

# ПРАВИЛА

## КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

### ЧАСТЬ VI ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

НД № 2-020101-158



Санкт-Петербург

## **ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ (ЧАСТЬ VI)**

---

Настоящая версия части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки высокоскоростных судов Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) утверждена в соответствии с действующим положением и вступает в силу 1 июля 2024 года.

Настоящая версия составлена на основании версии от 1 июля 2023 года и Бюллетеня изменений № 24-85182 с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту опубликования (см. Перечень изменений).

**ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ<sup>1</sup>**

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

---

<sup>1</sup> За исключением изменений и дополнений, вводимых Бюллетенями, а также опечаток.

## 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**1.1** На высокоскоростные суда<sup>1</sup> распространяются требования части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов<sup>2</sup>, включая указания на Международный кодекс по применению процедур испытаний на огнестойкость<sup>3</sup> в той мере, в какой они применимы и целесообразны с учетом приведенных ниже требований. При этом по отношению к судам валовой вместимостью менее 500 могут быть применены требования разд. 8 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации.

**1.2** Определения и пояснения, относящиеся к общей терминологии, приведены в 1.1 части I «Классификация» Правил классификации и постройки высокоскоростных судов<sup>4</sup>, частях VI «Противопожарная защита» и XVI «Конструкция и прочность судов из полимерных композиционных материалов» Правил классификации.

**1.3** В настоящей главе дополнительно приняты следующие определения.

Дымонепроницаемый или способный предотвращать прохождение дыма означает, что перекрытие, изготовленное из негорючих или огнезадерживающих материалов, способно предотвращать прохождение дыма при окружающей температуре.

Зоны повышенной пожароопасности, обозначенные в [табл. 2.5-2](#) и [2.6-2](#) буквой «А», включают в себя:

помещения машинные, определенные в 1.2.1 части I «Классификация»;

грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки;

помещения, содержащие опасные грузы;

помещения специальной категории;

кладовые, содержащие воспламеняющиеся жидкости;

камбузы;

магазины площадью 50 м<sup>2</sup> и более, в которых продаются горючие жидкости;

магистральные каналы, непосредственно связанные с указанными выше помещениями.

Зоны умеренной пожароопасности, обозначенные в [табл. 2.5-2](#) и [2.6-2](#) буквой «В», включают в себя:

помещения вспомогательных механизмов, определенные в 1.2.1 части I «Классификация»;

хранилища для упакованных напитков, содержание алкоголя в которых не превышает 24 % в объеме;

помещения для экипажа со спальными местами; служебные помещения.

магазины площадью менее 50 м<sup>2</sup>, содержащие для продажи ограниченное количество горючих жидкостей и не имеющие отдельного складского помещения;

магазины площадью более 50 м<sup>2</sup>, не продающие горючие жидкости;

магистральные каналы, непосредственно связанные с указанными выше помещениями.

<sup>1</sup> В дальнейшем — ВСС.

<sup>2</sup> В дальнейшем — Правила классификации.

<sup>3</sup> В дальнейшем — Кодекс ПИО.

<sup>4</sup> В дальнейшем — настоящие Правила.

Зоны малой пожароопасности, обозначенные в [табл. 2.5-2](#) и [2.6-2](#) буквой «С», включают в себя:

помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности, указанные в 1.2.1 части I «Классификация»;

грузовые помещения;

отсеки топливных танков;

общественные помещения;

цистерны, пустые пространства и районы малой пожароопасности или пожаробезопасные;

закусочные;

магазины, иные чем в вышеуказанных зонах;

коридоры в районе пассажирских помещений и выгородки трапов;

жилые помещения для экипажа, не содержащие спальных мест;

магистральные каналы, непосредственно связанные с указанными выше помещениями.

МКМПОГ — Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый резолюцией ИМО MSC.122(75) с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.157(78), MSC.205(81), MSC.262(84), MSC.294(87), MSC.328(90), MSC.372(93), MSC.406(96), MSC.442(99).

Места эвакуации и внешние пути эвакуации, обозначенные в [табл. 2.5-2](#) и [2.6.2](#) буквой «Е», — пространства, включающие следующие районы:

внешние трапы и открытые палубы, используемые в качестве путей эвакуации;

внутренние и внешние места сбора;

пространства открытой палубы и закрытые площади для прогулок, образующие места посадки в спасательные шлюпки и плоты и места их спуска;

борт судна до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке, стороны надстроек и рубок, расположенные ниже районов посадки на спасательные плоты и скаты и смежные с ними районы.

В отношении указанной в [1.3](#) классификации помещений должны применяться следующие дополнительные критерии:

**.1** если помещение разделено частичными переборками на два (или более) меньших района, так что они образуют выгороженные помещения, то эти выгороженные помещения должны быть ограничены переборками и палубами в соответствии с [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#) в зависимости от случая. Однако если разделяющие переборки таких помещений являются, по меньшей мере на 30 % открытыми, то эти помещения могут рассматриваться как одно помещение;

**.2** шкафы, занимающие на палубе площадь менее 2 м<sup>2</sup>, могут считаться частью помещения, которое они обслуживают, при условии что они имеют открытую вентиляцию в помещении и не содержат никакого материала или оборудования, которые могут представлять пожароопасность;

**.3** если помещение имеет особые характеристики двух или более групп помещений, время конструктивной противопожарной защиты перекрытий должно быть самым большим для данных групп помещений. Например, время конструктивной противопожарной защиты перекрытий помещений аварийных генераторов должно быть самым большим для данного помещения, когда оно рассматривается в качестве поста управления (D) и машинного помещения (A).

