

📌 Что случилось?

16 февраля в 23:35 по местному времени в карьере «Юбилейный» АГОК произошел несчастный случай. Группа рабочих получила задачу перегнать буровой станок СБШ при помощи буксировки колёсным погрузчиком Литорн.

В 21:30 горный мастер участка БВР, выдавший наряд, вместе с машинистами буровой спустились в карьер к СБШ. Мастер пояснил, что погрузчик Литорн будет буксировать СБШ на стальном тросе вверх по съезду, а бульдозер САТ будет двигаться сзади для подстраховки в случае скатывания СБШ назад. Через 70 метров после начала буксировки колеса погрузчика стали проскальзывать, он остановился. Горный мастер дал команду водителю погрузчика по рации: «Дай слабину назад, мы отцепим трос». После того как команда была выполнена, мастер подошёл к фаркопу погрузчика и оказался в «мёртвой зоне», водитель его не видел. В этот момент водитель погрузчика на месте сделал несколько поворотов рулём. Мастер, увидев движение, отбежал в сторону. Водитель, убедившись, что мастер находится в поле зрения на безопасном расстоянии, решил, что сцепку сняли, и резко подал вперёд. Из-за резкого рывка трос порвался и одним концом ударил находившегося возле СБШ машиниста по ногам.

В результате машинист бурового станка получил закрытые переломы ног.

📌 Почему это произошло?

Причин несчастного случая несколько.

Основной причиной является то, что для безопасной буксировки самоходной горной техники должна использоваться жёсткая сцепка, а в данном случае этот механизм заменили на трос. При использовании другого вида сцепки, а по факту применялся стальной трос, данный вид работ должен был быть отнесён к работам повышенной опасности. Соответственно должен был быть оформлен наряд-допуск на работы повышенной опасности, с указанием дополнительных мер безопасности, исключающих возможные риски. К дополнительному риску в данном случае явно относился возможный разрыв стального троса и разлёт его частей, а значит и увеличение опасной зоны, где рабочие не должны были стоять. Данные требования выполнены не были, соответственно, целевой инструктаж с персоналом не проводился, а машинист находился в опасной зоне.

К сопутствующей причине можно отнести то, что действия персонала были не согласованы, не определён порядок подачи сигналов, машинист не имеет права самостоятельно принимать решений по рулению, а тем более о начале движения.

📌 Что должны были делать рабочие?

- все участники процесса должны перед началом работ ознакомиться с документами, инструкциями, технологическими картами и не приступать к работам без соответствующего (верно выписанного и описывающего именно те работы, которые они должны были выполнять по факту) наряда и мер безопасности.

- быть внимательными при выполнении работ, стараться оценивать, что может произойти, если выполнение задания пойдёт не по запланированному сценарию.

● Что делать, чтобы нарушение не повторилось?

Принят ряд решений, которые должны минимизировать вероятность повторений подобных несчастных случаев.

- пересмотреть перечень работ повышенной опасности, включить в данный вид работ, буксировку горной техники на мягкой сцепке.

- разработать и использовать технологическую карту на все виды работ, где задействован стальной трос (буксировка, натяжка) с описанием опасной зоны (расстояние нахождения рабочих во время таких работ) и безопасного способа изготовления узла на тросе.

- рассмотреть возможность использования жёсткой сцепки при буксировке самоходных горных машин. При положительном решении – изготовить необходимое количество сцепок.

- определить все «мертвые зоны» всей горной техники цехов комбината и установить в таких зонах сферические зеркала.

- определить перечень и порядок подачи сигналов, включить в инструкции и программы обучения персонала.

● Подробнее о принципах и Политике промбезопасности компании ☞ <http://prombez.alrosa.ru>

Если вы знаете о нарушениях ОТ и ПБ или фактах сокрытия, сообщайте об этом (можно анонимно) на горячую линию ☞ prombez@alrosa.ru.

#безопасность-начинается-с-тебя