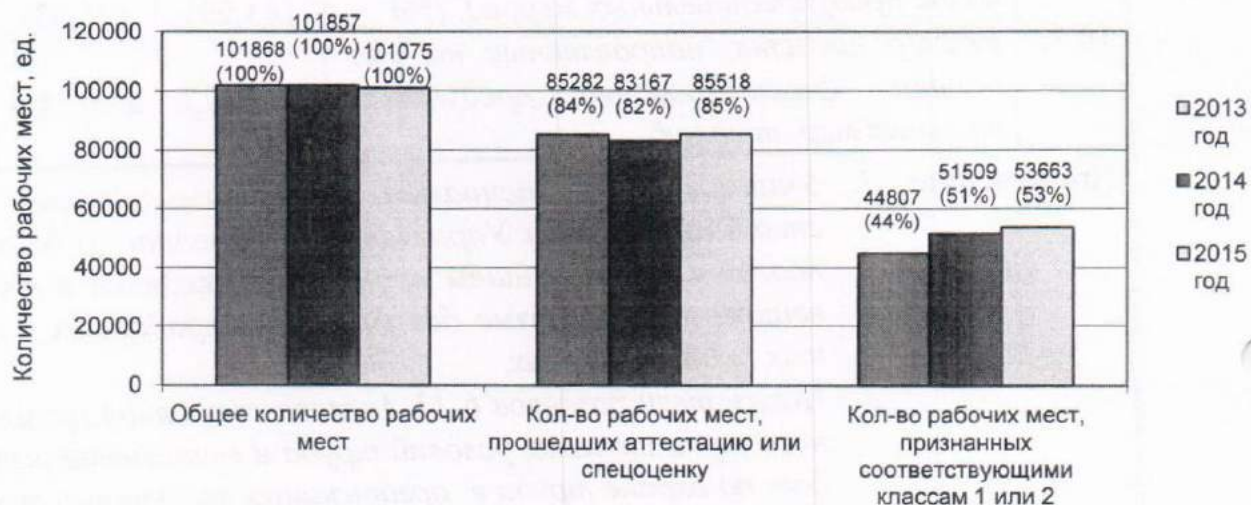
2. Показатели разделов 6-11 Анализа состояния производственного травматизма, условий труда и выполнения основных работ по охране труда в организациях воздушного транспорта основаны на анализе поступивших в Росавиацию копий актов о несчастных случаях на производстве по форме Н-1 (209 актов (97 %)).

1.1. Диаграмма численности пострадавших с утратой трудоспособности на 1 рабочий день и более



1.2. Диаграммы показателей выполнения отдельных обязательных работ по охране труда

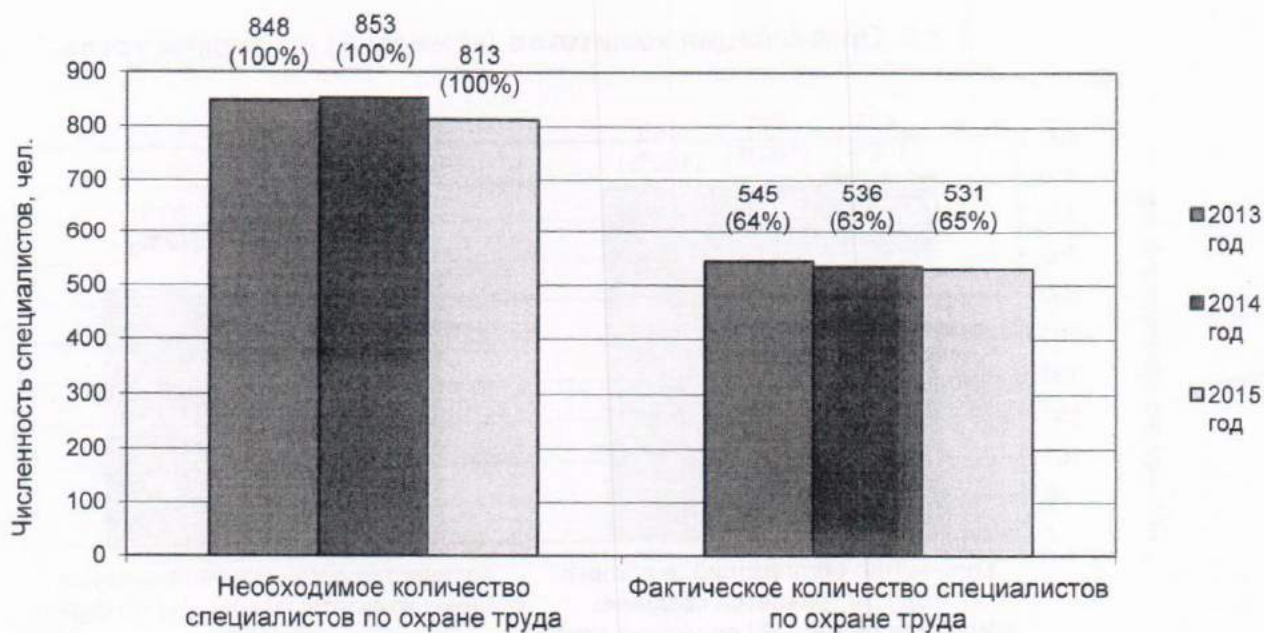
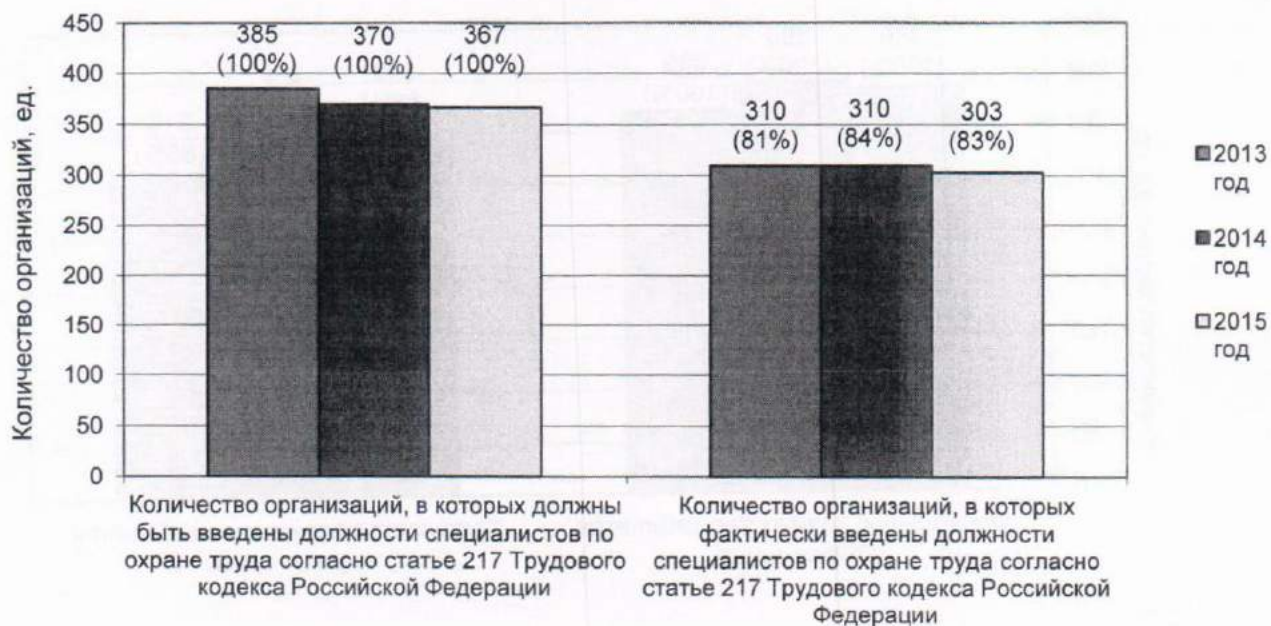
1.2.1. Аттестация рабочих мест по условиям труда, спецоценка условий труда



1.2.2. Проверка знаний по охране труда руководителей и специалистов



1.2.3. Организация служб охраны труда



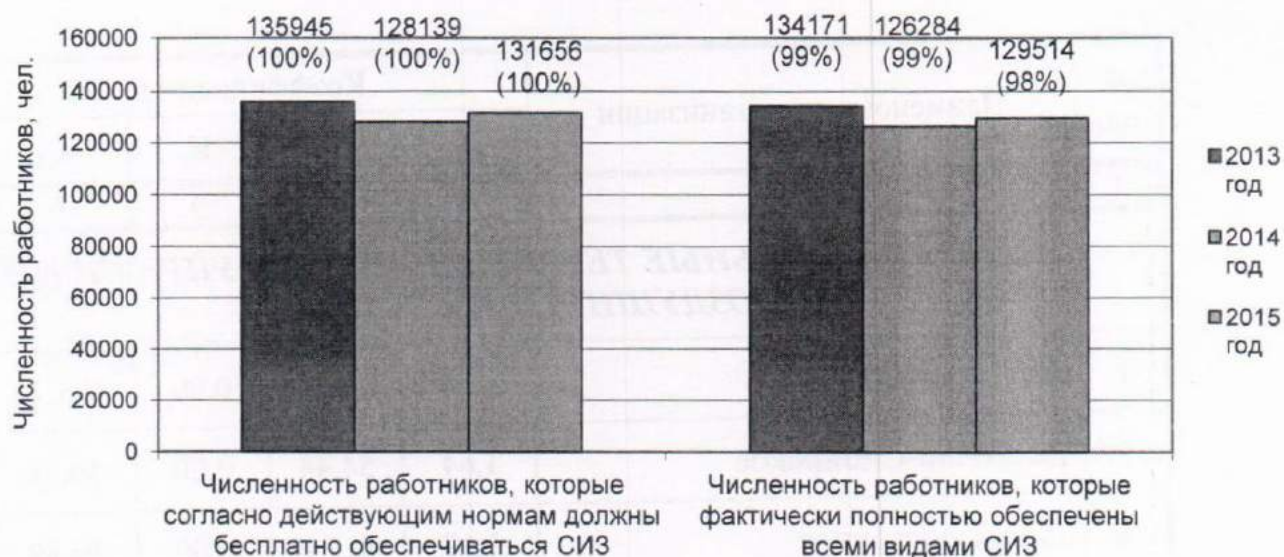
1.2.4. Организация кабинетов охраны труда



1.2.5. Организация комитетов (комиссий) по охране труда



1.2.6. Обеспеченность работников спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ



1.2.7. Проведение обязательных медицинских осмотров (обследований)



**2. Относительные показатели производственного травматизма
(коэффициенты частоты, тяжести, смертности и обобщенный)
в организациях воздушного транспорта**

№ п/п	Наименование организации	Коэффициенты				Заня- тое место
		К _ч	К _т	К _с	К _{об}	
1	2	3	4	5	6	7
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА						
1	Архангельское	2,36	116,00	0,00	273,76	14
2	Восточно-Сибирское	1,64	54,44	0,00	89,28	9
3	Дальневосточное	1,17	81,10	0,00	94,89	10
4	Западно-Сибирское	1,37	24,93	0,00	34,15	3
5	Камчатское	1,19	18,00	0,00	21,42	1
6	Коми	2,78	81,17	0,00	225,65	13
7	Красноярское	1,65	12,25	0,21	1257,71	15
8	Приволжское	1,06	67,06	0,00	71,08	8
9	Саха (Якутское)	1,78	70,33	0,00	125,19	12
10	Северо-Восточное	1,21	99,50	0,00	120,40	11
11	Северо-Западное	0,91	40,45	0,00	36,81	5
12	Тюменское	1,22	37,62	0,00	45,90	6
13	Уральское	0,98	30,57	0,00	29,96	2
14	Центральных районов	0,39	93,25	0,00	36,37	4
15	Южное	0,54	102,33	0,00	55,26	7

1	2	3	4	5	6	7
ОРГАНИЗАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ОТЧЕТЫ НЕПОСРЕДСТВЕННО В РОСАВИАЦИЮ						
16	ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	0,59	31,44	0,00	18,55	20
17	Филиал "НИИ Аэронавигации" ФГУП ГосНИИ ГА	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
18	ФГУП «ЦАИ»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
19	ФГУП «ГосНИИ ГА»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
20	ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэро- проект»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
21	ФГУП «ЦРОС ГА»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
22	ФБУ "ЦКБ ГА"	1,09	4,00	0,00	4,36	18
23	ФГОУ ВПО «Московский госу- дарственный технический уни- верситет ГА»	0,53	176,00	0,00	93,28	29
24	ФГБОУ ВПО «Санкт- Петербургский государствен- ный университет ГА»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
25	ФГБОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)»	1,73	29,00	0,00	50,17	27
26	ФГБУ «СЛО «Россия»	2,29	32,00	0,00	73,28	28
27	ПАО «Аэрофлот»	1,03	21,21	0,00	21,85	21
28	ОАО «Авиакомпания «Транса- эро»	0,75	30,60	0,00	22,95	22
29	АО «Аэропорт Внуково»	0,91	27,67	0,00	25,18	23
30	ООО «Международный аэро- порт Домодедово»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
31	АО «Международный аэропорт Шереметьево»	1,06	33,00	0,00	34,98	24
32	ОАО «НПК ПАНХ»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
33	ОАО «ВАРЗ-400»	11,63	0,00	0,00	0,00	17