Огнезадерживающие материалы означают материалы, препятствующие распространению пламени, имеющие характеристики, соответствующие критериям части 10 Кодекса ПИО.

Огнестойкие конструкции означают конструкции, образуемые переборками и палубами и изготовленные из негорючих или огнезадерживающих материалов, которые по своим изоляционным или огнестойким свойствам отвечают следующим требованиям:

они должны иметь соответствующие элементы жесткости;

их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения дыма и пламени в течение соответствующего времени стандартных испытаний;

если требуется, они должны сохранять несущую способность в течение соответствующего времени стандартных испытаний;

они должны иметь такие изолирующие свойства, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140 °С по сравнению с первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 180 °С по сравнению с первоначальной в течение соответствующего времени стандартных испытаний;

должно быть выполнено испытание опытного образца переборки или палубы в соответствии с Кодексом ПИО, чтобы убедиться, что они отвечают вышеуказанным требованиям.

Открытые пространства, обозначенные в [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#) буквой «F», означают пространства, включающие открытые участки, не являющиеся постами управления местами эвакуации и внешними путями эвакуации.

**1.4** Закрытые помещения с пониженной освещенностью (кинозалы, дискотеки и подобные помещения) не допускаются. Буфеты, которые не содержат оборудования для приготовления горячей пищи с открытыми нагреваемыми поверхностями, могут допускаться. Камбузы, если они имеются, должны полностью отвечать требованиям 2.1.5.2 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации.

**1.5** Элементы конструктивной противопожарной защиты должны рассматриваться с учетом распространения тепла и необходимости оборудования тепловых барьеров.

**1.6** На каждом судне должны быть схемы противопожарной защиты, которые должны отвечать требованиям 1.4 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации.

## 2 КОНСТРУКТИВНАЯ ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

**2.1** Требования к материалам.

**2.1.1** Указанные ниже требования применяются ко всем судам независимо от конструктивных материалов корпуса.

**2.1.2** Корпус, надстройка, конструктивные переборки, палубы, рубки и пиллерсы должны быть изготовлены из одобренных негорючих материалов, обладающих соответствующими конструктивными свойствами. Использование других огнезадерживающих материалов может допускаться при условии выполнения требований настоящего раздела и соответствия материалов требованиям Кодекса ПИО.

Требования [2.1.2](#) не применяются к таким выступающим конструкциям, как воздушные винты, воздушные каналы, ведущие к винтам, передаточные валы, рули и другие поверхности управления, стойки, рангоут, гибкие ограждения и т.д., которые не являются частью основной конструкции судна.

**2.1.3** Все разделяющие конструкции, подволоки или зашивки, если они не являются огнестойкими, должны быть из негорючих или огнезадерживающих материалов. Предотвращающие тягу устройства должны быть из негорючих или огнезадерживающих материалов.

**2.1.4** Если изоляция устанавливается в зонах, где она может входить в контакт с любыми воспламеняющимися жидкостями или их парами, ее поверхность должна быть непроницаемой для таких жидкостей или паров.

Огнестойкая изоляция в таких помещениях может быть закрыта металлическими листами (не имеющими отверстий) или паронепроницаемой стеклотканью, тщательно загерметизированной на стыках.

**2.1.5** Мебель в жилых помещениях должна соответствовать следующим требованиям:

вся ящичная мебель, например письменные столы, гардеробы, туалетные столики, бюро и кухонные шкафы, должна быть полностью изготовлена из одобренных негорючих или огнезадерживающих материалов, однако ее открытая поверхность может иметь горючую облицовку с теплотворной способностью не выше 15 МДж/м<sup>2</sup>;

вся мебель, такая как кресла, диваны и столы должна быть изготовлена с применением каркасов из негорючих или огнезадерживающих материалов;

вся мягкая мебель должна быть обшита материалами, обладающими способностью сопротивляться воспламенению и распространению пламени, что определяется Кодексом ПИО.

**2.1.6** Драпировки, занавеси и другие висячие ткани, постельные принадлежности, материалы для покрытия палуб должны быть одобренного Регистром типа на основании положительных результатов стандартных испытаний по Кодексу ПИО.

**2.1.7** Следующие поверхности должны быть выполнены, как минимум, из материалов, имеющих характеристики медленного распространения пламени с учетом [2.1.8](#):

**.1** открытые поверхности коридоров, выгородок трапов, переборок (включая окна), облицовок перегородок и зашивок подволоков во всех общественных помещениях, жилых помещениях команды, служебных помещениях, постах управления, внутренних местах сбора и эвакуации;

**.2** поверхности в скрытых и недоступных местах коридоров и выгородок трапов, общественных и служебных помещениях, жилых помещениях команды, постах управления и внутренних местах сбора и эвакуации.

Требования [2.1.7](#) не применяются к перегородкам, окнам и бортовым иллюминаторам, изготовленным из стекла, которые считаются негорючими и отвечающими требованиям к поверхностям с характеристиками медленного распространения пламени или к предметам и материалам, упомянутым в [2.1.5](#)<sup>1</sup>.

**2.1.8** Любой тепло- и звукоизоляционный материал должен быть негорючим, за исключением случаев, когда настоящими Правилами допускается применение огнезадерживающих материалов.

