**СЛАЙД 1**

**«ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ БЕЗОПАСНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ, ОБЪЕКТОВ ЖИЗНЕОБЕСПЕЧЕНИЯ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТОВОГО ГОРОДА»**

В настоящее время интенсивное развитие морских перевозок повышает актуальность проблем обеспечения пожарной безопасности на таких объектах стратегического значения, как морские порты и терминалы.

Портовая деятельность является средоточием различного рода техногенных рисков, самые серьезные из которых – риски возникновения пожаров.

Пожарная безопасность морских портов является важным элементом в системе обеспечения стабильной работы объектов транспортной инфраструктуры. Практически каждый пожар дестабилизирует работу порта и нарушает всю структуру цепочки поставок в региональных, национальных и международных логистических системах.

Развитие пожаров на морских судах значительно отличается от аналогичных процессов на наземных сооружениях. Эти отличия обусловлены особенностями конструкции судов, наличием развитой системы вентиляции, недостаточного естественного освещения, плотного задымления, и теплопроводности конструкций судна при большой скорости распространения горения по коридорам, шахтам трапов и вентиляционным каналам, отсутствием безопасных путей эвакуации и характером пожарной нагрузки.

Поэтому проблемы предотвращения возникновения и тушения пожаров на морских судах выделяются особенно остро, и по сей день волнуют специалистов и общественность своей актуальностью и злободневностью.

**СЛАЙД 2**

По данным статистики пожары, возникающие в море и портах, и приведенные данные говорят о том, что мировой флот ежесуточно теряет в среднем два судна в результате частичного или полного уничтожения их огнем.

За последние десять лет от огня пострадало свыше 4,5 тысяч судов мирового флота. Более 30% из них были уничтожены полностью.

История полна трагических примеров, когда нарушение норм пожарной безопасности при проведении грузовых операций в портах приводили к катастрофическим последствиям. Некоторые инциденты отразил на слайде2.

В настоящее время уровень безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры портов оценивается как «недостаточный», а в большинстве случаев – как «опасный» и «критический», что определяет высокую вероятность возникновения пожаров на территории портов.

**СЛАЙД 3**

Коротко о проблемных местах в обеспечении ПБ:

1. **Отсутствие специализированных пожарных судов и техники, способной, с моря тушить современные суда.**

Разве нормальным является тот факт, что в Азово-Черноморском бассейне нет современных морских судов для борьбы с пожарами, а в порту Новороссийск с его крупнейшими в стране нефтетерминалами пожарную готовность несет один единственный устаревший катер «МАРС» (1970 г. постройки) с пожарным расчетом из 6 человек, (с двумя лафетными стволами и емкость пенообразователя всего 20 м3?)

Есть в Новороссийске спасательные буксирные суда, способные вести борьбу с пожарами на небольших судах, но средний срок службы таких судов – 30 лет и у всех эти сроки уже вышли, противопожарная система имеет значительный износ и требует капитального ремонта или замены, плюс не рассчитана на тушение современных судов, дедвейтом 50 000 и более.

Все это вызывает обеспокоенность, и, более того, тревогу, учитывая, что сегодня порты являются концентраторами и средоточием рисков, самые серьезные из которых – риски возникновения пожаров.

1. **Вторая проблема – это отсутствие персонала, обученного личного состава пожарных подразделений, способных вести борьбу с пожарами на морских судах.**

Расчет на пожарные силы МЧС при тушении пожаров в порту не оправдывается. В МЧС нет требований и программ подготовки по организации и ликвидации пожаров и проведении аварийно-спасательных работ на морских судах, и поэтому пожарные расчеты МЧС не владеют спецификой тушения пожара на судах, и нередко проигрывают борьбу с огнем на судах.

1. **Третья проблема. Опасные грузы (взрывопожароопасные, легковоспламеняющиеся) и военные грузы.**

Оснований для беспокойства более чем достаточно: за последние 5 лет количество наименований опасных грузов, перерабатываемых в порту Новороссийск, увеличилось с 19 до 210.