1	2	3	4	5	6	7
34	ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр»	4,29	0,00	4,29	25740,00	32
35	ЗАО «Авиационно-заправочная компания» (Внуково)	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
36	ЗАО "Топливо-заправочный сервис"	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
37	ООО "Авиакомпания ЭйрБриджКарго"	1,07	41,00	0,00	43,87	26
38	АО "АэроМАШ-Авиационная Безопасность"	0,40	13,00	0,00	5,20	19
39	ООО «Домодедово Карго»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
40	ОАО "Шереметьево-Карго"	1,18	98,00	0,00	115,64	30
41	АО "Восток Техникал Сервис"	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
42	ООО «Домодедово Пэссенджер Терминал»	0,84	0,00	0,00	0,00	16
43	ООО «Домодедово Фьюэл Сервисиз»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
44	ООО «ДОМОДЕДОВО ЭР-ПОРТ ХЭНДЛИНГ»	1,49	28,43	0,00	42,36	25
45	ОАО «Международный аэропорт «Внуково»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
46	ЗАО «ТЗК Шереметьево»	0,00	0,00	0,00	0,00	1-15
47	ООО "С 7 ИНЖИНИРИНГ"	1,98	179,50	0,00	355,41	31
В среднем по организациям воздушного транспорта:		1,04	49,81	0,03	253,65	-
Примечание:	<i>Распределение мест по уровню производственного травматизма основано на значениях обобщающего коэффициента травматизма ($K_{об} = K_{ч} * K_{т}$); при этом по рекомендации Международной организации труда (МОТ) тяжесть смертельного несчастного случая приравнивается к 6000 дней нетрудоспособности ($K_{т} = 6000$)</i>					

3. Показатели состояния условий труда в организациях воздушного транспорта

№ п/п	Наименование организации	Занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, % от общей численности	Занятые под воздействием факторов производственной среды, % от общей численности										Занятые под воздействием факторов трудового процесса, % от общей численности	
			химического фактора	биологического фактора	аэрозолей преимущественно фиброгенного действия	шума, ультразвука воздушного, инфразвука	вибрации (общей и локальной)	неионизирующего излучения	ионизирующего излучения	микроклимата	световой среды	тяжести	напряженности	
1	Архангельское	61,68	11,94	0,60	0,92	42,82	8,85	5,99	-	27,91	17,37	30,32	33,49	
2	Восточно-Сибирское	47,71	6,96	2,42	1,54	27,50	2,73	0,54	0,51	4,81	8,22	16,97	23,98	
3	Дальневосточное	43,59	6,86	1,08	0,31	30,69	3,78	2,81	0,08	4,83	2,98	17,18	12,46	
4	Западно-Сибирское	35,18	2,51	0,23	0,17	17,86	3,72	0,39	0,01	2,04	2,58	5,40	13,73	
5	Камчатское	51,24	12,86	3,08	-	34,00	10,13	6,93	1,78	2,01	1,54	21,50	27,37	
6	Коми	48,74	2,85	0,18	0,09	26,48	7,03	3,36	-	4,37	3,13	4,37	19,22	
7	Красноярское	34,60	21,10	-	0,25	21,10	0,31	-	-	-	-	0,80	19,93	
8	Приволжское	41,59	1,96	0,53	0,07	17,26	1,58	0,40	-	2,43	2,48	13,73	14,62	
9	Саха (Якутское)	51,57	5,19	7,45	0,03	19,20	12,77	6,53	-	4,93	6,68	10,52	18,41	
10	Северо-Восточное	64,48	7,39	3,49	0,72	28,79	9,86	2,40	-	4,39	0,36	38,28	9,50	
11	Северо-Западное	40,42	4,10	1,09	0,63	21,32	4,51	0,76	-	1,19	-	-	9,82	
12	Тюменское	53,07	3,42	0,22	0,33	27,75	9,73	0,97	0,30	3,98	7,43	12,84	24,56	
13	Уральское	39,81	0,97	0,11	0,13	15,10	4,45	0,20	0,21	1,08	1,06	22,69	9,28	
14	Центральных районов	47,89	1,41	0,34	0,03	18,01	11,11	0,51	0,14	5,03	0,56	22,80	25,35	
15	Южное	39,78	10,21	1,54	0,57	18,76	2,82	1,57	0,06	0,89	4,50	12,58	7,55	

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
31	АО «Международный аэропорт Шереметьево»	27,04	-	2,43	-	-	-	3,99	-	-	-	4,13	16,48
32	ОАО «НПК ПАНХ»	50,49	0,59	-	-	49,31	26,52	0,20	-	-	-	16,31	27,90
33	ОАО «ВАРЗ-400»	18,99	-	-	2,53	16,46	-	-	-	-	-	-	-
34	ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр»	44,06	1,71	-	0,82	19,54	1,71	-	-	0,67	3,12	12,04	22,14
35	ЗАО «Авиационно-заправочная компания» (Внуково)	20,78	-	-	-	20,78	-	-	-	20,78	20,78	-	-
36	ЗАО "Топливо-заправочный сервис"	88,51	51,58	-	-	78,38	-	-	-	-	-	-	4,28
37	ООО "Авиакомпания Эйр-БриджКарго"	24,71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,71
38	АО "АэроМАШ-Авиационная Безопасность"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
39	ООО «Домодедово Карго»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40	ОАО "Шереметьево-Карго"	44,44	4,85	-	0,47	-	-	-	-	0,83	0,35	38,65	19,15
41	АО "Восток Техникал Сервис"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42	ООО «Домодедово Пэссенджер Терминал»	70,39	-	-	-	-	-	-	0,84	10,91	58,31	8,22	-
43	ООО «Домодедово Фьюэл Сервисиз»	22,46	21,39	-	-	12,03	-	-	-	-	-	-	-
44	ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРПОРТ ХЭНДЛИНГ»	90,32	0,43	-	-	30,90	-	0,06	-	31,52	39,77	30,16	15,73
45	ОАО «Международный аэропорт «Внуково»	3,79	-	-	-	3,79	-	-	-	-	-	1,26	-
46	ЗАО «ТЗК Шереметьево»	55,46	2,46	-	-	14,21	0,68	-	-	39,21	10,93	34,29	42,35
47	ООО "С 7 ИНЖИНИРИНГ"	51,40	37,54	-	-	-	-	-	-	11,45	0,77	0,29	13,09

4. Сведения о компенсациях за работу во вредных и (или) опасных условиях труда по организациям воздушного транспорта

№ п/п	Наименование организации	Численность работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, имеющих право на следующие виды гарантий и компенсаций, % от общей численности										Численность работников, которым установлен хотя бы один вид гарантий и компенсаций, % от общей численности
		ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск	сокращенная продолжительность рабочего времени	молоко или другие равноценные пищевые продукты	оплата труда в повышенном размере	проведение медицинских осмотров	досрочное назначение страховой пенсии по старости		прочие пенсии за особые условия труда, пенсии за выслугу лет, установленные законодательством			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА												
1	Архангельское	54,44	12,26	22,28	61,40	84,28	6,84	1,85	18,66	85,00		
2	Восточно-Сибирское	40,06	11,55	9,27	32,44	42,27	1,95	4,54	13,01	50,60		
3	Дальневосточное	30,36	5,02	4,87	44,95	51,82	1,58	1,95	9,94	51,82		
4	Западно-Сибирское	26,92	9,13	4,32	34,69	66,21	17,85	1,19	11,91	66,21		
5	Камчатское	35,13	14,04	12,03	48,05	58,89	0,59	0,30	19,61	58,89		
6	Коми	17,24	10,21	5,24	41,52	63,45	2,21	0,23	19,91	64,37		
7	Красноярское	43,87	16,73	26,62	53,99	70,51	1,69	1,20	20,63	70,51		
8	Приволжское	28,14	4,83	4,51	36,90	57,85	6,09	1,33	8,66	58,49		
9	Саха (Якутское)	38,31	10,93	18,23	36,48	64,01	5,36	0,47	16,44	69,60		
10	Северо-Восточное	41,05	5,29	19,29	54,39	60,70	0,24	3,25	15,69	62,50		
11	Северо-Западное	35,37	8,79	6,24	40,41	70,69	7,43	3,55	11,90	76,84		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	Тюменское	46,54	12,17	5,48	45,56	65,21	7,49	0,93	24,32	67,15
13	Уральское	31,21	10,52	0,79	33,74	63,03	11,94	1,17	13,85	63,03
14	Центральных районов	43,39	19,88	2,23	34,73	62,84	16,86	1,01	47,27	65,13
15	Южное	23,08	2,91	9,77	29,29	66,35	2,49	1,92	4,17	70,70
ОРГАНИЗАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ОТЧЕТЫ НЕПОСРЕДСТВЕННО В РОСАВИАЦИЮ										
16	ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	55,62	28,72	0,68	56,34	52,97	25,27	6,54	1,52	64,55
17	Филиал "НИИ Аэронавигации" ФГУП ГосНИИ ГА	-	-	-	-	3,05	-	-	-	3,05
18	ФГУП «ЦАИ»	-	-	-	-	22,87	-	-	-	22,87
19	ФГУП «ГосНИИ ГА»	6,12	5,70	3,38	4,22	6,54	-	-	3,59	8,65
20	ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект»	1,01	-	-	5,04	5,04	-	-	-	5,04
21	ФГУП «ЦРОС ГА»	-	3,88	-	3,10	62,79	-	-	-	63,57
22	ФБУ "ЦКБ ГА"	66,44	63,08	17,36	42,94	66,44	1,04	1,27	48,73	66,44
23	ФГОУ ВПО «Московский государственный технический университет ГА»	1,48	-	1,79	4,27	81,54	-	-	-	81,54
24	ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА»	16,10	3,27	5,50	21,38	93,31	0,04	0,07	7,07	93,31
25	ФГБОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)»	48,29	23,28	19,48	35,47	42,28	0,17	2,52	12,44	48,29
26	ФГБУ «СЛЮ «Россия»	18,08	14,32	60,64	46,82	49,79	7,05	1,37	37,44	69,79
27	ПАО «Аэрофлот»	61,07	43,59	15,09	74,84	84,48	32,90	0,16	19,98	84,48
28	ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»	-	9,54	-	-	49,09	27,50	-	21,59	49,09
29	АО «Аэропорт Внуково»	44,46	5,39	6,09	44,46	44,46	0,15	0,15	4,87	44,46

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
30	ООО «Международный аэропорт Домодедово»	-	-	-	-	51,27	-	-	-	51,27
31	АО «Международный аэропорт Шереметьево»	27,84	0,23	5,02	27,04	18,97	0,05	0,43	2,86	32,86
32	ОАО «НПК ПАНХ»	49,31	49,31	0,20	50,49	56,97	2,16	0,59	47,74	56,97
33	ОАО «ВАРЗ-400»	2,53	2,53	2,53	18,99	46,84	-	2,53	-	46,84
34	ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр»	38,71	15,82	1,71	44,06	97,03	-	0,15	37,67	97,03
35	ЗАО «Авиационно-заправочная компания» (Внуково)	20,78	-	20,78	-	20,78	-	-	-	20,78
36	ЗАО "Топливо-заправочный сервис"	34,46	-	34,46	-	30,41	-	-	-	34,46
37	ООО "Авиакомпания ЭйрБриджКарго"	-	24,71	-	24,71	49,32	-	-	24,71	49,32
38	АО "АэроМАШ-Авиационная Безопасность"	-	-	-	-	46,12	-	-	-	46,12
39	ООО «Домодедово Карго»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40	ОАО "Шереметьево-Карго"	1,65	1,65	4,85	44,44	68,68	-	1,65	-	68,68
41	АО "Восток Техникал Сервис"	31,47	-	-	-	63,96	-	2,54	23,86	63,96
42	ООО «Домодедово Пэссенджер Терминал»	-	9,48	0,92	-	80,54	-	-	-	80,54
43	ООО «Домодедово Фьюэл Сервисиз»	7,75	-	11,23	22,46	22,46	-	-	-	22,46
44	ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРПОРТ ХЭНДЛИНГ»	100,00	-	0,32	-	70,12	-	0,38	3,22	100,00
45	ОАО «Международный аэропорт «Внуково»	-	-	-	3,79	21,74	-	-	-	21,74
46	ЗАО «ТЗК Шереметьево»	61,34	0,27	3,14	61,34	80,33	-	0,27	-	80,33
47	ООО "С 7 ИНЖИНИРИНГ"	51,40	51,40	37,54	51,40	59,38	-	1,25	51,40	59,38