**2.1.9** Поверхности, указанные в [2.1.7.1](#), должны быть выполнены из материалов, которые под воздействием пожара не будут выделять дым и токсичные газы в чрезмерных количествах, что определяется Кодексом ПИО.

**2.1.10** Пустые отсеки, в которых для обеспечения запаса плавучести судна используются горючие материалы низкой плотности, должны быть защищены от смежных пожароопасных зон огнестойкими конструкциями в соответствии с [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#). Кроме того, помещения и закрывающие их устройства должны быть газонепроницаемыми, но иметь вентиляцию с выпуском в атмосферу.

**2.1.11** В помещениях, где разрешается курить, должны быть установлены негорючие урны. В помещениях, где курить не разрешается, должны быть вывешены соответствующие надписи.

**2.2** Закрытие проемов дверей и других отверстий.

**2.2.1** За исключением люков между грузовыми помещениями, помещениями специальной категории, кладовыми и багажными помещениями, а также между такими помещениями и открытыми палубами, все отверстия должны быть снабжены постоянно установленными средствами закрытия, которые должны быть по меньшей мере такой же огнестойкости, как и перекрытия, в которых они установлены.

**2.2.2** Должна быть обеспечена возможность открытия и закрытия каждой двери с любой стороны переборки только одним человеком.

**2.2.3** Противопожарные двери в ограничивающих конструкциях зон повышенной пожароопасности и выгородок трапов должны отвечать следующим требованиям.

**2.2.3.1** Двери должны быть самозакрывающимися и закрываться при угле наклона до 3,5° в сторону, противоположную закрытию. Время закрывания поворотных дверей при нахождении судна на ровном киле должно составлять не более 40 с, но не менее 10 с, считая от начала их движения. Раздвижные двери, при нахождении судна на ровном киле должны перемещаться с равномерной скоростью не более 0,2 м/с, но не менее 0,1 м/с.

**2.2.3.2** Двери с дистанционным управлением или двери с приводом от источника энергии должны быть оборудованы сигнализатором, который подает сигнал в течение, по меньшей мере, 5 с, но не более 10 с до того, как дверь начинает перемещаться, и продолжает подачу сигнала до полного закрытия двери. Двери должны быть устроены таким образом, чтобы вновь открываться при контакте с препятствием, возникшим при их закрытии; при этом они должны открываться с обеспечением свободного прохода шириной не более 1 м от точки контакта.

**2.2.3.3** Все двери должны дистанционно и автоматически освобождаться из поста управления, где несется постоянная вахта, либо одновременно, либо по группам, а также отдельно с места, с обеих сторон двери. Должна быть предусмотрена индикация на индикаторной панели в центральном посту управления, где несется постоянная вахта, о том, находятся ли двери с дистанционным управлением в закрытом состоянии. Освобождающий механизм дверей должен быть устроен так, чтобы двери автоматически закрывались в случае повреждения системы управления или главного источника подачи энергии. Выключатели освобождения двери должны иметь положения «включено» – «выключено» для предотвращения автоматического возврата системы в исходное состояние. Устройства, удерживающие дверь в открытом состоянии и не контролируемые с поста управления, запрещены.

<sup>1</sup> См. пункт 7.9.3.4 Кодекса ВС и пункты 1 и 5.1 приложения 2 Кодекса ПИО.



**2.2.3.4** В непосредственной близости от дверей с приводом от источника энергии должны быть предусмотрены местные аккумуляторы энергии, чтобы обеспечить при нарушении системы управления или выходе из строя главного источника энергии, по меньшей мере, 10-кратное срабатывание этих дверей в положениях «полностью открыто» – «полностью закрыто» при местном управлении.

**2.2.3.5** Двери с двойными створками, оборудованные защелками-стопорами для обеспечения огнестойкости, должны иметь защелку, которая срабатывает автоматически при использовании дверей в случае, когда система управления ими отключена.

**2.2.3.6** Автоматически закрываемые двери с приводом от источника энергии, ведущие непосредственно в помещения специальной категории, не требуют оборудования аварийно-предупредительной сигнализацией и механизмами дистанционного освобождения, требуемыми в [2.2.3.2](#) и [2.2.3.3](#).

**2.2.3.7** Дверь, закрываемая дистанционно из поста управления с постоянной вахтой, должна быть оборудована устройством местного управления для повторного ее открытия с обеих сторон. После открытия таким устройством дверь должна автоматически закрываться.

**2.2.3.8** Нарушение в одной из дверей системы управления или общей системы подачи электроэнергии не должно оказывать влияния на функционирование других дверей.

**2.2.3.9** Должен быть обеспечен доступ к элементам местной системы управления с целью регулировки и технического обслуживания.

**2.2.3.10** Двери с механическим приводом должны быть оборудованы системой управления одобренного типа, обеспечивающей их функционирование во время пожара, что определяется Кодексом ПИО. Эта система должна удовлетворять следующим требованиям:

.1 система управления при работе от источника энергии должна сохранять работоспособность в течении не менее 60 мин при температуре не ниже 200 °С;

.2 энергоснабжение приводов дверей, не подвергающихся воздействию пожара, не должно нарушаться;

.3 при повышении температуры свыше 200 °С, система управления должна автоматически отключаться от энергоснабжения и обеспечивать удержание двери в закрытом положении, по крайней мере, до достижения температуры 945 °С.

