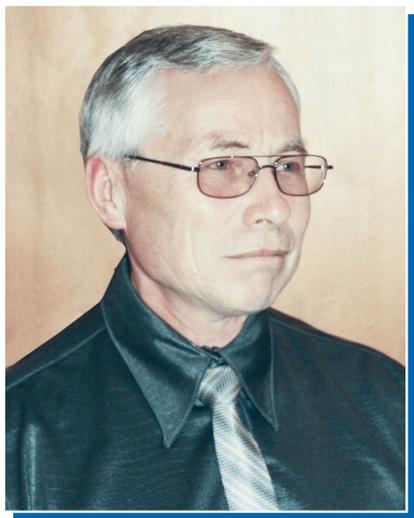


Особенности и проблемы расследования несчастных случаев на производстве, происшедших в результате ДТП

Анатолий БОГОМАЗОВ, заместитель директора Восточно-Сибирского филиала ФГБУ «Научно-исследовательский институт труда и социального страхования» Министерства труда и социальной защиты РФ



В наш век технического прогресса большой проблемой являются переполненные автомагистрали улиц городов, особенно в час пик, когда люди добираются до рабочих мест и обратно. Напряженная обстановка на дорогах зачастую приводит к конфликтам и авариям.

По данным Федеральной службы государственной статистики, в России ежегодно совершается 25–26 тысяч уголовно наказуемых происшествий с тяжелыми и смертельными последствиями по причине несоблюдения правил дорожного движения (далее — ПДД)¹. При этом определенная часть происшествий происходит при выполнении пострадавшими трудовой функции. Такие случаи расследуются в порядке, установленном ст. 227–231 Трудового кодекса РФ² и Положением об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, утвержденном Постановлением Минтруда РФ от 24.10.2002 г. № 73³.

Федеральной инспекцией труда ежегодно регистрируется более тысячи несчастных случаев на производстве с тяжелым и смертельным исходом, причиной которых явилось нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств: в 2009 году — 1 152 случая, в 2010 году — 1 157, в 2011 году — 1 131, в 2012 году — 1 086⁴.

Трудовым кодексом РФ в редакции Федерального закона от 30.06.2006 г. № 90-ФЗ (ст. 229) установлено требование: при расследовании

несчастливого случая, в результате которого один или несколько пострадавших получили смертельные или тяжелые повреждения здоровья, в состав комиссии включается государственный инспектор труда, который возглавляет комиссию, а также представители органа исполнительной власти и исполнительного органа страховщика. Как правило, данные лица являются квалифицированными специалистами в области охраны труда, к тому же государственный инспектор труда выступает в качестве гаранта соблюдения установленного порядка расследования.

В той же статье Трудового кодекса РФ предусмотрено, что расследование несчастного случая, происшедшего в результате катастрофы, аварии или иного повреждения транспортного средства, проводится комиссией, образуемой и возглавляемой работодателем, с обязательным использованием материалов расследования катастрофы, аварии или иного повреждения транспортного средства, проведенного соответствующим федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, органами дознания, органами следствия и владельцем транспортного средства.

Таким образом, налицо два противоречивых требования — катастрофы и аварии приводят к тяжелым и смертельным последствиям, поэтому необходимо проводить расследование в полном составе комиссии, и в то же время работодателю дано право самостоятельно проводить расследование таких случаев. Подзаконными нормативными правовыми актами данное противоречие не урегулировано.

На практике работодателю сложно реализовать свое право на самостоятельное расследование такой категории несчастных случаев. Во-первых, работодатель и его члены комиссии не обладают достаточным уровнем компетенции и опыта в расследовании тяжелых и смертельных производственных травм, так как таковые в организации происходят не часто. Во-вторых, органы дознания и следствия зачастую отказывают работодателю в предоставлении материалов, ссылаясь на тайну следствия и считая его заинтересованным лицом, и он вынужден в конечном итоге обращаться за помощью в Государственную инспекцию труда.

Практический опыт расследования Государственной инспекцией труда дорожно-транспортных происшествий и отзвывы специалистов Фонда социального страхования говорят о том, что материалы расследования несчастных случаев, проведенных только комиссией работодателя, не качественные. Особенно если фигурантом происшествия является лицо, управляющее транспортным средством. В основном рассматривается только вопрос нарушения водителем ПДД и упускаются из вида вопросы соблюдения должностными лицами требований охраны труда, которые могут быть сопутствующими причинами. Это режим работы водителей, условия труда на рабочем месте, медицинские осмотры, техническое состояние транспортного средства.

Примером тому являются результаты расследования группового несчастного случая, происшедшего на перегоне Мугунского разреза ОАО «Востсибуголь» в районе поселка Алгатуй Тулунского района Иркутской области. 13 января 2011 года четверо работников ООО «Сибсервис» после междуменного отдыха утром должны были отправиться на дежурном автобусе от вахтового поселка на участок Мугунского разреза для выполнения своих непосредственных трудовых обязанностей. На дежурный автобус, отходящий в 8.45, они опоздали и уговорили водителя бензовоза-заправщика МАЗ-500 Тарасова Н. А. подвезти их до места работы. Другого свободного транспорта в вахтовом поселке не было. Емкость бензовоза МАЗ-500 была заправлена дизельным топливом, и его выезд на участок в это время был запланирован. В 8.20 по пути следования водитель МАЗа при пересечении нерегулируемого железнодорожного переезда одноколейной ветки допустил столкновение с движущимся справа железнодорожным составом, груженным углем, который производил маневровые работы и двигался вагонами вперед. В результате столкновения кабина МАЗ-500 была сильно деформирована и находящиеся в ней четверо работников, в том числе водитель, погибли, а один из них получил тяжелые травмы.

