
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДЕЛ, СВЯЗАННЫХ С ПОЖАРАМИ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМИ СИТУАЦИЯМИ

СПЕЦИФИКА ВОЗНИКНОВЕНИЯ, ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И РАССЛЕДОВАНИЯ ПОЖАРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ НА МОРСКИХ СУДАХ

Н.Ю. Борзунова.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России

Рассмотрены специфические причины и особенности возникновения пожаров на морских судах, пути предупреждения развития пожаров на судах. Особенности производства расследования пожаров. Приведены примеры пожаров на морских судах с указанием причин возгораний.

Ключевые слова: пожарная безопасность на судах, неосторожное обращение с огнем, расследование пожара на судне, соблюдение требований пожарной безопасности, экспертизы, капитаны судов

THE SPECIFICS OF THE OCCURRENCE, PREVENTION AND INVESTIGATION OF FIRES THAT OCCUR ON SHIPS

N.Yu. Borzunova. Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia

The article considers specific causes and characteristics of fires on ships, ways of preventing the development of fires in vessels. Features of the production of fire investigations. Examples of fires on ships with the reasons of fires.

Keywords: fire safety on ships, careless handling of fire, investigation of the fire on the ship, compliance with fire safety expertise, captains of ships

Пожар явление опасное и безжалостное, огонь не прощает халатности и безалаберности. Большинство людей к требованиям пожарной безопасности относятся без должной внимательности и серьезности. Зачастую, достаточно жесткие требования пожарной безопасности на судах кажутся чрезмерными лишь только потому, что человеку неподготовленному они просто непонятны. Мало кто знает, что промасленная ветошь, слежавшиеся влажные опилки и тряпки способны самовозгораться в результате химической реакции, повышающей температуру внутри. Дерево способно загораться при длительном воздействии температуры чуть больше 100 ° С. Незатушенный окурок способен к самовозгоранию в период до трех часов, а синтетические материалы при горении выделяют смертельно опасные газы. Чтобы представить себе возможные последствия пожара на судне, достаточно отметить, что, например, современное пассажирское трехпалубное судно горит примерно 25–30 мин.

Основными причинами возникновения пожаров на судах являются:

– самовозгорание веществ и материалов, которое может происходить при благоприятных условиях для протекания окислительного процесса, когда имеется

возможность аккумуляции тепла и попадания горючего вещества на поверхности, нагретые выше температуры самовоспламенения этих веществ. Широко известным примером таких пожаров может служить самовозгорание рыбной муки, угля, кип хлопка при попадании на них различных масел. Одной из самых распространенных причин пожаров в машинных помещениях судов является попадание топлива или масел на раскаленные части механизмов – выхлопные коллекторы дизелей, детали турбин и паропроводов, работающих с паром высоких параметров;

- неисправность электроустановок, нарушения требований по установке судового электрооборудования и правил его эксплуатации;

- проведение на судне электро- и газосварочных работ. Пожары по этой причине занимают особое место, так как на их долю падает более четверти всех пожаров на судах;

- взрывы – образование смеси паров нефтепродуктов с воздухом в концентрациях, опасных в пожарном отношении. При появлении источника воспламенения взрыв неизбежен. Взрывы и пожары на танкерах в основном происходят по этой причине. Столкновения судов, в которых участвуют танкеры, обычно также кончаются взрывом и горением разлитой нефти;

- неосторожное обращение с огнем;

- недоброкачественный ремонт.

Можно привести несколько примеров возгораний на судах, так, например, 24 июля 2014 г. в Ростовской области загорелся «Каспиан Стрим» – танкер, стоявший на внешнем рейде Волгодонского порта в Цимлянском водохранилище. Есть пострадавшие. По данным пресс-службы Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, на судне находились 14 членов экипажа и 4 человека, не являющиеся членами экипажа, которые проводили ремонтные сварочные работы. По уточненным данным, в результате происшествия 2 члена экипажа судна и 4 человека, проводившие сварочные работы на судне, были госпитализированы в медицинское учреждение с термическими повреждениями. Судно осталось на плаву [1].