**2.2.3.11** Двери в дымопроницаемых конструкциях должны быть самозакрывающегося типа. Двери, которые обычно находятся в открытом положении, должны закрываться автоматически или дистанционно с поста управления с постоянной вахтой.

**2.2.4** Требования к огнестойкости наружных конструкций, обращенных в сторону открытых палуб, не распространяются на остекленные переборки, окна, иллюминаторы, а также наружные двери надстроек и рубок.

**2.2.5** В общественных помещениях, жилых помещениях команды, служебных помещениях, постах управления, коридорах и трапах воздушные пространства за подволоками, панелями и зашивками должны быть надлежащим образом разделены плотно прилегающими, предотвращающими тягу заделками, размещенными на расстоянии не более 14 м друг от друга. Предотвращающие тягу заделки (заделки) не требуются в общественных помещениях на судах категории А, имеющих только одно общественное помещение, а на других судах — в помещениях с открытыми подволоками (перфорированными подволоками), если открытое пространство составляет 40 % или более и подволок устроен таким образом, что пожар за подволоком можно легко увидеть и потушить.

**2.2.6** На ходовом мостике должны быть предусмотрены индикаторы, указывающие на закрытие любой противопожарной двери, ведущей в помещение специальной категории или в помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или из них.

**2.2.7** Противопожарные двери в ограничивающих конструкциях помещений специальной категории, ведущие в помещения, расположенные ниже палубы для перевозки транспортных средств, должны быть оборудованы комингсами высотой не менее 100 мм.

**2.3** Устройство трапов.

**2.3.1** Для внутренних трапов, соединяющих две палубы, выгородки с самозакрывающимися дверями могут располагаться только на одной из них. При этом время противопожарной защиты этих выгородок должно соответствовать требованиям [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#) для конструкций, разделяющих помещения, обслуживаемые данным трапом.

**2.3.2** Устройство шахт лифтов должно предотвращать проникновение дыма и пламени из одного межпалубного пространства в другое и должно быть снабжено средствами закрытия, чтобы не допустить тяги и проникновения дыма.

**2.3.3** Открытые трапы могут устанавливаться в общественных помещениях, состоящих только из двух палуб, при условии что трапы полностью расположены в пределах таких общественных помещений и выполнены следующие условия:

- .1** все уровни используются для одной цели;
- .2** открытый район между нижней и верхней частями помещения составляет, по меньшей мере 10 % площади палубы между верхней и нижней частями помещения;
- .3** конструкция такова, что находящиеся в помещении люди должны в целом знать о возникновении пожара или другой опасной ситуации в помещении или об этом им может быть легко сообщено;
- .4** с обеих уровней помещения предусмотрены достаточные пути эвакуации, ведущие непосредственно в смежный безопасный район или отсек; и
- .5** все помещение обслуживается одной секцией спринклерной системы.

**2.4** Огнестойкие конструкции.

**2.4.1** Зоны повышенной и умеренной пожароопасности должны быть ограничены огнестойкими конструкциями, за исключением случаев, когда отсутствие любой такой конструкции не повлияет на безопасность судна. Эти требования могут не применяться к тем частям конструкции судна, которые соприкасаются с водой на расстоянии, по меньшей мере 300 мм ниже ватерлинии в состоянии судна порожнем в водоизмещающем режиме, однако следует должным образом учитывать влияние температуры корпуса, соприкасающегося с водой, и теплопередачи от любой неизолированной конструкции, расположенной выше уровня воды.

**2.4.2** Огнестойкие переборки и палубы должны иметь конструкцию, способную выдерживать стандартное огневое испытание в течение 30 мин для зон умеренной пожароопасности и 60 мин для зон повышенной пожароопасности, за исключением случаев, предусмотренных в [2.5.2](#) и [2.6.2](#).

Для открытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (пространств категории F), не являющихся существенными элементами основной несущей конструкции, в которые не предусмотрены доступ пассажиров и членов экипажа при аварийных ситуациях, время конструктивной противопожарной защиты может быть уменьшено до 0 мин.

**2.4.3** Основные несущие конструкции в зонах повышенной и умеренной пожароопасности и конструкции, поддерживающие посты управления, должны быть так размещены и так распределять нагрузку, чтобы конструкция корпуса и надстройки не разрушалась под воздействием пламени в течение соответствующего времени противопожарной защиты. Несущая конструкция должна отвечать требованиям [2.4.4](#) и [2.4.5](#).

Изоляция несущих конструкций из стали, за исключением относящихся к перекрытиям, огнестойкость которых регламентирована табл. [2.5.2](#) и [2.6.2](#), не требуется.

**2.4.4** Если конструкции, указанные в [2.4.3](#), изготовлены из алюминиевого сплава, их изоляция должна быть такой, чтобы температура основы не превышала более чем на 200 °С температуру окружающей среды в течение периодов времени, указанных в [2.4.2](#) с учетом указаний [2.5.2](#) и [2.6.2](#).

**2.4.5** Если конструкции, указанные в [2.4.3](#), выполнены из горючего материала, их изоляция должна быть такой, чтобы температура конструкций не повышалась до уровня, при котором произойдет их ослабление во время огневого испытания в соответствии с требованиями части 11 приложения 1 Кодекса ПИО, в такой степени, что несущая способность ухудшится в течение периодов времени, указанных в [2.4.3](#), [2.5.2](#) и [2.6.2](#).

