



БЕЛОРУССКО-ГЕРМАНСКОЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

«БЕЛТЮФ»

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

(СП «БЕЛТЮФ»)

Республика Беларусь

ул. Брестская, 34, к. 80а, 220099, г. Минск

тел/факс: (017) 212 32 72, 212 29 71, тел.: 398 18 90

e-mail: minsk@beltuv.by

р/с BY43ALFA30122166650090270000 в ЗАО «Альфа-Банк»,

г. Минск, ул. Сурганова, 43-47, код ALFABY2X,

УНП 101462622, ОКПО 37505261

BELORUSSISCH-DEUTSCHE JOINT VENTURE

«BELTÜV»

GESELLSCHAFT MIT BESCHRANKTER HAFTUNG

(JV «BELTÜV»)

Republik Belarus

str. Brestskaja, 34, Zimmer 80a, 220099, Minsk

Tel/Fax: (017) 212 32 72, 212 29 71, Tel.: 398 18 90

e-mail: minsk@beltuv.by

V BY43ALFA30122166650090270000 «Alfa-Bank»

43-47 Surganova str., Minsk, code ALFABY2X,

UNP 101.462.622, OKPO 37505261

13.06.2018 № 1-12/92

На № _____ от _____

Руководителям организаций
(предприятий)

Обращение

Из полученных источников стало известно, что в мае месяце 2018 при выполнении сливо-наливных работ на нефтебазе, принадлежащей ИООО «ЛУКОЙЛ Белоруссия», произошла вспышка паров с дальнейшим возгоранием полуприцепа автоцистерны. Общими усилиями работниками нефтебазы данное возгорание было потушено, работник, выполняющий наливные операции получил ожоги. В настоящее время государственными органами проводится расследование случившегося.

Из своего опыта (на протяжении многих лет я работал в Департаменте по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь (Госпромнадзор) и курировал одно из самых важных направлений – перевозку опасных грузов) хотелось бы предупредить всех водителей, перевозящих опасные грузы, особенно ЛВЖ и газы, что при выполнении наливных операций не стоять над опущенным рукавом, осуществляющем налив у края горловины. Перед выполнением налива убедиться не только водителю, но и оператору нефтебазы, что данная цистерна заземлена при помощи выносного заземления со струбиной присоединено к контуру заземления в указанном месте. Место заземления цистерны должно быть обозначено.

Данные аварии с автоцистернами и несчастные случаи с людьми происходят из-за того, что многие лица, которые несут ответственность за техническое состояние транспортных средств, оборудования нефтебазы не выполняют требования законодательства Республики Беларусь в области прохождения своевременного обучения и прохождения проверок, а про такие документы, как Технический регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) некоторые и не слышали вообще. На предприятии не только водителям, но и рабочим, выполняющим погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами, не проводится надлежащим образом обучение по: вопросам охраны труда, выполнения работ на высоте, выполнение погрузочно-разгрузочных работ и т.д., а проставляется дата прохождения проверки по вопросам охраны труда в удостоверение по охране труда, если таковое вообще имеется.

Все эти негативные факторы неоднократно уже приводили к страданиям и увечьям людей и нанесению ущерба предприятиям (организациям) в связи с выходом из строя автоцистерн. На многих автоцистернах применяются сливо-

наливные рукава непонятно откуда и где приобретенные, отсутствуют документы подтверждающие, что данные рукава являются маслобензостойкими и имеют устройство для снятия статического электричества. В соответствии с Технический регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) транспортные средства, перевозящие опасные грузы класса 2, 3 должны иметь устройство для снятия статики во время движения, данное устройство должно быть из неискрообразующего материала и во время движения транспортного средства иметь заземление с землей не менее 200 мм, а что мы имеем на самом деле? Места соединения трубопроводов, где должны быть установлены гибкие перемычки, устройство для снятия статики во время движения, место их присоединения к раме, а также соединение рамы и корпуса автоцистерны не отвечает никаким требованиям безопасности, все места ржавые, покрытые коррозией. Вместо неискрообразующего устройства для снятия статики месные «умельцы» и «специалисты» прикрепляют металлические цепи, в простонародии называемые «собачьи» для привязки скота. А куда у нас смотрит Республиканское унитарное сервисное предприятие «Белтехосмотр», ведь он выдает свидетельство о допуске транспортного средства перевозящего опасные грузы к участию в дорожном движении, т.е. этих же автоцистерн, в никуда!

Я уже неоднократно поднимал этот вопрос. Не удивлюсь, что когда-нибудь при прохождении техосмотра будет взорвана одна из некоторых станций прохождения техосмотра и выдачи допуска автоцистерн к участию в дорожном движении. А почему? Большинству транспортных средств перед прохождением техосмотра не проводят зачистку и дегазацию их с представлением документов подтверждающих ее выполнение. Некоторые организации отказываются проводить проверки снятия статики сливноналивных рукавов, ссылаясь на то, что они и так прошли техосмотр и получили свидетельство. Как может транспортное средство (автоцистерна) получить свидетельство о допуске к участию в дорожном движении без наличия рукавов на цистерне? А делается это просто, работники Республиканского унитарного сервисного предприятия «Белтехосмотр» и станций проведения техосмотра, закрывают глаза на отсутствие рукавов уложенных в специально оборудованных пеналах. Данные пеналы являются конструктивными элементами автоцистерны. Получив от УП «Белтехосмотр» свидетельство собственник автоцистерны считает, что «дальше ему ничего не нужно, а жизнь людей это мелочь». Про это они всё вспоминают, когда происходит авария автоцистерны, с их работниками случается несчастный или смертельный случай.

Каждому предприятию необходимо учитывать, что не из-за каких-то внутренних амбиций или положения на международном рынке Республика Беларусь присоединилась в 1993 г. к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Каждая строчка, изложенная в этом соглашении, на протяжении десятка лет «пропитана кровью людей». Хотел бы пожелать всем руководителям организаций (предприятий), эксплуатирующих транспортные средства перевозящие опасные грузы очень серьезно относиться к данному вопросу.

С уважением,

Генеральный директор СП «БЕЛТЮФ»



И.И. Власов