**5. Показатели выполнения отдельных обязательных работ по охране труда
в организациях воздушного транспорта**

№ п/п	Наименование организации	3	4	5	6	7	8	9	10
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА									
1	Архангельское	95,90	100,00	60,00	75,00	50,00	99,24	100,00	42,58
2	Восточно-Сибирское	70,26	99,33	60,71	183,33	80,00	93,75	100,00	6,13
3	Дальневосточное	68,39	100,00	74,29	87,50	87,50	99,34	100,00	12,65
4	Западно-Сибирское	95,34	99,57	62,50	93,75	87,50	99,31	100,00	10,31
5	Камчатское	100,00	100,00	87,50	100,00	100,00	94,16	100,00	12,23
6	Коми	98,41	100,00	60,00	100,00	100,00	100,00	100,00	3,32
7	Красноярское	81,31	100,00	75,00	100,00	100,00	90,12	90,46	10,93
8	Приволжское	89,10	99,90	78,00	84,00	73,08	92,95	99,59	8,96
9	Саха (Якутское)	70,40	96,58	75,86	100,00	100,00	98,49	100,00	9,92
10	Северо-Восточное	81,94	98,98	47,06	87,50	44,44	99,60	96,73	16,49
11	Северо-Западное	85,90	99,98	47,37	100,00	55,00	99,49	100,00	10,15

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	Тюменское	75,25	97,77	49,41	106,06	100,00	99,58	99,90	26,88
13	Уральское	84,93	100,00	66,67	90,00	53,33	95,24	99,02	71,37
14	Центральных районов	86,74	92,25	84,62	58,62	56,10	95,05	84,08	14,33
15	Южное	80,61	89,23	56,52	48,39	33,33	88,42	97,53	18,42
ОРГАНИЗАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ОТЧЕТЫ НЕПОСРЕДСТВЕННО В РОСАВИАЦИЮ									
16	ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	97,82	100,00	70,33	80,61	81,65	97,07	100,00	12,67
17	Филиал "НИИ Аэронавигации" ФГУП ГосНИИ ГА	15,71	100,00	200,00	100,00	100,00	100,00	100,00	53,45
18	ФГУП «ЦАИ»	82,05	100,00	100,00	100,00	100,00	98,31	100,00	2,49
19	ФГУП «ГосНИИ ГА»	66,84	100,00	33,33	100,00	100,00	100,00	100,00	1,05
20	ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект»	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	3,97
21	ФГУП «ЦРОС ГА»	84,03	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	15,30
22	ФБУ "ЦКБ ГА"	92,70	100,00	75,00	100,00	100,00	100,00	100,00	0,25
23	ФГОУ ВПО «Московский государствен- ный технический университет ГА»	85,77	95,43	50,00	133,33	57,14	79,95	100,00	0,96
24	ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский го- сударственный университет ГА»	39,86	100,00	62,50	100,00	85,71	79,04	79,12	5,31
25	ФГБОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)»	89,59	100,00	54,55	75,00	50,00	100,00	100,00	4,25
26	ФГБУ «СЛО «Россия»	100,00	100,00	42,86	100,00	100,00	95,77	100,00	10,98
27	ПАО «Аэрофлот»	100,00	100,00	52,63	60,00	-	97,67	100,00	4,19
28	ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»	100,00	100,00	33,33	75,00	100,00	75,47	100,00	1,91
29	АО «Аэропорт Внуково»	100,00	100,00	88,89	600,00	100,00	100,00	100,00	21,64
30	ООО «Международный аэропорт Домо- дедово»	100,00	100,00	100,00	100,00	-	100,00	100,00	8,96

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
31	АО «Международный аэропорт Шереметьево»	20,00	100,00	66,67	-	-	100,00	100,00	10,74
32	ОАО «НПК ПАНХ»	79,54	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	42,69
33	ОАО «ВАРЗ-400»	78,13	100,00	100,00	-	-	100,00	86,05	10,22
34	ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр»	100,00	100,00	50,00	100,00	-	100,00	100,00	11,40
35	ЗАО «Авиационно-заправочная компания» (Внуково)	100,00	100,00	-	-	100,00	100,00	86,79	10,13
36	ЗАО "Топливо-заправочный сервис"	100,00	100,00	100,00	200,00	100,00	100,00	100,00	4,29
37	ООО "Авиакомпания ЭйрБриджКарго"	100,00	100,00	33,33	-	-	87,38	100,00	5,96
38	АО "АэроМАШ-Авиационная Безопасность"	100,00	100,00	71,43	100,00	-	100,00	100,00	11,60
39	ООО «Домодедово Карго»	100,00	60,00	100,00	-	100,00	73,06	100,00	5,18
40	ОАО "Шереметьево-Карго"	100,00	95,90	100,00	100,00	100,00	85,37	100,00	5,78
41	АО "Восток Техникал Сервис"	-	100,00	-	-	-	100,00	16,22	6,11
42	ООО «Домодедово Пэссенджер Терминал»	100,00	100,00	50,00	100,00	100,00	100,00	100,00	3,74
43	ООО «Домодедово Фьюэл Сервисиз»	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	5,23
44	ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРПОРТ ХЭНДЛИНГ»	100,00	100,00	50,00	-	-	91,67	100,00	1,63
45	ОАО «Международный аэропорт «Внуково»	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	8,81
46	ЗАО «ТЗК Шереметьево»	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	27,54
47	ООО "С 7 ИНЖИНИРИНГ"	91,49	100,00	75,00	100,00	-	99,51	100,00	12,24

6. Краткое описание обстоятельств и причин некоторых несчастных случаев на производстве

В настоящий раздел включены описания несчастных случаев со смертельным исходом у пострадавших, произошедших в 2015 году, а также некоторых несчастных случаев, связанных с производством, копии актов расследования которых поступили в Росавиацию после 01.07.2015 (информация о состоянии производственного травматизма в организациях воздушного транспорта в первом полугодии 2015 г. представлена письмом руководителя Росавиации от 07.07.2015 № АН 1.11-2150).

03.07.2015, Красноярское МТУ, Государственное предприятие Красноярского края «КрасАвиа», филиал № 1 (аэропорт Тура), ИАС:

На посадочной площадке, расположенной на острове Большевик, осуществлялась подготовка к вылету вертолета Ми-8 АМТ, техническое обслуживание которого перед вылетом произвели инженер по Пид Н. и инженер по АирЭО П.

Перед запуском двигателей Н. расположился с правой стороны впереди вертолета на расстоянии около 5 метров от концов лопастей несущего винта для наблюдения за запуском правого двигателя. По свидетельству экипажа, П. находился в грузовой кабине вертолета.

Получив от Н. визуальное подтверждение на запуск правого двигателя, командир вертолета дал команду на его запуск. По достижении оборотов несущего винта 37% командир вертолета увидел визуальный сигнал от Н. о необходимости прекращения запуска правого двигателя и дал команду на его остановку. Причиной приостановки запуска двигателя вертолета стало попадание П., под вращающийся несущий винт вертолета, в результате чего он получил закрытую черепно-мозговую травму, от которой на месте скончался.

Согласно отчету комиссии Красноярского МТУ по расследованию этого чрезвычайного происшествия попадание П. под удар лопасти несущего винта в момент начала его раскрутки стало возможным при сочетании следующих факторов:

- по причине ветровой обстановки запуск производился со второго двигателя, из-за чего выпускающий Н. находился справа-спереди от вертолета и не мог наблюдать зону подхода-выхода к входной двери в грузовую кабину вертолета;

- во время запуска двигателя внимание экипажа сосредоточено на показаниях приборов, контроль за зоной вращения винтов практически полностью отсутствует, исключая сектор перед кабиной вертолета;

- пострадавший самовольно принял решение покинуть грузовую кабину, не уведомив об этом экипаж, и стал передвигаться в зоне вращения несущего винта в начальный момент его раскрутки, когда провисание лопасти (с учетом порывистого ветра) особенно велико и не скомпенсировано действующей центробежной силой.

Кроме нарушений требований безопасности труда, допущенных пострадавшим, комиссией по расследованию этого несчастного случая отмечены необеспечение командиром вертолета надлежащего контроля за соблюдением

требований охраны труда, а также недостатки в организации и проведении обучения по охране труда в авиационно-технической базе.

20.11.2015, ООО «Авиакомпания Волга – Днепр»: согласно договору авиакомпания должна была осуществить перевозку строительной техники воздушным судном Ан-124-100 по маршруту г. Осло (Норвегия) – г. Бамако (Мали).

Для выполнения заявки были выделены летный экипаж, специалисты инженерно-технического персонала и другие специалисты по обеспечению полетов – всего 15 чел.

19.11.2015 по прибытии в г. Бамако работники авиакомпании направились в отель «Radisson Blu Hotel» для отдыха, при этом согласно инструкции службы авиационной безопасности три работника остались на борту воздушного судна, так как аэропорт в г. Бамако считается зоной повышенного риска.

На следующий день в 7 часов утра бортрадист К., бортинженер П., штурман К., лоуд-мастер Ю., авиатехники К. и Д. находились на завтраке в ресторане отеля «Radisson Blu Hotel» (другие 6 работников авиакомпании находились в своих номерах). В 7 час. 16 мин. в отель, в том числе в помещение ресторана, ворвались вооруженные боевики террористической группировки и стали расстреливать посетителей ресторана и проживающих в отеле людей, а также захватывать заложников.

В результате нападения террористов находившиеся в ресторане работники авиакомпании погибли.

Подавляющее большинство несчастных случаев на производстве за этот период времени произошло в результате **личной неосторожности и поспешности работников, а также нарушений ими дисциплины труда, в том числе технологии выполнения работ или инструкций по охране труда.** Так, например,

24.02.2015, Восточно-Сибирское МТУ, ОАО «Международный аэропорт Иркутск», ИАС: без указания непосредственного руководителя работ комплектовщик Б. самовольно решил накачать колеса для установки их на тележку компрессора. Накачку колес Б. производил на площадке перед зданием ИАС, используя баллон с азотом и приспособление для зарядки пневматиков колес; при этом величину давления в накачиваемых колесах Б. контролировал по манометру на зарядном устройстве. Накачав одно колесо, Б. приступил к накачке второго колеса. В процессе его накачивания из-за превышения допустимого давления в шине произошла деформация диска колеса и разрушение камеры (контрольный замер давления в шине первого колеса, произведенный комиссией, показал почти двукратное превышение допустимого давления). В результате от разлетающихся деталей Б. получил травму – рвано-ушибленные раны левого лучезапястного сустава и правой кисти.

25.04.2015, Западно-Сибирское МТУ, ООО «Аэропорт Томск», СПАСОП: по окончании учебной тренировки пожарный-спасатель Ш. в составе пожарного расчета возвратился на пожарном автомобиле КамАЗ 43118 в службу. После ос-

тановки автомобиля около стояночного бокса Ш. *спрыгнул* на асфальтобетонную поверхность стоянки и получил травму – ушиб правого коленного сустава.

Аналогичные несчастные случаи произошли:

- 04.02.2015, в АО «Аэропорт Якутск» Саха (Якутского) МТУ, в котором водитель автомобиля С. после возвращения с практических занятий в стояночный бокс пожарных автомобилей СПАСОП *спрыгнул* с подножки пожарного автомобиля на асфальтовое покрытие стоянки автомобилей и получил частичное повреждение связок левого коленного сустава, повреждение мениска и гемартроз;

- 09.09.2015, в ООО «Международный аэропорт Кемерово имени Алексея Архиповича Леонова» Западно-Сибирского МТУ, когда пожарный Д. СПАСОП также *спрыгнул* с подножки пожарного автомобиля на асфальтовое покрытие стоянки автомобилей и получил при этом закрытый апикальный перелом наружной лодыжки левой голени.

15.05.2015, Западно-Сибирское МТУ, ОАО «Аэропорт Толмачево», СОПП: в зоне комплектации багажа авиапассажиров приемосдатчик груза и багажа П. производил разгрузку багажа из двустворчатого багажного контейнера размером 180x160x150 см. Разгрузив первый (по глубине) ряд багажа, П. залез в контейнер для разгрузки второго ряда багажа. Взяв находившийся сверху чемодан за боковую ручку, П. потянул его на себя, чтобы затем подхватить его другой рукой. При этом чемодан зацепился колесом за упаковочную плёнку другого багажа, и после того как П. потянул чемодан сильнее, тот стал падать. П. попытался его удержать, но чемодан был слишком тяжелый и, падая, дернул П. руку. В результате П. получил травму – частичный разрыв правого грудиноключичного сочленения.

19.05.2015, ОАО «Аэрофлот», ИАС: при техническом обслуживании воздушного судна А-330, установленного в ангаре, в процессе выполнения работ по обеспечению воздушного судна электропитанием инженер В. случайно наступил на кабель, кабель провернулся, и В. подвернул правую ногу, из-за чего получил травму – двулодыжечный перелом костей правой голени, задненаружный вывих стопы (продолжительность временной нетрудоспособности пострадавшего составила 60 дней).

06.07.2015, Северо-Западное МТУ, ЗАО «Аэропорт «Храброво», ИАС: авиатехник К., выполняя техническое обслуживание самолета Ту-204, совместно с авиатехником Ж. производил закрытие двери заднего багажно-грузового отсека (при этом Ж. отсоединял телескопическую штангу, а К. поддерживал дверь в верхнем положении). После отсоединения штанги К. не смог удержать дверь, она начала резко опускаться и ударила его по голове и плечу, в результате чего К. получил ушибленную рану головы.