Одобрение, полученное на основании стандартного испытания на огнестойкость в соответствии с требованиями части 11 приложения 1 Кодекса ПИО для переборки или палубы из определенного материала, может быть распространено на защиту пиллерсов из того же материала. Время конструктивной противопожарной защиты должно считаться таким же, как достигнутое при огневых испытаниях.

**2.4.6** Все двери и рамы в огнестойких конструкциях с устройствами, удерживающими их в закрытом состоянии, должны обеспечивать такую же огнестойкость и такую же непроницаемость для дыма и огня, как и переборки, в которых они установлены. Водонепроницаемые двери из стали могут не изолироваться. Если огнестойкая конструкция имеет отверстия для трубопроводов, каналов, органов управления, электрических кабелей или для цепей, то должны быть приняты меры и проведены необходимые испытания, в соответствии с Кодексом ПИО чтобы убедиться, что огнестойкость конструкции не ухудшается.

Если через водонепроницаемые огнестойкие перекрытия проходят валы механизмов, должны быть предусмотрены устройства для обеспечения того, чтобы не ухудшались требуемые водонепроницаемость и огнестойкость перекрытий.

**2.4.7** При одобрении деталей конструктивной противопожарной защиты необходимо учитывать опасность теплопередачи в точках пересечения и конечных точках требуемых тепловых барьеров.

**2.4.7.1** Для предотвращения теплопередачи в точках пересечения и конечных точках изоляция палубы, переборки или пиллерса, поддерживающего пост управления, должна проходить от точки пересечения или конечной точки на расстоянии, по меньшей мере 450 мм в случае стальных или алюминиевых конструкций (см. [рис. 2.4.7.1а](#) и [2.4.7.1б](#)).

**2.4.7.2** Если помещение разделено палубой или переборкой, а огнестойкая изоляция, требуемая для каждого помещения, различна, то изоляция с большим временем конструктивной противопожарной защиты должна проходить по палубе или переборке, которые имеют изоляцию с меньшим временем конструктивной противопожарной защиты на расстоянии, по меньшей мере 450 мм от ограничивающей конструкции между помещениями.

**2.4.7.3** Если в нижней части огнестойкой изоляции должен быть сделан вырез для стока, конструкция должна соответствовать элементам конструкции, показанным на [рис. 2.4.7в](#).

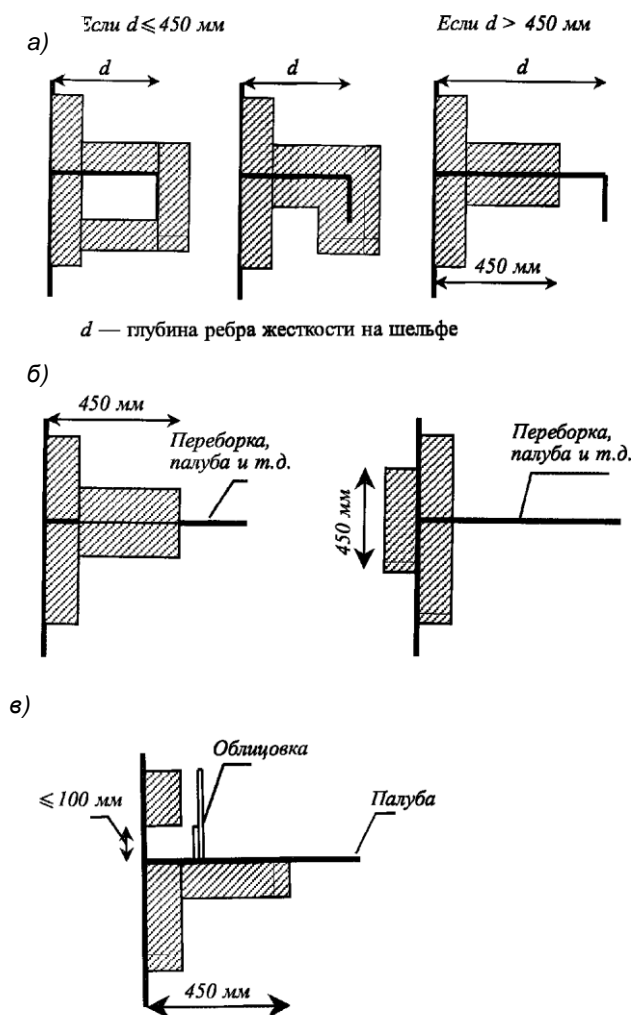


Рис. 2.4.7.1

**2.4.8** Могут допускаться вентиляционные отверстия во входных дверях в общественные туалеты, при условии что они расположены в нижней части двери и снабжены закрывающимися решетками, изготовленными из негорючего или огнезадерживающего материала, и приводятся в действие извне помещения.

**2.4.9** Ограничивающие конструкции помещений специальной категории должны иметь изоляцию в соответствии с [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#). Если требуется, может изолироваться только нижняя сторона автомобильной палубы помещения специальной категории или помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, включая такое открытое помещение. Автомобильные палубы, расположенные полностью в пределах помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, могут допускаться без конструктивной пожарной защиты, при условии что эти палубы не являются частью главной несущей конструкции судна или не обеспечивают ее поддержку и что приняты удовлетворительные меры для обеспечения того, чтобы на безопасность судна, включая эффективность борьбы с пожаром, целостность огнестойких перекрытий и пути эвакуации, не влияло частичное или полное разрушение этих внутренних палуб.

