**Информационное письмо № 2П-2012**

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО № 2П-2012

Об аварии с портовым мобильным краном «Готтвальд»

В декабре 2011 года в ОАО «Новороссийский морской торговый порт» произошло падение колонны со стреловым оборудованием крана «Готтвальд» на пришвартованное под погрузку судно. При аварии получил тяжелую травму работник порта.

Проведенное расследование определило основной причиной происшедшей аварии разрушение крепления колонны мобильного портового крана «Готтвальд», связанное с образованием трещин в металлоконструкции узла крепление опорно-поворотного устройства (ОПУ) к ходовой раме крана. Данное разрушение было возможно из-за неудовлетворительного осуществления производственного контроля, отсутствия ведомственного надзора за технически исправным состоянием грузоподъемных кранов, не выполнения лицами, ответственными по надзору за ГПМ и за их содержанием в исправном состоянии своих должностных обязанностей по выявлению технических неисправностей и принятию мер к их устранению, некачественного проведения экспертизы промышленной безопасности технических устройств и эксплуатации оборудования сверх расчетного срока службы. Технической причиной разрушения узла крепления опорно-поворотного устройства к мобильной платформе и аварии портового мобильного крана НМК 170 EG, является наличие усталостных трещин в зоне термического влияния по основному металлу с переходом на сварной шов в тавровом соединении места крепления обечайки к верхнему листу мобильной платформы. При осмотре места аварии на разрушенных частях крана и на отобранных образцах имеются места наклепа, что свидетельствует о наличии трещины по основному металлу на протяжении длительного времени эксплуатации. В материалах заключения экспертизы промышленной безопасности от 2010г. отмечено наличие трещин в сварных швах узла крепления опорно-поворотного устройства к мобильной платформе. Обнаружить скрытый дефект в виде трещины усталостного характера в основном металле после ремонта при выполнении регламентных работ службами порта без применения специальных средств неразрушающего контроля, не представлялось возможным. Ремонтными службами порта был выполнен стандартный ремонт сварного соединения узла крепления опорно-поворотного устройства к мобильной платформе. Результаты выполненных работ были приняты специалистами экспертной организации. Ограничения по дальнейшей безопасной эксплуатации крана отсутствовали. Качество ремонта удовлетворительное, что подтверждено проведением экспертной организацией ПТО. Однако, в заключении экспертизы промышленной безопасности отсутствуют рекомендации по проведению ремонта узла крепления ОПУ к мобильной платформе при наличии трещин усталостного характера в зоне термического влияния по основному металлу в сварном тавровом соединении и мероприятия, направленные на ограничения его нагружения в процессе эксплуатации.

В ходе расследования причин аварии, выявлено наличие на 3-х таких же кранах «Готтвальд», аналогичных вторичных усталостных трещин в тех же узлах крепления ОПУ протяженностью от 200 до 900 мм.

Для недопущения подобных аварий, Северо-Кавказское управление Ростехнадзора предлагает:

1. Владельцам кранов «Готтвальд»:

- провести внеочередное обследование их металлоконструкций и по его результатам принять решение о возможности их дальнейшей эксплуатации.

- усилить контроль со стороны ответственных лиц службы надзора за безопасной эксплуатацией грузоподъемных машин предприятий-владельцев за дальнейшей эксплуатацией этих кранов. Срок- постоянно.

2. Экспертным организациям:

- при проведении экспертизы промышленной безопасности, соблюдать требования Правил проведения экспертизы промышленной безопасности (ПБ 03-246-98) и нормативно-технической документации Ростехнадзора в полном объеме;

- продление срока службы проводить только после качественного анализа фактического состояния технического устройства, выявления не только самих неисправностей, но и причин их появления и принятия мер к их устранению;

- в необходимых случаях включать в заключение экспертизы промышленной безопасности дополнительные мероприятия, повышающие безопасность эксплуатации (снижение грузоподъемности, проведение ежегодных полных технических освидетельствований, сокращение сроков между ремонтными обслуживаниями) и контролировать их выполнение при последующих обследованиях.