(Следует отметить, что в соответствии с Руководством по технической эксплуатации самолета Ту-204 открытие/закрытие двери заднего багажно-грузового отсека выполняется одним человеком. Однако, зная особенность механизма закрытия этой двери, когда при отсоединении телескопической штанги

на некоторых самолетах дверь начинает резко опускаться, и в целях предотвращения возможного несчастного случая начальник смены направил двух специалистов для выполнения этой работы. Тем не менее, по неосторожности пострадавший не удержал дверь и получил травму).

30.07.2015, Дальневосточное МТУ, ОАО «Международный аэропорт Владивосток», производственно-диспетчерская служба аэропорта: в здании аэровокзального комплекса (АВК) диспетчер-информатор С., направляясь в дикторскую на 2-й этаж, подошла к лестничному маршу. В это время работники службы эксплуатации производили влажную уборку лестничного марша, в связи с чем были выставлены предупреждающие знаки безопасности «мокрый пол». С., поднимаясь по лестничному маршу, поскользнулась на влажном полу лестничной площадки 2-го этажа и упала, получив при этом ушибы левого тазобедренного сустава и левого локтевого сустава.

(Следует отметить, что несчастные случаи в результате падения работников на скользком полу после влажной уборки помещений происходили и в других организациях, например,

12.12.2016, в ООО «Домодедово Пэссенджер Терминал» агент пассажирского обслуживания С., проходя по коридору на территории служебных помещений, поскользнулась на полу после влажной уборки, упала, ударившись головой и рукой о кафельный пол, в результате чего получила сотрясение головного мозга и ушиб левого локтевого сустава. При расследовании несчастного случая выявлено, что при влажной уборке коридора предупреждающий знак безопасности не был установлен).

19.08.2015, Северо-Западное МТУ, АО «Авиакомпания «Россия», служба бортпроводников: во время выполнения полета перед снижением воздушного судна бортпроводник П. закончил торговлю сувенирной продукцией и опломбировал полутележку, забыв вложить туда необходимые документы. Чтобы открыть тележку и вложить документы, П. стал снимать пломбу методом «перелома» пломбировочной металлической ленты у основания пломбы. Переломив ленту, П. стал вытягивать её из заушины полутележки, при этом фрагмент ленты, находившийся в руке П. переломился, нанеся ему глубокие порезы правой кисти руки.

Комиссией по расследованию несчастного случая среди мероприятий по устранению его причин предложено дополнить инструкцию по охране труда для членов кабинных экипажей информацией о безопасном методе снятия металлической пломбы.

03.09.2015, ПАО «Аэрофлот»: авиационный механик по Пид Б. участвовал в буксировке воздушного судна на точку запуска (воздушное судно буксировалось хвостом вперед).

Отбуксировав воздушное судно на точку запуска и дождавшись от руководителя буксировки сигнала, что воздушное судно находится на стояночном тормозе, Б. отсоединил водило от тягача и дал водителю сигнал на отъезд, после чего тягач начал движение назад. После этого руководитель буксировки открыл

замок водила и отсоединил его от передней стойки шасси воздушного судна (при этом Б. удерживал водило за ручки).

Водитель тягача, отъехав назад примерно на 9 метров, начал выполнение маневра вправо с целью отъезда тягача на безопасное расстояние от готовящегося к запуску двигателей воздушного судна. (Следует отметить, что данный тип тягача (тягач буксировочный SHOPF F-396) имеет парное управление колес, из-за чего при выполнении поворота происходит большой занос задней части тягача). Тягач, проезжая мимо Б., стоявшего к нему спиной, задней левой частью задел водило, которое придавило и опрокинуло Б. на заднюю платформу тягача. В результате Б. получил травмы нескольких мышц и сухожилий на уровне тазобедренного сустава и бедра (нетрудоспособность пострадавшего составила 39 дней).

Причиной несчастного случая явилось нарушение водителем тягача Правил дорожного движения.

23.09.2015, Уральское МТУ, ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии», служба бортпроводников: в аэропорту г. Гянджа (Азербайджан) бортпроводник Ч., находясь у воздушного судна А-321, обеспечивал сдачу груза 200, доставленного рейсом из Москвы. После снятия груза на автомобиль грузчики сбросили из багажного отсека воздушного судна на поверхность стоянки ремни для перемещения тяжеловесных грузов. Наклонившись, чтобы поднять их, Ч. ударился головой об антенну самолетной УКВ радиостанции, расположенную под фюзеляжем воздушного судна, вследствие чего получил ушибленную рану лба.

24.10.2015, ПАО «Аэрофлот», служба бортпроводников: бортпроводник Н. при выполнении рейса воздушного судна А-321 в составе кабинного экипажа была назначена ответственной за кухню-буфет экономического класса, в которой установлен, в том числе блок кофеварок (из 3-х штук).

При обслуживании пассажиров горячими напитками Н. с чайником в руке находилась в кухне перед кофеварками (одна из которых ранее была в очередной раз заправлена пакетом с кофе и включена) и собиралась заваривать чай (кран контейнера с кипятком расположен у кофеварок). В это время из лотка кофеварки потекла кофейная гуща, ручка кофеварки сместилась вверх, и произошёл выброс кофейной гущи из лотка на Н., в результате чего она получила тяжелое повреждение – термический ожог лица I-II степени.

Несчастный случай произошёл из-за нарушения пострадавшей требования безопасности при работе с кофемашиной Coffee Maker P/N 3510-0044-05, S/N 04B15388750010 в части использования поврежденного фильтра-пакета с кофе, из-за чего в процессе его приготовления произошло закупоривание сливного отверстия контейнера, что привело к избыточному давлению в кофемашине и выбросу горячей смеси из контейнера.

25.10.2015, Северо-Западное МТУ, АО «Авиакомпания «Россия», ИАС: во время выполнения ремонтных работ на воздушном судне А-319 авиатехник П., завершив выполнение операции на турбине низкого давления второй силовой установки, наклонился за инструментом и, разгибаясь, ударился головой о

направляющую капота реверса правого двигателя воздушного судна и получил ушибленную рану левой теменной области (с обильным кровотечением).

28.10.2015, Западно-Сибирское МТУ, ОАО «Аэропорт Рошино», отдел закупок и логистики: завершив выполнение задания начальника отдела, грузчик П. направлялся в отдел, решив пройти через территорию у пожарного депо, которая была ограждена металлической цепочкой на высоте 50 см (для обеспечения возможности свободного выезда пожарных машин).

Перешагивая через цепочку, П. запнулся об неё и в результате падения получил закрытый перелом надколенника левого коленного сустава.

17.11.2015, Приволжское МТУ, ОАО «Авиалинии Мордовии», СПАСОП: при проведении практической отработки нормативов пожарно-строевой подготовки при подаче воды под большим давлением от пожарного автомобиля в рукавную линию рукав, лежавший с изгибом, ударил по ногам водителя пожарного автомобиля И., отчего тот упал и получил перелом правой ключичной кости со смещением отломков.

Причиной несчастного случая стало небрежное отношение пострадавшего к соблюдению установленных требований технологии выполнения работы.

27.12.2015, МТУ Центральных районов, ООО «Авиационная компания «АВИАСТАР-ТУ», СОП: заместитель начальника СОП К., работая в помещении грузового терминала «Внуково-Карго», осуществлял контроль за подготовкой к погрузке груза на рейс. При перемещении авиационной паллеты с грузом со стола комплектации на пункт взвешивания груза произошло затруднение в её передвижении. Для исправления ситуации К. встал на роликовый стол и потянул паллету с грузом, но при этом оступился и попал ногой в промежуток между роликом и станиной. При этом паллета продолжила движение, что привело к её наезду на ногу К., в результате чего он получил ушибленную рану левой голени (нетрудоспособность пострадавшего составила 48 дней).

Причина несчастного случая, по заключению комиссии, - нарушение пострадавшим требования должностной инструкции для заместителя начальника СОП.

Имели место случаи производственного травматизма когда, с одной стороны, соответствующими должностными лицами не были приняты меры по безопасному выполнению работ (обеспечение исполнителей необходимыми технологической документацией, оборудованием и инструментом, проведение качественного обучения и инструктажа, осуществление контроля за ходом работ и т.п.), а с другой стороны - работники сами не выполняли установленные требования по безопасности труда, нарушали инструкции по охране труда, не соблюдали трудовую дисциплину, проявляли поспешность и неосторожность. Так, например,

18.01.2015, Красноярское МТУ, ООО «ЭРА Терминал», СОП: приемодатчик груза и багажа С., работая один в багажном отделении терминала (остальные члены бригады находились на перроне возле воздушного судна), за-

вершал загрузку багажом оставшегося с предыдущей смены контейнера для перевозки груза и багажа (LD-3).

Загрузив контейнер, С. опустил сверху контейнера крышку и попытался вставить её нижний край в специальные пазы контейнера. Однако ему сделать это не удалось, так как мешала сумка, выступающая снизу за габариты контейнера. Приподняв правой рукой крышку контейнера и удерживая её на весу, С. стал левой рукой подталкивать вглубь контейнера мешавшую ему сумку. В этот момент крышка выскользнула из руки С. и под собственным весом закрылась, ударив С. по пальцам левой руки, в результате чего тот получил открытый перелом ногтевой фаланги IV пальца левой кисти.

Причинами несчастного случая стали отсутствие технологической карты проведения работ по загрузке и выгрузке грузовых контейнеров и непроведение обучения пострадавшего безопасным приемам выполнения работы, а также его личная неосторожность.

27.03.2015, Восточно-Сибирское МГУ, «Международный аэропорт Иркутск», служба главного механика: начальник службы - главный механик Т. на утреннем разборе поручил и.о. начальника механического участка Р. произвести на КПП-2 демонтаж полотна ворот и балки подвески ворот, а начальнику электроучастка Х. – произвести демонтаж электропривода этих ворот. На выполнение указанных работ руководителям участков были выданы наряды-допуски (работы должны были производиться на высоте 4,5м).

После разбора главный механик Т. и специалисты электроучастка прибыли на место производства работ, где под руководством начальника электроучастка Х. было произведено обесточивание линии электропитания приводов ворот, а затем с использованием стремянки с гидравлической подъемной платформой произведен демонтаж оборудования и кабеля по электроприводу ворот.

По окончании этих работ к демонтажу ворот и балки подвески ворот приступили работники механического участка, а специалисты электроучастка по указанию главного механика Т. помогали передвигать стремянку с гидравлической подъемной платформой вдоль балки подвески ворот. Имевший удостоверение стропальщика и.о. начальника механического участка Р., находясь на стремянке, произвел строповку полотна ворот в двух точках за верхний их край. После демонтажа ворот с балки подвески погрузка полотна ворот производилась на кузов автомобиля DAEWOO SUPER NOVUS с краноманипуляторной установкой. Так как габариты ворот оказались шире кузова автомобиля, а в середине обоих бортов установлены поддерживающие их не убираемые вертикальные опорные стойки, было принято решение грузить ворота непосредственно на борта. Погрузка производилась путем наваливания полотна ворот сначала на один борт, затем путем поворота стрелы краноманипуляторной установки предполагалось опустить полотно ворот на другой борт. В процессе завершения погрузки полотно ворот соскользнуло с борта и съехало на асфальт в то место, где находился электромонтер С., в результате чего тот получил тяжелую травму – многооскольчатый внутрисуставный перелом обеих костей левой голени и рваную рану нижней трети левой голени.

Несчастный случай произошел из-за того, что начальник службы - главный механик не определил порядок производства работ, способы и методы осуществления погрузочных работ, не определил и не обозначил знаками безопасности опасную зону на месте работы краноманипуляторной установки (не изложил условия безопасного выполнения работ повышенной опасности в нарядах-допусках).

Кроме того, водитель автомобиля DAEWOO SUPER NOVUS с краноманипуляторной установкой в нарушение инструкции по охране труда производил погрузку ворот на борт автомобиля методом подтаскивания груза при наклонном положении канатов, а также не убедился в отсутствии в зоне работ людей, не задействованных в процессе погрузки.

26.05.2015, Восточно-Сибирское МТУ, ОАО «Международный аэропорт Иркутск», ССТ: на утреннем разборе механик К. дал задание слесарю по ремонту автомобилей Л. и слесарю по ремонту агрегатов Ч. произвести демонтаж первичного вала коробки передач автомобиля ЗиЛ-5301 (установленного на осмотровой канаве), установку сцепления и коробки передач на автомобиль (коробка передач была снята с автомобиля работниками предыдущей смены, подвешена на лебёдке и снизу поддерживалась домкратом с приспособлением для её фиксации).

Слесарь Ч. попытался извлечь вал, расшатывая его рукой, потом снял стопорное кольцо шарикового подшипника и с помощью двух отверток попытался демонтировать вал вместе с подшипником; однако наружная обойма шарикового радиального подшипника из гнезда не выходила. Тогда Ч. и Л. решили использовать для демонтажа вала монтажную лопатку. Так как паз под стопорное кольцо был узким, и монтажная лопатка в него не входила, Ч. заточил её и отдал Л. для продолжения работы.