**2.5** Пассажирские суда.

**2.5.1** Требования настоящей главы дополняют изложенные в [2.1 – 2.4](#).

**2.5.2** Время конструктивной противопожарной защиты для разделяющих переборок и палуб должно соответствовать [табл. 2.5.2](#) (все периоды времени конструктивной противопожарной защиты основаны на ее обеспечении в течение 60 мин, как это указано в 13.1 части XVI «Спасательные средства»). Если для судов категории А в 13.1 части XVI «Спасательные средства» определен меньший период конструктивной противопожарной защиты, то периоды времени, приведенные выше в [2.4.2](#) и [2.4.3](#), могут быть пропорционально изменены. В любом случае время конструктивной защиты должно быть не менее 30 мин.

Таблица 2.5.2

**Время конструктивной противопожарной защиты для разделяющих переборок и палуб пассажирских судов**

Зоны \ Категории	A	B	C	D	E	F
Зоны повышенной пожароопасности	60 1,2	30	3	3 4	3	60 1,7,9
Зоны умеренной пожароопасности		30 2	3	3 4	3	3
Зоны малой пожароопасности			3	3 4	3	3
Посты управления				3 4	3 4	3
Места эвакуации и пути эвакуации					3	3
Открытые пространства						–

Примечания: Цифры по обе стороны от диагональной линии представляют собой требуемое время конструктивной противопожарной защиты для системы защиты на соответствующей стороне конструкции.

Когда стальная конструкция разделяет помещения различных зон, то время конструктивной противопожарной защиты устанавливается по наиболее пожароопасной.

**1.** Верхнюю сторону палуб в пределах помещений, защищенных стационарными системами пожаротушения, можно не изолировать.

**2.** Если смежные помещения входят в одну и ту же алфавитную категорию и стоит обозначение 2, переборку или палубу между такими помещениями можно не устанавливать, если Регистр сочтет это возможным. Например, переборка не требуется между двумя кладовыми.

Однако между машинным помещением и помещением специальной категории переборка требуется, даже если оба помещения входят в одну и ту же категорию.

**3.** Требования к огнестойкости не предъявляются, однако требуется наличие дымонепроницаемой перегородки, изготовленной из негорючего или огнезадерживающего материала.

**4.** Конструкции, ограничивающие посты управления, которые также являются и помещениями вспомогательных механизмов должны иметь огнестойкость 30 мин.

5. Специальных требований к материалам или огнестойкости ограничивающих конструкций нет, если в таблицах стоит только прочерк.
6. Время конструктивной противопожарной защиты составляет 0 мин, а время для предотвращения прохождения дыма и пламени составляет 30 мин, как определяется в течение первых 30 мин стандартного огневого испытания.
7. Огнезадерживающие конструкции могут не удовлетворять требованиям, предъявленным к огнестойким конструкциям (см. 1.3) в части их изолирующих свойств, регламентируемых температурами при стандартных испытаниях огнестойкости.
8. Если используется конструкция из стали, огнестойкие конструкции, смежные с пустыми пространствами, могут не отвечать требованию о соблюдении температурного перепада согласно стандартному испытанию (см. 1.3).
9. Время конструктивной противопожарной защиты может быть уменьшено до 0 мин в тех частях открытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые не являются существенными частями основной несущей конструкции судна, если пассажиры не имеют к ним доступа, а экипажу при любой аварии нет необходимости иметь к ним доступ.
10. На судах категории А время конструктивной противопожарной защиты может быть уменьшено до 0, если судно имеет только одно общественное помещение (исключая туалеты), защищенное спринклерной системой и примыкающее к рубке управления.

**2.5.3** При использовании [табл. 2.5.2](#) следует принимать к сведению, что название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Если для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к ограничивающим конструкциям между смежными помещениями, возникают сомнения относительно определения их категории для целей настоящего раздела, такие помещения должны рассматриваться как помещения той категории, к которой предъявляется наиболее строгое требование в отношении ограничивающих конструкций.

**2.5.4** На судах категории В общественные помещения должны быть разделены на зоны с учетом следующего.

**2.5.4.1** Судно должно быть разделено, по меньшей мере, на две зоны. Усредненная длина каждой зоны не должна превышать 40 м.

**2.5.4.2** Для находящихся в каждой зоне людей должен быть предусмотрен запасной безопасный район, в который можно эвакуироваться в случае пожара. Запасной безопасный район должен быть отделен от других пассажирских зон простирающимися от палубы до палубы дымонепроницаемыми конструкциями из негорючих или огнезадерживающих материалов. Запасным безопасным районом может быть другая пассажирская зона, при условии, что в случае аварии в ней может быть размещено дополнительное количество пассажиров.

Размер запасного безопасного района должен рассчитываться по числу размещаемых в нем пассажиров плюс 0,35 м<sup>2</sup> чистой площади на каждого из них.

**2.5.4.3** Запасной безопасный район должен располагаться, насколько это практически возможно, рядом с пассажирской зоной, для обслуживания которой он предназначен. Должны быть предусмотрены, по меньшей мере, два выхода из каждой пассажирской зоны, расположенные как можно дальше друг от друга и ведущие в запасной безопасный район. Должны быть предусмотрены пути эвакуации, обеспечивающие безопасную эвакуацию всех пассажиров и экипажа из запасного безопасного района в течение времени конструктивной противопожарной защиты для высокопожароопасных районов.

