**Информационно-справочные сведения об авариях,
произошедших в 2018 году на опасных производственных
объектах и (или) потенциально опасных объектах, подлежащих государственному надзору в области промышленной безопасности**

**23 февраля**

На участке подземного магистрального нефтепровода Мозырь — Брест ОАО «Гомельтранснефть Дружба» концерна «Белнефтехим» в районе деревни Старые Кленки Ивановского р-на Брестской области (диаметр 630 мм, рабочее давление 3,4 МПа) произошел порыв трубы.

Согласно акту технического расследования причин аварии в соответствии с отчетом Государственного научного учреждения «Физико-технический институт НАН Беларуси», основной причиной, вызвавшей разрушение трубы № 51530 диаметром 630 мм и толщиной стенки 8 мм, явилось наличие недопустимых дефектов в зоне заводского продольного шва (продольная трещина (несплавление) в зоне продольного заводского шва). В процессе эксплуатации нефтепровода трещиноподобная продольная несплошность длиной до 70 мм и глубиной до 60% от толщины стенки трубы постепенно развивалась до наступления окончательного нестабильного разрушения (долома). Росту исходной трещины способствовала циклическая нагрузка при эксплуатации нефтепровода.

**9 марта**

При выбросе соли и газа из массива на конвейерном штреке лавы № 11-4 при зарубке комбайном ПКС-8МК1 на подземном горном участке № 10 рудника с последующим обрушением пород в руднике Третьего рудоуправления ОАО «Беларуськалий» под завалами погибли два работника ОАО «Беларуськалий» (машинист горных выемочных машин и горнорабочий очистного забоя).

Согласно акту технического расследования причин аварии на основании заключения ОАО «Белгорхимпром» причиной возникновения внезапного появления газодинамического явления на конвейерном штреке лавы № 11-4 22б западного столба гор.-620м явились:

– наличие в вышележащих породах очагового скопления природных газов под давлением;

– внезапное разрушение массива горных пород между очаговым скоплением природных газов и выработкой шириной более 4,5 м.

Технические причины выброса соли и газа отсутствуют, так как взрыва метана не было.

**2 апреля**

Произошло падение крана портального перегрузочного КПП 10(12,5)-30-10,5-К на нижнем грузовом причале филиала РТУП «Белорусское речное пароходство» в речном порту Мозыря. В результате аварии поврежден кран.

Техническими причинами аварии являются:

– угон ветром крана, ненадлежащим образом укрепленного противоугонными захватами, и наезд на тупиковые упоры;

– отсутствие двух тормозов (из четырех) механизма передвижения крана;

– отклонение параметров кранового пути от проектного положения на некоторых участках, превышающее предельно допустимые величины.

**3 ноября**

На строительном объекте «Многофункциональный духовно-просветительский комплекс зданий Белорусской православной церкви в границах улиц Освобождения-Обойная в г. Минске» произошло падение быстромонтируемого башенного крана POTАIN IGO-42 (год выпуска – 2013, изготовитель – Manitowoc Crane Group (Италия), владелец – ОАО «122 Управление начальника работ механизации» ГПО «Минскстрой»), выполнявшего работы по подаче бетонной смеси с использованием бадьи к месту устройства бетонных полов строящегося здания.

По результатам технического расследования причин указанной аварии установлено, что:

опрокидывание крана было вызвано более чем двукратным превышением допустимого грузового момента при вылете, на котором производилась подача бетонной смеси с использованием бадьи для бетона;

превышение грузового момента оказалось возможным вследствие неправильно выбранного машинистом крана положения (позиции) переключателя режима работы крана, встроенного в переносной пульт дистанционного управления краном. Указанный переключатель
во время выполнения работ находился в положении, соответствующем
2-кратной запасовке грузового каната, а фактическая запасовка каната была 4-кратной.

Одним из немаловажных факторов возникновения аварийной ситуации явилось то обстоятельство, что с целью подачи бетона
на максимальное расстояние машинистом крана осуществлялось перемещение бадьи с бетоном в сторону увеличения вылета вплоть
до момента срабатывания ограничителя грузового момента.