По заключению ГИБДД, главным виновником происшествия явился водитель МАЗа, который нарушил требования ПДД при пересечении нерегулируемого железнодорожного переезда⁵. Поэтому руководитель предприятия пытался отстоять свое право на самостоятельное расследование, но Государственная инспекция труда настояла на создании комиссии в полном составе.

В ходе расследования государственным инспектором установлено, что водитель МАЗа не был обучен «Правилам перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»⁶, которые категорически запрещают в транспортном средстве,

перевозящем опасный груз (горючее), размещать посторонних лиц. Кроме того, водитель был допущен на линию без предрейсового медицинского осмотра. Сомнительна была и техническая исправность автомобиля МАЗ 1986 года выпуска, коему после приобретения предприятием ООО «Сибсервис» не был проведен технический осмотр в установленном порядке. Со слов очевидцев, в кабине был не исправен обдув ветрового стекла горячим воздухом справа от водителя, что при температуре воздуха -30 °С привело к замерзанию стекол и ограничению видимости. Очевидно, что работодателю было что скрывать.

По результатам расследования государственным инспектором труда установлены пятеро должностных лиц, нарушивших требования охраны труда. Данные лица были привлечены к административной ответственности в максимальном размере. Применены административные санкции в виде штрафа и в отношении юридического лица.

Таких примеров можно приводить много, но уже одного достаточно, чтобы понять необходимость расследований транспортных происшествий с тяжкими последствиями под контролем надзорного органа.

Исключение может быть только в тех случаях, когда пострадавшие работники были пассажирами транспортных средств, не принадлежащих работодателю. В таких случаях работодателю необходимо только своевременно и качественно оформить документы расследования.

Исходя из вышеизложенного предлагаем:

1. Внести изменение в абзац 9 ст. 229 Трудового кодекса РФ в редакции Федерального закона от 30.06.2006 г. № 90-ФЗ и изложить его в следующей редакции: «Расследование несчастного случая, происшедшего в результате катастрофы, аварии или иного повреждения транспортного средства, по **согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на проведение государственного надзора и контроля за соблюдением трудового законодательства**, проводится комиссией, образуемой и возглавляемой работодателем (его представителем), с обязательным использованием материалов расследования катастрофы, аварии или иного повреждения транспортного средства, проведенного соответствующим федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, органами дознания, органами следствия и владельцем транспортного средства».

2. Рекомендовать государственным инспекциям труда в субъектах РФ разрешать работодателям расследование несчастного случая, происшедшего в результате катастрофы, аварии или иного

Существует необходимость расследований транспортных происшествий с тяжкими последствиями под контролем надзорного органа. Исключение может быть только в тех случаях, когда пострадавшие работники были пассажирами транспортных средств, не принадлежащих работодателю. В таких случаях работодателю необходимо только своевременно и качественно оформить документы расследования.

повреждения транспортного средства, проводить комиссией, образуемой и возглавляемой работодателем, **если пострадавшие работники были пассажирами транспортных средств, не принадлежащих работодателю**, с обязательным использованием материалов расследования катастрофы, аварии или иного повреждения транспортного средства, проведенного соответствующим федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, органами дознания, органами следствия и владельцем транспортного средства и **под контролем государственного инспектора труда.**



Используемые сведения и правовые документы:

1. Статистические сведения о количестве зарегистрированных преступлений по видам Федеральной службы государственной статистики РФ за 2005—2010 годы.
2. Трудовой кодекс РФ в редакции Федерального закона от 30.06.2006 г. № 90-ФЗ с изменениями и дополнениями (с изменениями от 24, 25 июля 2002 г., 30 июня 2003 г., 27 апреля, 22 августа, 29 декабря 2004 г., 9 мая 2005 г., 30 июня, 18, 30 декабря 2006 г., 20 апреля, 21 июля, 1, 18 октября, 1 декабря 2007 г., 28 февраля, 22, 23 июля, 25, 30 декабря 2008 г., 7 мая, 17, 24 июля, 10, 25 ноября 2009 г., 27 июля, 23, 29 декабря 2010 г.).
3. Положение об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, утвержденное Постановлением Минтруда РФ от 24.10.2002 г. № 73.
4. Статистические сведения о причинах несчастных случаев на производстве с тяжкими последствиями Федеральной службы по труду и занятости за 2009—2012 годы.
5. Правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (с изменениями от 8 января 1996 г., 31 октября 1998 г., 21 апреля 2000 г., 24 января 2001 г., 21 февраля, 28 июня 2002 г., 7 мая, 25 сентября 2003 г., 14 декабря 2005 г., 28 февраля 2006 г., 16 февраля, 19 апреля, 30 сентября, 29 декабря 2008 г., 27 января 2009 г., 24 февраля, 10 мая 2010 г.).
6. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утв. приказом Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. № 73, с изменениями от 11 июня, 14 октября 1999 г.