**2.5.5** Пассажирские суда категории А могут не разделяться на зоны.

**2.5.6** Посты управления, места установки спасательных средств, пути эвакуации и места посадки в спасательные шлюпки или плоты не должны, насколько это практически возможно, располагаться рядом с любыми зонами повышенной или умеренной пожароопасности.

**2.6** Грузовые суда.

**2.6.1** Требования настоящей главы дополняют изложенные в [2.1 – 2.4](#).

**2.6.2** Огнестойкость разделяющих переборок и палуб должна быть в соответствии с [табл. 2.6.2](#), на которую распространяются примечания к [табл. 2.5.2](#) и указания [2.5.3](#). Если для грузовых судов в 12.1 части XVI «Спасательные средства» определен любой другой меньший период времени конструктивной противопожарной защиты, то периоды времени, приведенные выше в [2.4.2](#) и [2.4.3](#), могут быть пропорционально изменены. В любом случае время конструктивной защиты должно быть не менее 30 мин.

Таблица 2.6.2

**Время конструктивной противопожарной защиты разделяющих переборок и палуб грузовых судов**

Зоны \ Категории	A	B	C	D	E	F
Зоны повышенной пожароопасности	60 1,2	30	3	3 4	3	–
Зоны умеренной пожароопасности	60 1,2	60 1	60 1,8	60 1	60 1	60 1,7
Зоны малой пожароопасности		6 2	3	3 4	3	–
Посты управления		6 2	6	60	6	3
Места эвакуации и пути эвакуации			3	3,4	3	–
Открытые пространства			3	30 8	3	3
				3 4	3 4	3
					3	–
					3	3
						–

**2.6.3** Посты управления, места установки спасательных средств, пути эвакуации и места посадки в спасательные шлюпки или плоты должны располагаться рядом с жилыми помещениями экипажа.

### 3 ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И СИСТЕМЫ

**3.1** Зоны повышенной пожароопасности должны быть защищены одобренной стационарной системой пожаротушения, которая соответствует потенциальной пожарной опасности, приводимой в действие из рубки управления или, если он предусмотрен, с поста управления. Должна быть предусмотрена возможность ручного местного и дистанционного управления системой из постов управления с постоянной вахтой.

Данная система должна соответствовать требованиям [3.2](#) и [3.3](#) либо положениям циркуляров ИМО MSC/Circ.1165, MSC/Circ.848, MSC.1/Circ.1267.

**3.1.1** Дополнительные стационарные системы пожаротушения, которые не требуются Кодексом ВС, но установлены на судне, должны отвечать требованиям по конструкции Кодекса ВС за исключением требования о второй подаче для стационарных систем газового пожаротушения.

**3.2** На всех судах, на которых в качестве огнетушащего вещества применяется газ, его количество должно быть достаточным для обеспечения двух независимых подач огнетушащего вещества. Вторая подача (пуск) вещества в помещение должна осуществляться только вручную с места за пределами защищаемого помещения. Если в помещении устанавливается местная система пожаротушения, отвечающая требованиям циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1387 и предназначенная для защиты от возгорания дизельного топлива, смазочного масла и гидравлического масла, которая размещается вблизи газоотводных коллекторов, турбонагнетателей или подобных нагретых поверхностей главных и вспомогательных двигателей, обеспечение второй подачи огнетушащего вещества не требуется.

**3.3** Стационарные системы пожаротушения (с учетом требований [1.1](#)) должны отвечать следующим требованиям.

**3.3.1** Не допускается применение огнетушащего вещества, которое само по себе или в предполагаемых условиях применения оказывает отрицательное воздействие на озоновый слой Земли и/или выделяет токсичные газы в опасном для человека количестве.

На судах, контракт на постройку которых заключен 01.01.2026 или после этой даты, запрещается использование в стационарных системах пенотушения или хранение пенообразователей, содержащих перфтороктансульфоновую кислоту (ПФОС).

**3.3.2** Должны быть предусмотрены средства закрытия всех отверстий, через которые в защищаемое помещение может поступать воздух или из защищаемого помещения может выходить газ.

Должна быть предусмотрена возможность закрытия отверстий, через которые в защищаемое помещение может поступать воздух или из защищаемого помещения может выходить газ, извне защищаемого помещения.

**3.3.3** Должны быть предусмотрены средства автоматической подачи звукового сигнала, предупреждающего о пуске огнетушащего вещества в любое помещение, в котором обычно работает персонал или в которое может ожидаться вход персонала (например, помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки), и доступ в которые обеспечивается дверями или люками. Сигнал должен подаваться автоматически (например, когда открывается дверь пускового шкафа) перед выпуском вещества в течение достаточного периода времени и длиться не менее 20 с. В дополнение к звуковой сигнализации должна быть предусмотрена световая.

**3.3.4** Автоматический пуск огнетушащего вещества не должен допускаться.

**3.3.5** Резервуары под давлением, требуемые для хранения огнетушащего вещества, должны размещаться за пределами защищаемых помещений.

Резервуары под давлением могут размещаться внутри защищаемых помещений, если при случайном прорыве газа не будет создана угроза жизни людей.



**3.3.6** Должны быть предусмотрены средства для безопасной проверки экипажем количества вещества в резервуарах, без полного смещения резервуаров с места их установки.

**3.3.7** Резервуары для хранения огнетушащего вещества и относящиеся к ним элементы под давлением должны быть спроектированы с учетом их расположения и максимальной температуры окружающего воздуха, предполагаемой в условиях эксплуатации.

