**ДОКЛАД**

**по теме: «Ввод лифтов в эксплуатацию после их замены или модернизации»**

30 августа 2017 года вступили в силу новые правила организации безопасного использования и содержания лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров и эскалаторов вне метрополитенов (далее – Правила), утвержденные Постановлением Правительства РФ от 24 июня 2017г. № 743.

Пунктами 6-11 Правил определен порядок (процедуры, сроки и состав необходимых документов) ввода лифтов, *подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров и эскалаторов вне метрополитенов в эксплуатацию* и их постановку на учет
в соответствующем реестре Ростехнадзора.

В соответствии с пунктами 7 и 8 Правил после замены и модернизации объектов проводятся контрольные осмотры объектов.

Центральный аппарат Ростехнадзора обратился в Евразийскую экономическую комиссию за разъяснениями, по вопросу замены лифта без замены направляющих и что является модернизацией лифта.

В ответ пришло письмо, в котором Комиссия считает, что замена части лифта без замены направляющих с целью повышения безопасности и технического уровня находящегося в эксплуатации лифта до уровня, установленного требованиям технических регламентов является модернизацией.

Модернизация лифта - мероприятия по повышению безопасности и технического уровня находящегося в эксплуатации лифта до уровня, установленного техническими регламентами Таможенного союза «Безопасность лифтов» и «О безопасности машин и оборудования».

**Ввод лифтов в эксплуатацию**

Для ввода лифта в эксплуатацию после модернизации, владелец лифта направляет в Ростехнадзор уведомление о вводе объекта в эксплуатацию, в котором указываются:

- сведения о лифте. Модель старого и нового лифта, заводские номера, завод изготовитель и дата изготовления.

- реквизиты декларации о соответствии требованиям ТР ТС 011/2011 «Безопасность лифтов», а также информацию о заявителе.

-реквизиты страхового полиса

В течение 10 рабочих дней со дня получения уведомления инспектор выезжает на объект для проведения контрольного осмотра (п. 7 Правил), по результатам которого оформляется акт в 2 экземплярах.

Отмечу! Контрольный осмотр, без которого лифт нельзя ввести в эксплуатацию, будет проводиться только в том случае, если:

- поданное уведомление о вводе объекта в эксплуатацию содержит все необходимые сведения;

- владелец лифта смог представить Ростехнадзору сопроводительную документацию объекта, декларацию соответствия ТР ТС 011/2011, договор со специализированной организацией и страховой полис.

По результатам контрольного осмотра (если инспектор не выявил нарушений) в течение 5 рабочих дней со дня контрольного осмотра оформляется решение о вводе лифта в эксплуатацию.

Инспектор составляет Акт ввода лифта в эксплуатацию в 2 экземплярах, один из которых передается владельцу объекта.

Со дня принятия решения о вводе объекта в эксплуатацию, Лифт ставится на учет в соответствующем реестре и владельцу лифта направляется информация о постановке на учет с указанием номера.

Сведения о пусках

- введено в эксплуатацию 913 лифтов;

- не пущено 672 лифта;

* не введено в эксплуатацию 672;

- в работе 34 лифта.

Основные нарушения, выявляемые при контрольных осмотрах:

Технические:

* параметры старых направляющих не соответствуют размерам новой кабины лифта, превышен допустимый зазор между торцами направляющих и вкладышами кабины лифта;
* не соблюдена вертикальность направляющих кабины лифта;
* отсутствие двусторонней переговорной связи между кабиной лифта и местом нахождения квалифицированного персонала;
* грузы противовеса имеют трещины, сколы, нарушение геометрии плоскости. Не обеспечено условия выполнения нагрузок;
* не отрегулированы зазоры в замках дверей шахты**;**
* не работает выключатель безопасности;
* не затянуты гайки крепления стоек противовеса**;**
* не отрегулировано зазоры между направляющими башмаками кабины и башмаками противовеса.

Организационные:

 отсутствие договоров страхования гражданской ответственности владельца лифта и договора со специализированными организациями на техническое и аварийно-техническое обслуживание;

 отсутствие возможности снятия сигнала с системы управления лифта, предназначенной для подключения к устройству, с целью передачи от лифта к устройству диспетчерского контроля информации о срабатывании электрических цепей безопасности;

 отсутствие назначенного лица, ответственного за организацию эксплуатации объекта и лица, ответственного за организацию обслуживания и ремонта лифта, а также электромеханика по лифтам;

 отсутствие должностных и производственных инструкций ответственных лиц и персонала.

На сегодняшний день в адрес управления поступает огромное количество жалоб о не работающих и неисправно работающих лифтах после модернизации. При выяснении всех обстоятельств становится известно, что лифты нам не представляли к осмотру, либо инспектором ранее был проведен контрольный осмотр, но из-за выявленных нарушений и замечаний лифт не введен в эксплуатацию.