Вставив монтажную лопатку в паз для стопорного кольца на внешней обойме шарикового подшипника, Л. попытался извлечь подшипник вместе с первичным валом. При приложении усилия к внешней обойме подшипника от неё выкрошился кусочек и отлетел в глаз Л., в результате чего тот получил травму – контузия глазного яблока, гифема, инородное тело роговицы, посттравматический кератит правого глаза.

Несчастный случай произошел по следующим причинам:

- слесари Л. и Ч. производили выпрессовку шарикового подшипника и снятие первичного вала коробки передач без использования приспособления 40П-5019, предусмотренного руководством по эксплуатации, ремонту и техническому обслуживанию автомобиля ЗиЛ-5301;

- в нарушение действующей в службе инструкции по охране труда пострадавший, находясь в осмотровой канаве, работал без защитных очков;

- механик К. не осуществлял должного контроля за ходом выполнения работ и правильностью применения работниками средств индивидуальной защиты.

13.07.2015, Западно-Сибирское МТУ, ОАО «Аэропорт Толмачево», ССТ: водитель мусоровоза (КО-440-5 на базе автомобиля КамАЗ 53215) Ю. совместно с оператором Г. осуществляли плановый сбор мусора. При разгрузке очередного

мусорного контейнера приемный люк сдвинулся и заклинил. Водитель Ю. залез на кузов, чтобы поправить контейнер вручную. Когда Ю. поправлял контейнер, Г. нажал на рычаг манипулятора поднятия контейнера, из-за чего контейнер освободился, его крышка открылась и столкнула Ю. с кузова мусоровоза. В результате падения Ю. получил ушиб поясничного отдела позвоночника.

При расследовании несчастного случая установлено, в том числе следующее:

- водитель Ю. в нарушение инструкции по охране труда не сообщил своему непосредственному начальнику о неисправности оборудования, оставил без присмотра мусоровоз с работавшим двигателем во время загрузки и выгрузки, находился и производил работы в зоне работы манипулятора без установленных упоров;

- начальник службы эксплуатации и ремонта зданий и сооружений не обеспечил ознакомления операторов с инструкцией по эксплуатации оборудования мусоровоза КО-440-5, а также разработки и изучения операторами технологии работы операторов на мусоровозе КО-440-5.

26.09.2015, Уральское МТУ, ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии», ИАС: грузчик-экспедитор цеха бытового обслуживания воздушных судов З. спускался по трапу из самолета А-319 с двумя мешками мусора. При спуске с последней ступени трапа (ступень была влажная) правая нога у З. проскользнула, из-за чего он упал и получил травму – повреждение связок правого голеностопного сустава.

Расследованием несчастного случая установлено следующее:

- в нарушение инструкции по охране труда при выполнении работы пострадавший не пользовался положенной специальной обувью (был обут в кроссовки);

- со стороны должностных лиц цеха не обеспечен необходимый контроль в части обязательности применения работниками установленных средств индивидуальной защиты при выполнении работ.

23.11.2015, Тюменское МТУ, ООО «ТС Техник», ИАС: авиатехник по Пид В. по окончании осмотра двигателя только что прибывшего воздушного судна Боинг-737 начал закрывать капоты. Чтобы стянуть две половины капота двигателя и закрыть замки, В. лёг под них, и в этот момент ему на лицо и в глаза попала жидкость из-под капота, в результате чего он получил химический ожог конъюнктивы и параорбитальной области обоих глаз.

Причинами несчастного случая стали неприменение пострадавшим защитных очков (в нарушение инструкции по охране труда), а также отсутствие должного контроля со стороны руководителя работ за правильным применением средств индивидуальной защиты подчиненными специалистами.

22.09.2015, ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРПОРТ ХЭНДЛИНГ», ССТ: оператор самоходных механизмов Б., находившийся на отдыхе между сменами, по распоряжению руководства службы был вызван на работу в связи с производственной необходимостью.

Работая на тракторе «Беларусь-82.1.57», Б. получил задание на буксировку установки воздушного запуска УВЗ к месту запуска воздушных судов по установленным маршрутам движения транспортных средств с пересечением двух маршрутов движения воздушных судов (МР-Н1 и МР-Н2).

Убедившись в отсутствии помех, Б. пересек МР-Н1 и на скорости более 30 км/час двигался к МР-Н2. В это же время на расстоянии 54 м от маршрута движения транспортных средств (МР-27) находилось воздушное судно CRJ-100, которое рулило по МР-Н2 в сторону МР-27 за машиной сопровождения.

Со слов Б., он не заметил самолет, руливший по МР-Н2, и продолжал движение по МР-27 до тех пор, пока не увидел воздушное судно непосредственно перед собой на расстоянии примерно 15 метров. Для предотвращения столкновения с воздушным судном Б. резко повернул вправо от рулившего самолета, из-за чего произошло опрокидывание трактора на левую сторону и буксируемой установки УВЗ. В результате этого ДТП Б. получил тяжелую сочетанную травму – переломы нескольких позвонков, ребер, ушиб правого легкого и другие повреждения.

В ходе расследования несчастного случая установлено следующее:

- в подразделении, где работал Б., допускались нарушения установленного режима труда и отдыха, в частности, за 20 календарных дней пострадавший отработал 212,5 рабочих часов;

- пострадавший нарушил установленный порядок пересечения маршрутов руления воздушных судов, в том числе перед выездом на место пересечения маршрутов руления воздушных судов и путей движения транспортных средств не остановился на линии «STOP»;

- водитель машины сопровождения в процессе сопровождения воздушного судна CRJ-100 более чем в два раза превысил установленную дистанцию между машиной сопровождения и сопровождаемым воздушным судном (дистанция составила 279 метров).

Непринятие своевременных мер по предупреждению травмоопасных ситуаций, небезопасность работников необходимым технологическим оборудованием и документами по безопасному выполнению работ, своевременным и качественным обучением по охране труда, средствами индивидуальной и коллективной защиты, недостаточный контроль за исправностью и техническим состоянием зданий, оборудования и инструмента, а также за состоянием территории, соблюдением работниками правил и инструкций по охране труда, то есть невыполнение своих обязанностей должностными лицами стали причиной ряда несчастных случаев. Например,

07.07.2015, Восточно-Сибирское МГУ, ОАО «Международный аэропорт Иркутск», служба ЭСТОП: электромонтеры узла ЭТОП получили задание под руководством инженера Т. выкосить траву вокруг трансформаторных подстанций (в том числе, травы, выросшей в щелях, образовавшихся в бетонном покрытии, примыкающем к зданиям подстанций). Для этой цели они подготовили имевшийся в службе триммер «Husqvarna» (модель 128 R), а для защиты лица и глаз – защитную маску НТБ 1 Визион. Так как предполагалось косить жесткую

траву, из комплекта режущего оборудования триммера был выбран и установлен металлический нож.

Когда электромонтер Ш. стал косить траву вдоль стены трансформаторной подстанции, из-под вращающегося металлического ножа вылетел твердый предмет и, пробив защитную маску, ударил Ш. в область левого глаза, отчего тот получил травму – контузия глазного яблока, ушибленная рана нижнего века, частичный гемофтальм левого глаза.

Причинами несчастного случая стали:

- непроведение инженером Т. осмотра предполагаемых участков работ (не учтена опасность применения на триммере металлического ножа на бетонном покрытии, имеющем трещины и сколы);

- недостаточная эффективность защитной маски.

24.08.2015, Восточно-Сибирское МГУ, ОАО «Международный аэропорт Иркутск», служба авиационного сервиса (бортпитания): около 14 часов в цехе комплектации из внутреннего блока кондиционера, установленного на поперечной потолочной балке на расстоянии 4-х метров от входной двери, начала капать вода, и воздух перестал охлаждаться.

Начальник смены П. выключила кондиционер и вызвала инженера по ремонту, который неисправность не обнаружил и подготовил заявку на ремонт в специализированную организацию.

При передаче смены начальнику смены К., пришедшей для работы в ночную смену, П. упомянула о том, что днем кондиционер был неисправен.

Около 20 часов К. пошла в цех комплектации, чтобы начать готовить питание на рейсы, и, пройдя от входа в цех несколько метров, поскользнулась на мокром полу и упала в районе перегородки, на которой висел кондиционер (кондиционер был включен, из внутреннего блока капала вода, на полу под ним была лужа воды). В результате падения К. получила повреждение капсульно-связочного аппарата правого голеностопного сустава.

Несчастный случай произошел по следующим причинам:

- инженер по ремонту не принял мер по несанкционированному использованию неисправного кондиционера в цехе комплектации;

- начальник смены П. допустила эксплуатацию неисправного кондиционера в цехе комплектации;

- директор по развитию в службе не обеспечил в процедуре передачи смен передачу информации в письменном виде о состоянии производственного оборудования, машин и механизмов;

- участок от входной двери в цехе комплектации до поперечной потолочной балки, на которой установлен кондиционер, имел недостаточное освещение.

05.09.2015, Красноярское МГУ, ООО «Аэропорт Емельяново», ИАС: бригада мойщиц воздушных судов, в состав которой входила Ш., была доставлена на служебном автобусе к месту стоянки воздушного судна для уборки салона самолета (автобус остановился на месте, определенном в соответствии с утвержденной схемой расстановки спецтранспорта, используемого для обслуживания воздушных судов данного типа).

Выходя из автобуса, Ш. наступила в залитую водой рытвину (как было установлено впоследствии, глубиной 6 см.), из-за чего нога подвернулась, и Ш. получила травму – разрыв связок левого голеностопного сустава.

Основной причиной несчастного случая явилось отсутствие должного контроля за состоянием покрытия перрона в местах стоянки воздушных судов со стороны уполномоченных должностных лиц.

Одним из распространённых видов происшествий, приведших к несчастным случаям на производстве, явилось падение при разности уровней высот (падение с высоты). Например,

06.02.2015, ООО «Авиакомпания ЭйрБриджКарго», СОПП: специалист по наземному обслуживанию воздушных судов и грузов С. прибыл в аэропорт Кольцово для обслуживания воздушного судна компании Боинг-747, выполнявшего рейс Амстердам – Екатеринбург с дальнейшим следованием в Гонконг.

(Согласно договору обслуживание прибывающего и отправляемого груза осуществляет ПАО «Аэропорт Кольцово», предоставляя необходимый для этого персонал и технику. В обязанности представителей ООО «Авиакомпания ЭйрБриджКарго» в аэропорту входит общая координация работ, а также контроль загрузки и центровки груза).

Согласно своим должностным обязанностям С. перед началом обслуживания самолета объяснил специалистам аэропорта схему разгрузки, перемещение транзитного груза, определил количество выгружаемого груза в соответствии с полученными загрузочными документами. Для ускорения процесса разгрузки самолета (в чем не было особой необходимости) С. принял решение открыть дверь заднего багажного отсека. Для этого в аэропорту используются передвижные стремянки с огражденными рабочими площадками. Так как на месте стоянки самолета такой стремянки не оказалось, С. обратился к представителю аэропорта с просьбой предоставить необходимую стремянку, и тот уехал за ней.

Однако С., не дождавшись возвращения специалиста аэропорта со стремянкой, принял решение открыть дверь заднего багажного отсека с платформы контейнерного палетного погрузчика Commander 30, находившегося на месте стоянки самолета. С. обратился к операторам наземного обслуживания аэропорта с просьбой подогнать палетный погрузчик к самолету для открытия двери заднего багажного отсека. После того как погрузчик был установлен у двери заднего багажного отсека самолета, С. поднялся на верхнюю платформу погрузчика, подошёл к краю платформы, затем, стоя на коленях, потянулся к ручке двери багажного отсека, но при этом упал в проем между краем платформы и фюзеляжем самолета с высоты 2,6 м, в результате чего получил тяжелую травму – перелом поперечных отростков 4-х позвонков, ушиб левой почки, ушиб мягких тканей ягодичной области.

Согласно протоколу опроса пострадавшего, он, видя, что расстояние между платформой погрузчика и фюзеляжем составляло около 30 см (из-за чего не представлялось возможным дотянуться до лючка открывания двери), вышел за ограждения платформы погрузчика на край, где установлены подвижные элементы платформы (которые были опущены во избежание повреждения самолета). В этот момент С. почувствовал головокружение (страдая гипертонической

болезнью, в день происшествия имел повышенное давление; также следует отметить, что при прохождении медицинского освидетельствования в октябре 2014 г. у него были выявлены медицинские противопоказания к работе на высоте) и, опустившись на колени, не в состоянии был удержаться и упал в проем между подвижной частью механизма платформы погрузчика и фюзеляжем самолета.

Несчастный случай произошел вследствие нарушения пострадавшим своей должностной инструкции (превышение полномочий, выполнение несвойственной работы), инструкции по охране труда (нахождение в опасной зоне), несоблюдения медицинских противопоказаний и внезапного нарушения состояния здоровья; кроме того, операторы аэропорта не обеспечили безопасную установку погрузчика у самолета.