Нередко пожары возникают от брошенных непотушенных окурков или спичек, от небрежности при пользовании зажигательными приспособлениями, освещения спичками, свечами и другим открытым пламенем, оставление без присмотра бытовых электрических приборов. Весьма наглядным примером последнего может служить гибель канадского пассажирского парохода «Нороник». Корабль был построен в 1913 г. в соответствии с требованиями высшего класса Ллойда для пассажирских судов при плавании по Великим озерам. Валовая вместимость судна 6 905 рег. т, длина 110 м, ширина 15,8 м, высота борта 7,6 м.

Пожар произошел в 18 часов 16 сентября 1949 г. «Нороник», имея на борту 524 пассажира и 171 члена экипажа, ошвартовался у причала в г. Торонто, где он должен был простоять сутки. К 23 часам часть пассажиров-туристов, закончив осмотр достопримечательностей города, возвратилась на судно. Было уволено на берег на всю ночь 99 % команды. Капитан парохода также был на берегу. В полночь на вахте находилось всего 15 человек.

В 1 час 15 мин один из пассажиров, проходя по главной палубе, заметил дым, выходящий из-под двери бельевой кладовой. Он позвал дежурного офицера, с которым они взломали дверь кладовой. Как только дверь открыли, огромные языки пламени вырвались из кладовой в коридор.

Один из пассажиров закричал «пожар!» и побежал по коридору. Этого было вполне достаточно, чтобы на судне началась паника. Разбуженные пассажиры стали собираться у охваченной пламенем кладовой. Очаг пожара своевременно ликвидировать не удалось, и пламя охватило часть коридора. Пока прибыла городская пожарная команда, огонь перекинулся с главной на верхние палубы. Никто из команды не позаботился дать сигнал пожарной тревоги. Многие пассажиры узнали о пожаре только тогда, когда огонь преградил

им выходы из кают. Сотни людей в панике метались по четырем палубам парохода в поисках выходов, ведущих к пассажирскому трапу на берег.

Люди, заблудившись в помещениях судна, попали в сильно задымленные коридоры и погибли от удушья. Оставшаяся на борту парохода команда растерялась и не смогла наладить организованную эвакуацию пассажиров. Несмотря на то, что судно было ошвартовано бортом у причала, 136 человек стали жертвами этого пожара.

К утру от «Нороник» остался обгоревший дымящийся остов. Хотя кладовая была полностью уничтожена огнем, экспертам удалось установить причину пожара. Это был электрический утюг, оставленный включенным в запертом помещении. Старая планировка судна и роскошная отделка явились причиной чрезвычайно быстрого распространения пожара [2].

Чтобы качественно и грамотно произвести расследование пожара на судне, необходимо как можно быстрее и максимально внимательно произвести осмотр места пожара. При производстве осмотра места пожара на судне фиксируют положение предметов, материалов и оборудования, степень и характер их повреждения огнем. По видимым очаговым признакам и направленности горения делают предварительные выводы об очаге пожара. На этой стадии устанавливают и фиксируют те признаки, которые после разбора обгоревших конструкций и расчистки места пожара могут быть утрачены.

Стадия динамического осмотра сопровождается вскрытием, разборкой конструкций, препятствующих доступу к участкам, где необходимо провести детальный осмотр. При этом расчищают палубу, перемещают предметы, материалы и их остатки. Более детально исследуются признаки очага пожара. Обязательно расчищают зону предполагаемого очага, так как здесь могут оказаться дополнительные признаки и вещественные доказательства, подтверждающие или исключающие предположения относительно причин пожара и его очага. Осмотр обычно сопровождается фотографированием.

Проведение экспертиз, лабораторных анализов и технических расчетов оказывает серьезную помощь объективному расследованию.

Часто простой и ясный, на первый взгляд, вопрос при более глубоком исследовании его экспертом получает совершенно иное освещение. Например, на одном из судов пожар в машинном отделении, начавшийся с возгорания топлива на дизель-генераторе, не был ликвидирован с помощью стационарной системы пожаротушения, несмотря на то, что в процессе тушения был выпущен двойной запас огнетушащего вещества БФ-2. При расследовании аварии сложилось общее мнение, что пожар не удалось быстро ликвидировать из-за неплотно закрытой двери, находившейся недалеко от очага пожара, и от подачи в это помещение сжатого пускового воздуха из перегоревших воздушных трубопроводов. Однако при проведении экспертизы и лабораторных анализов было доказано, что примененная огнетушащая жидкость БФ-2 была некачественной и именно поэтому пожар не был потушен стационарной системой. В результате наметилась другая версия в расследовании, а ответственными за происшествие оказались другие лица.