Проблема заключается в том, что никто из стивидоров и диспетчеров терминала, капитанов судов, морской администрации, тем более МЧС, не проводит анализ, расчет и оценку совместимости погрузки и нахождения судов с разными опасными грузами на одном причале. Не оцениваются риски достаточности у терминала ресурсов и средств для тушения возможного пожара, нет ни на терминале, ни в МЧС процедуры и технологии с выбором оптимального плана мероприятий по тушению различных опасных грузов в порту и на судне, включая оценку успешности реализации плана.

*Как пример: один пароход грузится* ***аммиачной селитрой****, второй рядом с ним на причале стоит под выгрузкой* ***серы****, третий – на причале напротив грузится* ***углем****, и пароход, который грузят селитрой* ***бункеруют (заправляют) топливом.***

*При малейшей искре, при попадании топлива в груз селитры, особенно летом, при температуре более 35°С возможно самовозгорание селитры и последствия будут катастрофические. Такой инцидент уже имел место. Жертвы более 6000 человек.*

Особо отмечаю, что центральная часть порта Новороссийск непосредственно примыкает к жилой зоне города. Рассчитанные по специальным методикам потенциальные зоны поражения перекрывают одна другую, распространяясь на жилые массивы и важные объекты жизнеобеспечения и социальной инфраструктуры. При возможных техногенных авариях «пострадает» и сам порт, и прилегающие к нему застройки.

1. **Четвертая, самая главная проблема.** Отсутствие комплексной системы предупреждения и возникновения ЧС, информационно-аналитической поддержки управления при тушении пожаров в морских портах.

Реальный анализ состояния ПБ проводился на Балтике в порту Калининград и на юге России в порту Новороссийск в 2019 году.

Уровень состояния этих объектов **«ограниченно соответствуют требованиям ПБ»** и наиболее уязвимым местом, является СИСТЕМА управлением при тушении пожаров в морских портах (точнее сказать, отсутствие такой системы).

**СЛАЙД 4**

Исходя из всего сказанного есть ряд предложений, реализация которых, поможет исправить ситуацию с безопасностью портовой инфраструктуры, сделать труд сотен тысяч людей в портовых городах безопасным, а жизнь комфортной.

С этой целью, необходимо, (и уже давно созрела необходимость), в организации комплексного подхода при решении вопросов профилактики и тушении пожаров в морских портах:

1. Первое. Это создание профессиональных пожарных подразделений по предупреждению пожаров и проведению первоочередных мер по тушению на начальной стадии с использованием первичных средств и опорных пунктов пожаротушения, как на судах, так и в портах *(Это могут быть добровольные, частные и ведомственные подразделения как штатные, так и договорные);*
2. Организация постоянного обучения, аттестации и переаттестации личного состава и руководителей пожарных подразделений на право руководства и тушения пожаров на морских судах;
3. Третье предложение основано на Модификации существующего подхода в тушении пожаров на территории морских портов, путем разработки и внедрения «Системы информационно-аналитической поддержки управления» при тушении пожаров, координации действий пожарных подразделений, и создании в портах ситуационных (координационных центров);
4. Далее, необходимо автоматизировать процесс обнаружения и тушения пожара в портах, путем разработки отечественного программного обеспечения, и подключения к этому ПО, всех структур и служб, которые задействованы в погрузке каждого конкретного судна в порту *(это диспетчера терминалов, служба безопасности порта, береговая охрана, АМП, ФСБ, МЧС и т.д.).*
5. Ну и законодательная сторона вопроса по корректировке устаревших норм и правил ПБ в морских портах, разработка отдельного регламента и межведомственного (Минтранс и МЧС) руководства устанавливающего правила ПБ и порядок тушения пожаров в морских портах.

**СЛАЙД 5**

Благодарю за внимание.