11.03.2015, Западно-Сибирское МТУ, ОАО «Аэропорт Толмачево», СГМ: электромеханик по лифтам М. и слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин Д. получили задание на ремонт автоматических ворот секционного типа в гаражном боксе.

Для выполнения ремонта механизма подъема ворот, который находился в верхней их части, М. и Д. собрали и установили леса и с них произвели необходимый ремонт (демонтаж и ремонт пружины, ремонт редуктора и др.). Затем они приступили к регулировке подъемного механизма (подбора натяжения пружины для уравнивания полотна ворот при обесточенной автоматике ворот). По окончании регулировки (подобранном натяжении пружины) и фиксации фланца пружины к валу подъемного механизма произошёл самопроизвольный подъем ворот.

При подъеме ворот и переходе сэндвич-панелей с вертикального в горизонтальное положение по направляющим трекам верхней частью полотна (сэндвич-панелей) был нанесен удар по защитной каске на голове М., и его сбросило с лесов на покрытие гаражного бокса, в результате чего М. получил ушибленную рану теменной области и ушиб левого бедра.

В ходе расследования несчастного случая установлено, в том числе, следующее:

- согласно инструкции завода-изготовителя по монтажу гаражных ворот перед натяжением пружины необходимо было принять меры по предотвращению подъема полотна ворот путем выдвижения засова, расположенного в нижней части секционных ворот, в стационарную часть проема. Это требование инструкции пострадавшим не было выполнено;

- согласно инструкции завода-изготовителя по монтажу гаражных ворот при регулировке пружины следовало руководствоваться информацией о необходимом количестве оборотов, которая должна была быть изложена в табличке, располагаемой на воротах. В данном случае табличка была утеряна, так как ворота были смонтированы в 2008 году. Начальник участка, выдавая задание на ремонт гаражных ворот, не проверил наличие данной таблички и не указал количества оборотов, необходимого при регулировке пружины. Пострадавший, не уточнив у начальника участка необходимую для регулировки пружины информацию, стал производить её, полагаясь на свой опыт.

28.07.2015, Тюменское МТУ, ОАО «Аэропорт Рошино», СОП: по заданию диспетчера смены грузчик Д. выполнял загрузку груза в авиационный контейнер, который находился на спецмашине АПК-10, оборудованной съемной роликовой платформой.

Во время загрузки очередного груза в контейнер Д. по неосторожности допустил попадание ноги под ролик, из-за чего, потеряв равновесие, споткнулся другой ногой о расположенную с края платформы ручку для подъема на грузовую платформу спецмашины и упал с высоты 1,3 м на асфальт. В результате падения Д. получил закрытый перелом правой лучевой кости, отрыв шиловидного отростка локтевой кости правого предплечья со смещением.

09.09.2015, ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО», ИАС: по возвращении в ангар после окончания технического обслуживания воздушного судна Боинг-747-400, проведенного на месте стоянки самолетов, инженер по АиРЭО Р. обнаружил, что в ящике для инструментов отсутствует инструмент. Вернувшись на стоянку за забытым в самолете инструментом, Р. взял 11-ступенчатую стремянку (высотой 3,25 м), установил её на упоры у стабилизаторного отсека самолета и стал подниматься для входа в самолет, но, не дойдя до верха, упал на покрытие перрона по причине личной неосторожности и поспешности. При падении Р. получил закрытый оскольчатый перелом левой лучевой кости со смещением отломков, сотрясение головного мозга, ушиб и ссадины лица, ушиб левого коленного сустава.

23.09.2015, Тюменское МТУ, ОАО «Нижевартовскавиа», служба ГСМ: оператор заправочных станций В. получила задание на заправку воздушного судна Боинг 737-800 (заправочная горловина у которого находится на нижней поверхности крыла на высоте 2,8 м).

Для выполнения работы В. использовала стандартную стремянку высотой 1,2 м, установила её под заправочной горловиной, подошла к топливозаправщику, размотала шланг, положила наконечник на стремянку и начала подниматься по ней.

Поднимаясь на верхнюю площадку стремянки, В. ухватилась левой рукой за скругленный предкрылок самолета толщиной около 16 см. и попыталась также правой рукой ухватиться за предкрылок, чтобы «подтянуть» себя при подъеме (при этом положение тела у В. оказалось неустойчивым, с прогибом назад). Рука, которой В. держалась за предкрылок, соскользнула (поверхность предкрылка была влажной из-за дождя), и В., потеряв равновесие, упала на асфальтированную поверхность стоянки и получила травму – закрытый вывих правой ключицы, закрытый перелом ногтевой фаланги первого пальца левой кисти, ушиб поясничного отдела позвоночника.

Причиной несчастного случая стала неосторожность пострадавшей, допустившей опасный прием выполнения работы.

15.10.2015, ОАО «Внуковский авиаремонтный завод № 400»: монтажники санитарно-технических систем и оборудования К. и Ш. получили задание на за-

пуск отопления в корпусе № 2. Предварительно перед заполнением системы отопления водой необходимо было подняться на площадку верхнего перекрытия тамбура при входе в корпус и открытием шарового крана, установленного на подводящем к калориферу трубопроводе, произвести сброс воздуха и воды из системы.

Прибыв на место выполнения работ, К. и Ш. приставили к площадке перекрытия тамбура (расстояние от пола до перекрытия 3,5 м) переносную лестницу (тип ЛСМ, из алюминиевого сплава, длиной 4,8 м; на нижнем основании лестницы шириной 0,85 м имелись пластиковые устройства противоскольжения с насечкой), по которой Ш. стал подниматься на площадку, при этом К. находился у основания лестницы с целью удерживания её в устойчивом положении (что соответствовало требованию действующей на заводе инструкции по охране труда при работе на высоте).

Поднявшись на площадку перекрытия тамбура, Ш. привернул шланг для сброса воздуха и воды, другой конец шланга К. вынес из корпуса на улицу, после чего Ш., открыв шаровой кран, произвёл сброс воздуха и воды из системы. После того как вода перестала течь из шланга, К. понял, что Ш. перекрыл кран, и направился внутрь помещения. Входя в корпус, К. увидел, что лестница скользит по полу и падает, и вместе с ней падает Ш. В результате падения Ш. получил тяжелую сочетанную травму: открытую черепно-мозговую травму, ушиб головного мозга, перелом свода и основания черепа, перелом шейного отдела позвоночника и другие тяжелые повреждения.

Причиной несчастного случая стало нарушение пострадавшим требования инструкции по охране труда при работе на высоте, согласно которой запрещается самостоятельный спуск по незакрепленной приставной лестнице при отсутствии лица, удерживающего её у основания в устойчивом положении.

06.11.2015, Уральское МТУ, ПАО «Аэропорт Кольцово», СОП: оператор К. в составе бригады осуществлял загрузку груза в первый грузовой отсек воздушного судна А-320 с использованием самоходного ленточного транспортера NBI (производство Франция), при этом К., находясь в грузовом отсеке, принимал груз, поступающий по ленте транспортера, и передавал его далее вглубь отсека, где его принимал другой оператор, размещавший груз по отсеку. После полной загрузки первого грузового отсека операторами было принято решение продолжить загрузку во второй отсек воздушного судна.

Для этого К. выключил движение транспортерной ленты с пульта, расположенного на верхнем конце стрелы транспортера, и намеревался спуститься по стреле транспортера из грузового отсека на перрон (что допускается технологией выполнения работ). При выходе из грузового отсека на стрелу транспортера К. по неосторожности зацепился ногой за швартовочную сетку грузового отсека, потерял равновесие и упал на перрон, в результате чего получил травму – частичный разрыв левого ключичного акромиального сочленения, ушиб и ссадины теменной области, ушиб левого локтевого сустава.

Несчастному случаю способствовало то, что конструкцией багажного отсека воздушного судна А-320 не предусмотрена фиксация концов швартовочной сетки при её раскрытии.

27.11.2015, МТУ Центральных районов, ООО Авиакомпания «Вертикаль-Т», ИАС: авиатехник по Пид Б. проводил работы по подготовке вертолета Ми-8 для отправки наземным транспортом в ремонт. Закончив выполнять расшлинговку лап главного редуктора, при уборке инструмента Б. наступил на левый капот главного редуктора, при этом под воздействием его веса произошёл обрыв узла крепления канатика с наконечником и затем поломка амортизатора левой крышки редукторного отсека, из-за чего её наружный край наклонился вниз, что привело к падению Б. на бетонную площадку (следует отметить, что при аналогичных обстоятельствах несчастные случаи с тяжелыми последствиями происходили и ранее, например, 21.01.2001 с авиатехником Колпашевского филиала ФГУП «ТомскАвиа»).

При падении Б. ударился грудной клеткой о колесо вертолета, а сверху ему на голову упал ключ. В результате падения Б. получил тяжелую травму – кататравма, сочетанная травма, закрытая черепно-мозговая травма, ушиб головного мозга, подкожная гематома теменной области, закрытая травма грудной клетки, перелом 5-7 ребер справа.

При расследовании несчастного случая выявлен износ узла крепления канатика с наконечником (при этом технологической документацией на техническое обслуживание вертолета внешний осмотр указанного узла в процессе эксплуатации не предусмотрен).

Кроме недостаточной надежности узла крепления канатика, комиссией определены, в том числе, следующие его причины:

- неприменение пострадавшим предохранительных приспособлений при работе на высоко расположенных частях воздушного судна вследствие необеспеченности работодателем (нарушение действующих инструкций по охране труда для авиатехников и при работе на высоте);

- отсутствие контроля соответствующих должностных лиц за ходом выполнения работ и применением работниками средств индивидуальной защиты.

Среди мероприятий по устранению причин несчастного случая комиссией предложено, в том числе, организовать проведение периодических осмотров узлов крепления канатика с наконечником крышек редукторных отсеков через 300 часов налета вертолета.

02.12.2015, ПАО «Аэрофлот», СОП: грузчики З. и С., находясь в грузовом отсеке воздушного судна, осуществляли разгрузку багажа на ленточный транспортер DENGЕ 3750SC (производство Турция). После выгрузки багажа и остановки ленточного транспортера З., находясь спиной к воздушному судну, начал вылезать из багажного отсека на стрелу транспортера, чтобы спуститься на перрон. При этом З. опёрся левой рукой о поручень транспортера, который внезапно сложился, из-за чего З. потерял равновесие и упал на перрон, получив в результате травму левого предплечья (нетрудоспособность пострадавшего составила 41 день).

При расследовании несчастного случая выявлено, что поручень транспортера сложился из-за деформации фиксатора.

Причиной несчастного случая явилось неисполнение грузчиками З. и С. требования инструкции по эксплуатации ленточного транспортера (своевременно не проверили правильность установки поручней) и соответствующей инструкции по охране труда.

07.12.2015, Тюменское МТУ, ОАО «Нишневартовскавиа», аэродромная служба: водитель снегоуборочной машины (Schmidt на шасси Мерседес, 1993 года выпуска) К., получив задание на очистку стоянки от снега, стал заводить двигатель автомобиля. Так как двигатель не завелся, К. самостоятельно принял решение подкачать топливо насосом, расположенным над двигателем между кабиной и кожухом снегоуборочной машины.

Для доступа в зону подкачивающего насоса К. встал на выступающий из-под кожуха снегоуборочной машины участок её рамы (высота от покрытия стоянки 90 см), находящийся за левым передним крылом автомобиля, и добрался по конструкции к насосу. Прокачав топливную систему, К. стал спускаться спиной вперед. (Следует отметить, что при подъеме (спуске) на раму для поддержки левой рукой на нижнем полукрыле установлена ручка, справа никаких приспособлений для поддержки не предусмотрено). К., придерживаясь правой рукой за гидравлический шланг, присел на краю рамы и, отпустив правую руку, попытался левой рукой ухватиться за ручку на крыле автомобиля (при этом возникло крайне неустойчивое положение тела у К., из-за того, что ручка оказалась немного сзади), но рука соскользнула, и К. упал на спину. В результате падения К. получил тяжелую травму позвоночника.

Причинами несчастного случая стали нарушение пострадавшим инструкции по охране труда (проводил работу на высокорасположенной части автомобиля без применения специального вспомогательного оборудования – подмостей или стремянки), а также отсутствие должного контроля за ходом выполнения работ со стороны механика службы.

Значительное количество несчастных случаев произошло в результате **падений работников, поскользнувшихся на территории организаций** в основном по причине её **неудовлетворительного состояния**, в том числе из-за **недостаточного контроля со стороны руководящего состава и соответствующих должностных лиц за содержанием территории в надлежащем состоянии, а также из-за личной неосторожности пострадавших**. Такие несчастные случаи имели место, например, в ОАО «Аэрофлот», ОАО «Авиакомпания «Аврора», ОАО «Аэропорт Толмачево» (2 случая, в том числе, 1 случай с тяжелым исходом), ОАО «Нишневартовскавиа», ОАО «Новоуренгойский ОАО», АО «Аэропорт Якутск» (2 случая), АО «Комиавиатранс» (нетрудоспособность пострадавшего составила 39 дней), ФГБУ ВПО «Ульяновское ВАУ ГА (институт)», ОГКП «Липецкий аэропорт» (2 случая), ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРПОРТ ХЭНДЛИНГ», ООО «АэроГео» (несчастный случай с тяжелым исходом), ЗАО «Летные проверки и системы», филиалах «Аэронавигация Восточной Сибири» (2 случая) и «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и других организациях.