При очень сложных случаях экспертиза поручается государственным учреждениям, например, научно-исследовательскому институту. Такие экспертизы, как правило, бывают максимально объективными и высококачественными.

Во всех случаях экспертов тщательно знакомят с обстоятельствами дела, дают возможность провести осмотр места пожара и отвечают на возникшие у них вопросы [3].

Основным условием недопущения пожара на судне является постоянная бдительность со стороны судовой администрации, особенно при наличии на судне огнеопасных грузов, и строгое выполнение противопожарных правил.

В частности, на судах необходимо соблюдать следующие правила:

1. Содержать в полном порядке и исправности все противопожарные средства.
2. На судно не принимать грузы, в противопожарном отношении характер которых не известен. Строго соблюдать правила погрузки, укладки и перевозки огнеопасных грузов и грузов, подверженных самовозгоранию.

3. Тщательно проверять грузы, поступающие на судно, чтобы предупредить угрозу попадания на борт легковоспламеняющихся веществ в ненадлежащей упаковке.

4. Необходимо чаще проводить учения команды, объявляя пожарные тревоги, чтобы экипаж судна мог в случае пожара быстро среагировать, каждый знал свои обязанности и умел обращаться с противопожарным оборудованием.

5. Необходимо проводить повышение квалификации капитанов судов в области вопросов, касающихся специфики производства неотложных следственных действий и возбуждения уголовного дела в порядке, установленном ст. 146 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (УПК РФ), по тому как эти процессуальные обязанности возлагаются на капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, – по уголовным делам о преступлениях, совершенных на данных судах в порядке ст. 40 УПК РФ [4]. Тщательно изучить состав преступления ст. 168 Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ) «Уничтожение или повреждение чужого имущества по неосторожности» при условии уничтожения или повреждения чужого имущества в крупном размере в результате неосторожного обращения с огнем или иными источниками повышенной опасности, а, так же ст. 219 УК РФ «Нарушение требований пожарной безопасности» [5].

6. Строго запрещать курение в трюмах, каютах и на палубах возле грузовых люков.

7. Во время производства ремонтных работ на судне установить наблюдение за выполнением требований пожарной безопасности за данным процессом, проверять место ремонта после ухода рабочих – не осталось ли после них открытого огня или тлеющих поверхностей и предметов.

8. Если ремонт производится в доке, капитан судна должен заранее позаботиться об обеспечении судна береговыми средствами для быстрой ликвидации огня в случае возникновения пожара.

9. В ночное время иметь тщательное наблюдение за помещениями общего пользования, особенно на пассажирских судах. За лицами, которые хотят пройти на корабль под тем или иным предлогом.

10. Постоянное наблюдение и забота об исправном состоянии и действии всех противопожарных средств и систем на судне, то есть соблюдением требований пожарной безопасности, должны быть возложены на старшего помощника капитана, который вместе с тем должен немедленно устранять все обнаруженные недостатки и докладывать капитану судна о состоянии противопожарных средств и систем не реже раза в неделю или чаще [6].

Литература

1. Юга. ру. URL: <https://www.yuga.ru/news/338958/> (дата обращения: 23.10.2016).
2. История в историях. URL: http://wordweb.ru/mor_kat/43.htm. (дата обращения: 23.10.2016).
3. Расследование пожаров. URL: <http://ilovediving.ru/articles/rassledovanie-pozharov>. (дата обращения: 23.10.2016).
4. КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195928/ (дата обращения: 23.10.2016).
5. Косякова Н.С. Квалификация преступлений, подследственных органам дознания МЧС России: учеб. пособие / под ред. Э.Н. Чижикова. СПб.: С.-Петербург. ун-т ГПС МЧС России, 2015. С. 23, 35.
6. Booking.com. URL: <http://flot.com/publications/books/shelf/shipwrecks/13.htm>. (дата обращения: 23.10.2016).