Согласно п. 4 Правил - организация безопасного использования и содержания объектов **обеспечивается владельцем!!!!** Весь перечень мер прописан в Правилах.

**Хотелось бы отметить именно подпункт «П» Правил**

*Владелец лифта* ***обязан Приостанавливать*** *использование лифта:*

*-при возникновении угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, имуществу граждан и организаций до устранения такой угрозы, при наличии нарушений по перечню согласно Приложению № 1 к Правилам.*

**Авария в ОАО «Вертикаль»**

5 сентября 2017 года при монтаже полноповоротного башенного крана 16 LC 260 Линден Команса, на строительной площадке по адресу: Московская область, г. Химки, микрорайон 6, 7, 8, корпус 1.1 произошла авария с групповым несчастным случаем со смертельным исходом, в результате которого погибли 3 человека и получили тяжелые травмы 2 человека. Авария на башенном кране произошла в момент проведения телескопирования (увеличения высоты) башни с применением подъемной клети, входящей в комплект крана.

При осмотре места аварии, по характеру повреждения узлов соединения поперечной балки для подвески подъемных стоек с опорами 6-й секции башни установили, что непосредственно перед падением, подъемная клеть висела только на левой опоре и зацепе, а на правой стороне зацеп вышел из соприкосновения с опорой. В результате превышения допустимой нагрузки произошло разрушение опоры и зацепа с левой стороны и подъемная клеть потеряв опору упала вниз. Комиссия, изучив конструктивные особенности башенного крана марки 16 LC 260, пришла к выводу, что расцепление зацепа с опорой, после того как они были введены в зацепление, возможно только в момент начала телескопирования когда еще не произошло рассоединение между собой верхней и предпоследней промежуточной (в нашем в случае 6-й) секций башни, и ошибочного включения монтажником рычага на насосной станции AJ в положение, приводящее к втягиванию штока гидроцилиндра, а не его выдвижение. При втягивании штока гидроцилиндра происходит перемещение подъемных стоек вверх, в результате чего закрепленная на них подвеска для стоек также перемещается вверх и происходит расцепление зацепов подвески с опорами секции башни.

 Для подтверждения этой версии был проведен эксперимент с участием представителя завода-изготовителям - проводилось телескопирование башни.

Выводы комиссии совпадают с выводами сделанными представителями завода-изготовителя, проводившими осмотр места аварии.

 **В ходе проведения расследования причин и обстоятельств аварии и группового несчастного случая установлено:**

1. При разработке (проектировании) башенного крана 16 LC 260, конструкцией подъемной клети не предусмотрено оснащение ее предохранительным устройством.

2. Завод - изготовитель башенного крана не предоставил эксплуатирующей организации **обоснование безопасности башенного крана** 16 LC 260 (*документ, содержащий анализ риска, а также сведения из конструкторской, эксплуатационной, технологической документации о минимально необходимых мерах по обеспечению безопасности, сопровождающий машины и (или) оборудование на всех стадиях жизненного циклах и дополняемый сведениями о результатах оценки рисков на стадии эксплуатации после проведения капитального ремонта*),

3. До начала телескопирования башни не была установлена и подключена система ограничения грузоподъемности подъемной клети.

- не обеспечен автоматический контроль указанной системой за балансировкой крана,

- не обеспечено автоматическое отключение выдвижения штока гидроцилиндра во время телескопирования,

4. В руководстве по монтажу башенного крана не указан полный перечень критических отказов, возможных ошибочных действий персонала, которые приводят к инциденту или аварии, а именно не указаны возможные последствия при ошибочном включении рычага управления движением штока гидроцилиндра в начале телескопирования башни.

5. В ОАО «Вертикаль», для обеспечения безопасности технологических процессов при монтаже, не разработана техническая документация, определяющая процедуры контроля соблюдения технологических процессов.

6. Не организован контроль за соблюдением технологической дисциплины при монтаже-демонтаже башенного крана.

7. Работниками ОАО «Вертикаль», при осуществлении монтажа башенного крана, не соблюдались требования должностных, производственных инструкций и Руководства
по монтажу башенного крана

Все перечисленные нарушения привели к аварии башенного крана, гибели и травмированию обслуживающего персонала.

В связи с произошедшей аварией в отношении ОАО «Вертикаль» была проведена внеплановая выездная проверка. Данная организация эксплуатирует более 250 башенных кранов на территории Москвы и Московской области. **В ходе проверки были выявлены грубые нарушение требований промышленной безопасности и ФНП,** приводящие к возникновению непосредственной угрозы жизни или здоровью людей,  **в результате чего часть кранов была приостановлена.** Вместе с тем выявлено более 1000 нарушений.

Юридическое лицо и 22 должностных лица привлечены к административной ответственности.