7. Распределение пострадавших при несчастных случаях на производстве по службам (структурным подразделениям) организаций

№ п/п	Служба	Количество пострадавших		
		Всего (в % к общему числу пострадавших в эксплуатационных организациях)	в том числе:	
			со смертельным исходом (в % к числу пострадавших со смертельным исходом в эксплуатационных организациях)	с тяжелым исходом (в % к числу пострадавших с тяжелым исходом в эксплуатационных организациях)
1	2	3	4	5
1	ИАС (АТЦ, АТК, АТБ)	20,20	42,86	11,76
2	СОП (СОПП и СОПП)	15,66	14,29	11,76
3	Служба бортпроводников	9,09	-	5,88
4	ССТ (ССТиПМ, ССТиАМ, ССТиНТ, отдел транспортного обеспечения и т.п.)	7,58	-	11,76
5	САБ (в т.ч. ВОХР, режимно-охранная служба)	7,07	-	-
6	АУП	5,56	-	5,88
7	Ремонтно-строительные и эксплуатационные службы (РСУ, СЭЗиС, АХО, ОКСиЭНС, СГМ, СГЭ, СГИ, служба связи, ЖКХ и т.п.)	5,05	-	17,65
8	СПАСОП (в т.ч. РПСБ)	5,05	-	5,88
9	Летная служба	3,03	42,86	-
10	Аэродромная служба	3,03	-	5,88
11	Служба борТПитания, служба сервиса	2,53	-	11,76
12	ГСМ	2,53	-	-
13	ЭРТОС	2,53	-	-
14	ОМТС, служба логистики	2,02	-	-
15	МСЧ, здравпункт, профилакторий, база отдыха, гостиница	2,02	-	-
16	ЭСТОП	1,52	-	-
17	ТиСТО	1,01	-	5,88
18	УВД	1,01	-	-
19	Аэровокзальная служба	0,51	-	5,88
20	ПДСП, ПДСА, служба супервайзеров	0,51	-	-
21	Прочие	2,53	-	-

**8. Распределение пострадавших при несчастных случаях
на производстве по профессиям и должностям**

№ п/п	Наименование	Количество пострадавших		
		Всего (в % к общему числу постра- давших)	в том числе:	
			со смер- тельным исходом (в % к числу постра- давших со смер- тельным исходом)	с тяже- лым ис- ходом (в % к числу постра- давших с тяжелым исходом)
1	2	3	4	5
1	Авиационный техник (механик)	11,00	28,57	5,26
2	Грузчик (загрузчик), транспортировщик, механизатор погрузочно-разгрузочных работ, докер, оператор механизированных пунктов обработки багажа, специалист по обслуживанию грузов	9,09	-	5,26
3	Бортпроводник	8,61	-	5,26
4	Водитель автомобиля (в т.ч. спецмашины)	7,66	-	10,53
5	Руководители и заместители руководителей организации и структурных подразделений организаций	6,70	-	5,26
6	Инспектор, инструктор, агент, специалист САБ	6,22	-	-
7	Инженер, мастер ИАС	4,78	14,29	5,26
8	Летный состав (командир ВС, второй пилот, бортинженер, бортмеханик, бортштурман, бортрадист, бортоператор)	2,87	42,86	-
9	Уборщик производственных помещений, горничная, дежурная гостиницы	2,87	-	10,53
10	Агент по организации обслуживания пассажирских авиаперевозок, специалист, диспетчер	2,87	-	5,26
11	Электромонтер, электромонтажник, электромеханик, электрослесарь, техник СТОП, энергетик	2,87	-	5,26
12	Врач, медсестра, сестра-хозяйка, фельдшер	2,39	-	-
13	Мойщик воздушных судов, рабочий по уборке и экипировке воздушных судов, оператор уборочных машин	2,39	-	-
14	Водитель электро- и автотележки, водитель самоходных механизмов, водитель погрузчика, водитель мототранспортных средств, оператор самолетного трапа	1,91	-	5,26

1	2	3	4	5
15	Диспетчер (по производству, по центровке и т.п.)	1,91	-	-
16	Пожарный, стрелок-пожарный, начальник пожарного расчета, пожарный-спасатель, инженер (инструктор) по пожарной профилактике	1,91	-	-
17	Инструктор-парашютист, парашютист-спасатель, спасатель (парашютист), в том числе медицинский работник ПДГ	1,44	-	5,26
18	Кладовщик (кроме кладовщика склада по ГСМ), заведующий складом, приемосдатчик груза и багажа	1,44	-	-
19	Машинист (водитель) бульдозера, автогрейдера, экскаватора, телескопических трапов; тракторист	1,44	-	-
20	Радиотехник, радиомеханик, радиооператор, техник по радионавигации, радиолокации и связи, техник по связи, техник-электромеханик, телеграфист, телефонист	1,44	-	-
21	Повар	0,96	-	5,26
22	Слесарь-сантехник, слесарь аварийно-восстановительных работ, монтажник санитарно-технического оборудования	0,96	-	5,26
23	Технолог, техник, техник по учету, техник-метеоролог, техник по эксплуатации оборудования	0,96	-	5,26
24	Инженер ЭРТОС, инженер по радиолокации, радионавигации и связи	0,96	-	-
25	Инженеры всех наименований (кроме инженеров ИАС и ЭРТОС, радиолокации, радионавигации и связи), мастера	0,96	-	-
26	Лаборант (авиатехник, техник в лаборатории)	0,96	-	-
27	Машинист котельных установок, оператор котельной, машинист насосных установок, машинист компрессорных установок, топливоподачи, двигателей внутреннего сгорания	0,96	-	-
28	Оператор заправочной станции (заправщик ГСМ, сливщик-разливщик), машинист распределительных нефтебаз	0,96	-	-
29	Аэродромный рабочий, техник, мастер	0,48	-	5,26
30	Рабочие всех наименований (кроме перечисленных)	0,48	-	5,26
31	Диспетчер УВД, руководитель полетов, оператор, дежурный службы ОВД	0,48	-	-
32	Комплектовщик	0,48	-	-
33	Плотник, столяр	0,48	-	-

1	2	3	4	5
34	Слесарь по ремонту летательных аппаратов; слесарь по ремонту авиадвигателей; слесарь-ремонтник; слесарь по ремонту автомобилей; слесарь-сборщик, слесарь-механик; слесарь по ремонту агрегатов и др.	0,48	-	-
35	Уборщик территории; дворник	0,48	-	-
36	Прочие профессии	7,18	14,29	5,26

9. Распределение пострадавших при несчастных случаях на производстве по территориальным органам Росавиации

№ п/п	Территориальные органы Росавиации	Количество пострадавших, чел.		
		Всего	в том числе:	
			со смертельным исходом	с тяжелым исходом
1	2	3	4	5
1	Архангельское	6	-	-
2	Восточно-Сибирское	7	-	1
3	Дальневосточное	8	-	2
4	Западно-Сибирское	15	-	2
5	Камчатское	2	-	-
6	Коми	6	-	1
7	Красноярское	8	1	1
8	Приволжское	16	-	-
9	Саха (Якутское)	12	-	1
10	Северо-Восточное	1	-	-
11	Северо-Западное	11	-	1
12	Тюменское	19	-	1
13	Уральское	7	-	-
14	Центральных районов	6	-	1
15	Южное	4	-	1

**10. Распределение пострадавших при несчастных случаях
на производстве по видам происшествий**

№ п/п	Наименование вида происшествия, приведшего к несчастному случаю на производстве	Количество пострадавших		
		Всего (в % к общему числу постра- давших)	в том числе:	
			со смер- тельным исходом (в % к числу по- страдав- ших со смертель- ным ис- ходом)	с тяжелым исходом (в % к числу по- страдав- ших с тя- желым исходом)
1	2	3	4	5
1.	Транспортные происшествия, всего	9,57	-	10,53
	<i>в том числе:</i>			
1.4.	на наземном транспорте	4,78	-	10,53
	<i>в том числе:</i>			
1.4a)	на территории организации	2,39	-	5,26
	<i>Происшедшие:</i>			
1.5.	В пути на работу (с работы) на транспортном средстве работодателя (или сторонней организации на основании договора с работодателем)	4,31	-	-
1.8.	Во время пешеходного передвижения к месту работы	0,48	-	-
2.	Падение пострадавшего с высоты	56,46	-	68,42
	<i>в том числе:</i>			
2.1.	Падение на ровной поверхности одного уровня	33,49	-	26,32
	<i>включая:</i>			
2.1.1.	Падение на скользкой поверхности, в том числе покрытой снегом или льдом	15,79	-	15,79
	<i>в том числе:</i>			
2.1.1a)	на территории организации	14,35	-	15,79
2.1.2.	Падение на ровной поверхности одного уровня в результате проскальзывания, ложного шага или спотыкания	16,75	-	10,53
	<i>в том числе:</i>			
2.1.2a)	в помещении организации	8,61	-	5,26
2.2.	Падение при разности уровней высот (с деревьев, мебели, со ступеней, приставных лестниц, строительных лесов, зданий, оборудования, транспортных средств и т.д.) и на глубину (в шахты, ямы, рывины и др.)	22,97	-	42,11

1	2	3	4	5
	<i>в том числе:</i>			
2.2а)	с воздушных судов	0,96	-	5,26
2.2в)	при выходе (входе) из воздушного судна (с бортовых лестниц, стремянок, самоходных трапов, надувных трапов)	3,35	-	-
2.2г)	с самолетных стремянок, доков	2,87	-	-
2.2д)	с транспортных средств (спецмашин, самоходных механизмов и т.п.)	4,31	-	10,53
2.2е)	со ступеней стационарных лестниц, лестничного марша, лестниц телетрапа	4,31	-	-
2.2ж)	с приставных лестниц и лестниц-стремянки	1,91	-	15,79
2.2з)	с оборудования, подмостей, строительных лесов, столбов, опор, ограждений и т.п.	1,44	-	-
2.2и)	с мебели, подоконников, ящиков и т.п.	0,96	-	5,26
2.2л)	при прыжках с парашютом и спуске с Су-Р	1,44	-	5,26
2.2м)	в осмотровую канаву, канализационный люк, траншею, яму, рытвину и т.п.	0,96	-	-
3.	Падение, обрушение, обвалы предметов, материалов, земли и пр.	5,26	-	5,26
	<i>в том числе:</i>			
3.3.	Удары падающими предметами и деталями (включая их осколки и частицы) при работе (обращении) с ними	3,35	-	5,26
	<i>в том числе:</i>			
3.3а)	при погрузочно-разгрузочных работах, перемещении оборудования, материалов и др.	0,96	-	5,26
3.3б)	при ремонтных и строительных работах	0,48	-	-
3.4.	Удары случайными падающими предметами	1,91	-	-
4.	Воздействие движущихся, разлетающихся, вращающихся предметов, деталей, машин и т.д.	17,22	14,29	5,26
	<i>в том числе:</i>			
4.1.	Контактные удары (ушибы) при столкновении с движущимися предметами, деталями и машинами (за исключением случаев падения предметов и деталей), в том числе в результате взрыва	2,87	14,29	-
	<i>в том числе:</i>			
4.1а)	Повреждения от вращающихся винтов воздушных судов	0,48	14,29	-
4.1в)	Удары (ушибы), нанесенные закрывающейся (открывающейся) дверью (в т.ч. дверью транспортного средства), крышкой люка ВС или створкой ворот	0,96	-	-

1	2	3	4	5
4.2.	Контактные удары (ушибы) при столкновении с неподвижными предметами, деталями и машинами, в том числе в результате взрыва	3,35	-	-
4.2a)	повреждения при ударе о наружные антенны воздушного судна, створки и крышки люков и другие низко расположенные элементы конструкции воздушного судна, в т.ч. проемы входных дверей	0,96	-	-
4.3.	Защемление между неподвижными и движущимися предметами, деталями и машинами (или между ними) <i>в том числе:</i>	5,26	-	5,26
4.3a)	защемление, нанесенное закрывающейся дверью (включая дверь транспортного средства), крышкой люка ВС или створкой ворот	2,39	-	-
4.5.	Прочие контакты (столкновения) с предметами, деталями и машинами (за исключением ударов (ушибов) от падающих предметов) <i>в том числе:</i>	5,74	-	-
4.5a)	удары (ушибы) и другие повреждения, нанесенные разлетающимися предметами, деталями, осколками от оборудования, инструмента, обрабатываемого материала	1,91	-	-
6.	Физические перегрузки и перенапряжения	1,44	-	-
6.1.	Чрезмерные физические усилия при подъеме предметов и деталей	0,48	-	-
6.3.	Чрезмерные физические усилия при переноске или бросании предметов	0,96	-	-
7.	Воздействие электрического тока	0,48	-	-
	Воздействие электрического тока, произошедшее:			
7a)	при ремонте и обслуживании электрооборудования электротехническим (электротехнологическим) персоналом	0,48	-	-
9.	Воздействие экстремальных температур и других природных факторов	1,91	-	10,53
9.1.	Воздействие повышенной температуры воздуха окружающей или рабочей среды	0,48	-	-
9.3.	Соприкосновение с горячими и раскаленными частями оборудования, предметами и материалами	1,44	-	10,53

1	2	3	4	5
11.	Воздействие вредных веществ	1,44	-	5,26
11.1.	Воздействие вредных веществ путем вдыхания, попадания внутрь или абсорбции в результате неправильного их применения или обращения с ними <i>а также</i>	0,48	-	5,26
11а)	воздействие вредных веществ при попадании их на кожу и в органы зрения	0,96	-	-
15.	Повреждения в результате противоправных действий других лиц <i>в том числе:</i>	1,44	-	-
15б)	противоправных действий пассажиров на борту воздушного судна	0,96	-	-
17.	Повреждения при чрезвычайных ситуациях природного, техногенного, криминогенного и иного характера	2,87	85,71	-
18.	Воздействие других неклассифицированных травмирующих факторов <i>в том числе:</i>	2,87	-	-
18а)	повреждения от режущих инструментов, острых предметов и их осколков	1,44	-	-

11. Распределение пострадавших по причинам несчастных случаев

№ п/п	Наименование причин несчастных случаев	Количество пострадавших		
		Всего (в % к общему числу пострадавших)	в том числе:	
			со смертельным исходом (в % к числу пострадавших со смертельным исходом)	с тяжелым исходом (в % к числу пострадавших с тяжелым исходом)
1	2	3	4	5
	<u>Организационные причины:</u>	26,32	14,29	68,42
2	Несовершенство технологического процесса <i>в том числе:</i>	2,39	-	-
2а)	отсутствие технологической карты или другой технической документации на выполняемую работу; недостатки в изложении требований безопасности в технологической документации	1,91	-	-

1	2	3	4	5
8	Неудовлетворительная организация производства работ <i>в том числе:</i>	23,92	-	63,16
8а)	отсутствие или недостаточный контроль со стороны руководителей и специалистов подразделения за ходом выполнения работы, соблюдением трудовой дисциплины	9,57	-	36,84
8б)	нарушения допуска к работам повышенной опасности	0,48	-	5,26
8в)	несогласованность действий исполнителей, отсутствие взаимодействия между службами и подразделениями	0,96	-	-
8д)	необеспеченность работников необходимым технологическим и вспомогательным оборудованием, материалами, инструментом, помещениями и т.п., невыделение необходимого количества специалистов	0,96	-	5,26
8ж)	отсутствие или недостаточный контроль за состоянием территории, технологического и вспомогательного оборудования, своевременным проведением планово-предупредительного ремонта и осмотра, техническим обслуживанием оборудования, инструмента, помещений	11,48	-	10,53
8к)	нарушение режима труда и отдыха	0,48	-	5,26
10.	Недостатки в организации и проведении подготовки работников по охране труда <i>в том числе:</i>	6,22	28,57	26,32
10.1.	Непроведение инструктажа по охране труда	2,39	-	10,53
10.2	Непроведение обучения и проверки знаний по охране труда	1,91	14,29	5,26
10а)	отсутствие инструкций по охране труда и программ проведения инструктажа по охране труда, недостатки в изложении требований безопасности в инструкциях по охране труда	1,91	14,29	10,53
11.	Неприменение работником средств индивидуальной защиты	1,44	-	10,53
11.1.	Вследствие необеспеченности ими работодателем	1,44	-	10,53
	<i>Технические причины:</i>	25,36	-	21,05
1.	Конструктивные недостатки и недостаточная надежность машин, механизмов, оборудования <i>в том числе:</i>	4,31	-	5,26
1а)	спец- и автотранспорта, самоходных машин и механизмов	0,48	-	

1	2	3	4	5
1б)	технологического оборудования, механизмов, стационарных лестниц	2,39	-	5,26
1в)	вспомогательного оборудования (стремянки, подмостей, приставных и переносных лестниц и т.п.)	1,44	-	-
4.	Неудовлетворительное техническое состояние зданий, сооружений, территории <i>в том числе:</i>	12,92	-	10,53
4а)	неудовлетворительное состояние территории и проходов (входов) в здания	11,48	-	10,53
4б)	неудовлетворительное состояние полов в зданиях и помещениях и лестничных маршей	0,96	-	-
9.	Неудовлетворительное содержание и недостатки в организации рабочих мест <i>в том числе:</i>	1,91	-	-
9в)	неудовлетворительная освещенность рабочего места	0,96	-	-
9д)	отсутствие необходимого порядка и захламленность рабочего места посторонними предметами, оборудованием, инструментом и т.п.	0,96	-	-
15.	Прочие технические причины, квалифицированные по материалам расследования несчастных случаев <i>в том числе:</i>	10,53	-	5,26
15а)	низкое качество и неэффективность средств индивидуальной защиты	0,48	-	-
15б)	неблагоприятные метеорологические условия	9,57	-	5,26
	<u>Психофизиологические причины:</u>	86,60	100,00	68,42
5.	Нарушение технологического процесса <i>в том числе:</i>	4,78	-	15,79
5а)	использование оборудования, инструмента и материалов, не соответствующих технологии и виду выполняемых работ	1,44	-	5,26
5б)	неправильная эксплуатация оборудования, инструмента	3,35	-	10,53
6.	Нарушение требований безопасности при эксплуатации транспортных средств	1,44	-	5,26
7.	Нарушение правил дорожного движения <i>в том числе:</i>	8,61	-	5,26
7а)	нарушение правил дорожного движения работником сторонней организации или другим посторонним лицом	6,70	-	5,26

1	2	3	4	5
11.	Неприменение работником средств индивидуальной защиты	3,35	-	5,26
11а)	при их наличии у работника	3,35	-	5,26
13.	Нарушение работником трудового распорядка и дисциплины труда	30,62	28,57	68,42
	<i>в том числе:</i>			
13б)	невыполнение (нарушение) должностных обязанностей	7,66	14,29	21,05
13в)	нарушение требований правил и инструкций по охране труда	22,97	14,29	47,37
15.	Прочие психофизиологические причины, квалифицированные по материалам расследования несчастных случаев	60,29	85,71	10,53
	<i>в том числе:</i>			
15в)	неосторожность, невнимательность, поспешность	54,07	-	5,26
15г)	утомление, физическое перенапряжение	0,96	-	
15е)	внезапное нарушение нормального состояния пострадавшего (головокружение и т.п.)	1,91	-	5,26

Примечание: разделы 10 и 11 составлены на основе Классификатора видов происшествий, приведших к несчастным случаям на производстве, и причин несчастных случаев на производстве, произошедших в организациях воздушного транспорта, утвержденного руководителем Росавиации 11.06.2010 (письмо Росавиации от 15.06.2010 № 11.2-550).

Диаграмма распределения пострадавших при несчастных случаях на производстве по видам происшествий



В том числе:

Диаграмма распределения пострадавших при несчастных случаях на производстве при различных видах падений с высоты
(в % к общему числу пострадавших)

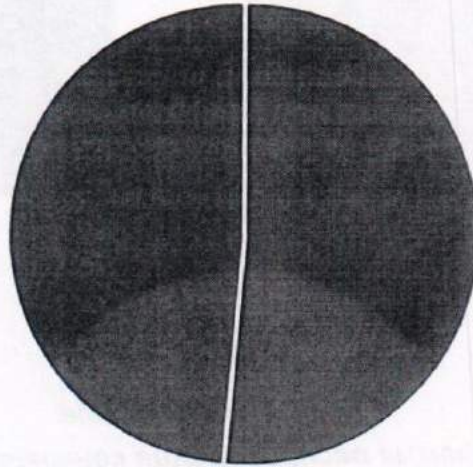


в том числе:

Диаграмма распределения пострадавших при несчастных случаях на производстве при падениях на ровной поверхности одного уровня

(в % к числу пострадавших от этих падений)

Падение на скользкой поверхности, в том числе покрытой снегом или льдом - 47,2% (в том числе падения на территории организаций - 90,9% от указанных падений)



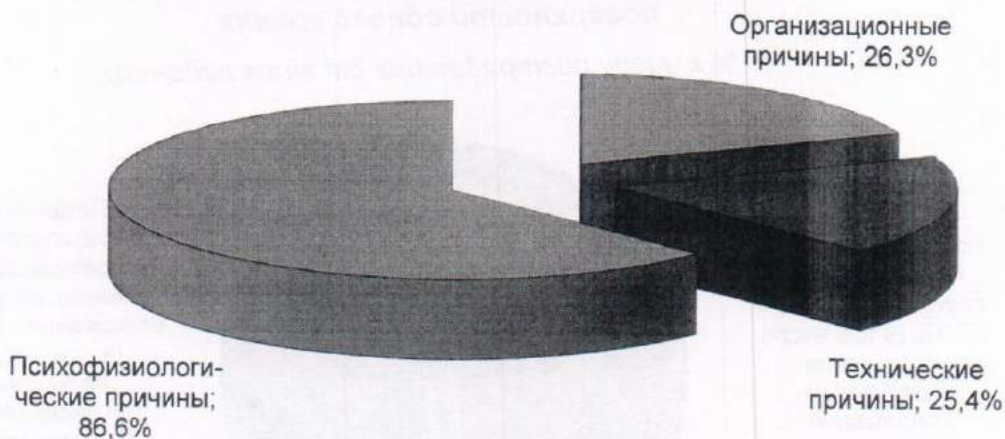
Падение в результате проскальзывания, ложного шага или спотыкания - 50,0% (в том числе падения в помещениях организаций - 51,4% от указанных падений)

Диаграмма распределения пострадавших при несчастных случаях на производстве при падениях при разности уровней высот

(в % к числу пострадавших от этих падений)



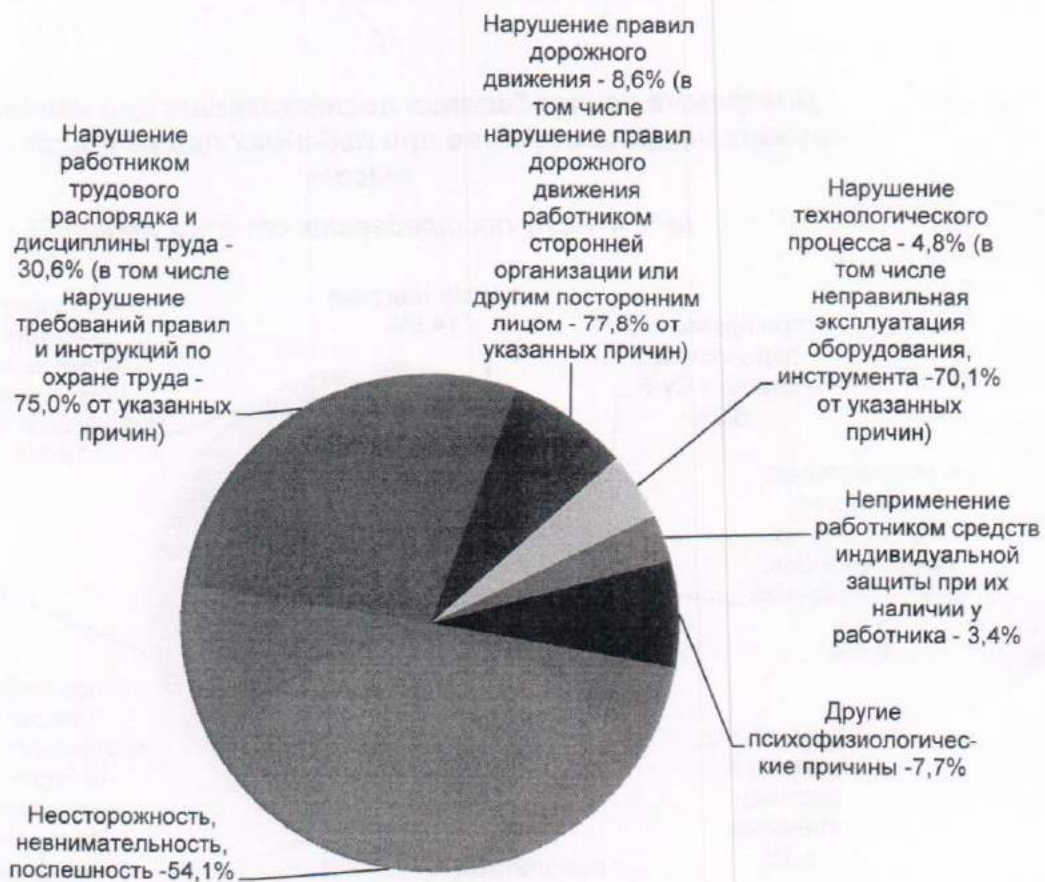
Диаграмма распределения причин (организационных, технических, психофизиологических) производственного травматизма



В том числе:

Диаграмма распределения конкретных нарушений, относящихся к психофизиологическим причинам несчастных случаев

(в % к общему числу пострадавших)



Великий