**3.3.8** В случаях, когда огнетушащее вещество хранится вне защищаемого помещения, оно должно храниться в кладовой, расположенной в безопасном и легкодоступном месте. Для целей применения [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#) такие кладовые должны рассматриваться как посты управления. Нижеследующие требования применяются только к кладовым для огнетушащего вещества стационарных систем газового пожаротушения:

- .1** кладовая не должна использоваться ни для каких других целей;
- .2** если кладовая расположена ниже палубы, она должна располагаться не более чем на одну палубу ниже открытой палубы, и к ней должен иметься прямой доступ с помощью трапа с открытой палубы;
- .3** помещения должны иметь эффективную вентиляцию. Помещения, которые расположены ниже палубы, или помещения, в которые доступ с открытой палубы не предусмотрен, должны быть оборудованы системой искусственной вентиляции, спроектированной таким образом, чтобы вытягивать воздух из нижней части помещения и обеспечивать по меньшей мере 6 воздухообменов в час; и
- .4** входные двери должны открываться наружу, а переборки и палубы, включая двери и другие средства закрытия любого отверстия в них, которые представляют собой ограничивающие конструкции между такими кладовыми и смежными с ними выгороженными помещениями, должны быть газонепроницаемыми.

**3.3.9** Запасные части для системы должны храниться на борту судна или в базовом порту.

**3.3.10** Трубопроводы могут проходить через жилые помещения, при условии что они имеют значительную толщину и после установки их герметичность проверена с помощью испытания под давлением с гидростатическим напором не менее 5 Н/мм<sup>2</sup>. Кроме того, трубопроводы, проходящие через жилые помещения, должны быть соединены только путем сварки, и в таких помещениях на них не должны устанавливаться сливные или другие отверстия. Трубопроводы не должны проходить через рефрижераторные помещения.

**3.3.11** Если объем свободного воздуха, содержащегося в резервуарах воздуха в любом помещении, таков, что его выпуск в это помещение при пожаре серьезно повлияет на эффективность стационарной системы пожаротушения, необходимо потребовать обеспечения дополнительного количества огнетушащего вещества, соответствующего общему объему машинного помещения, увеличенному за счет объема воздухоприемников, преобразованного в объем окружающего воздуха. В качестве альтернативы на каждом воздухоприемнике может быть установлена отводная труба, присоединенная к предохранительному клапану, при условии что через нее происходит выпуск непосредственно в атмосферу.

**3.3.12** Если огнетушащее вещество должно обеспечивать защиту более чем одного помещения, то нет необходимости, чтобы его количество превышало максимальное количество, которое требуется для любого защищаемого таким образом помещения. Помещения считаются отделенными друг о друга, если перекрытия соответствуют [табл. 2.5.2](#) и [2.6.2](#), в зависимости от случая, или перекрытия изготовлены из газонепроницаемого материала и стали или равноценного материала.

**3.4** Система углекислотного тушения должна отвечать требованиям 3.8 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации.

**3.5** Водопожарная система должна отвечать соответствующим требованиям 3.2 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации с учетом следующего.

**3.5.1** Должны быть установлены, по меньшей мере два насоса с приводами от независимых источников энергии. Подача каждого насоса должна составлять, по меньшей мере две трети подачи осушительного насоса (см. 2.6 и 2.7 части VIII «Системы и трубопроводы»), но не менее 25 м<sup>3</sup>/ч. Каждый пожарный насос должен обеспечивать подачу достаточного количества воды под достаточным давлением, с тем чтобы одновременно работали два крана.

**3.5.2** Расположение насосов должно быть таким, чтобы в случае пожара в любом одном отсеке все пожарные насосы не были выведены из строя.

**3.5.3** Пожарные рукава вместе со всеми необходимыми принадлежностями и инструментами должны находиться на видных местах вблизи кранов в постоянной готовности к использованию. Все пожарные рукава во внутренних помещениях должны быть постоянно подсоединены к кранам. Для каждого крана должен быть предусмотрен один пожарный рукав.

Каждый пожарный рукав должен быть изготовлен из износостойкого материала. Пожарные рукава должны иметь длину:

- .1 по меньшей мере 10 м;
- .2 не более 15 м в машинных помещениях; и
- .3 не более 20 м в других помещениях и на открытых палубах.

**3.5.4** Должна быть предусмотрена возможность осушения пожарной магистрали, которая должна быть снабжена клапанами, расположенными так, чтобы ответвления пожарной магистрали могли быть изолированы, когда магистраль используется для целей иных, чем пожаротушение.

**3.5.5** Краны должны располагаться так, чтобы струи воды из двух разных кранов, подаваемые по двум разным рукавам, одна из которых подается по цельному рукаву, доставали до любой части судна.

Размещение кранов в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должно быть таким, чтобы две струи воды из двух разных кранов, каждая из которых подается по цельному рукаву, доставали до любой части помещения.

Один кран должен располагаться вблизи каждого входа в машинное помещение и за его пределами.

**3.5.6** Суда на воздушной подушке, не совершающие международных рейсов, могут не оборудоваться водопожарной системой.

**3.5.7** Суда на подводных крыльях категории А, не совершающие международных рейсов, могут не оборудоваться водопожарной системой при условии, что их пассажироместимость не превышает 200 чел.

**3.6** Каждое помещение специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны быть оборудованы одобренной стационарной системой водораспыления с ручным управлением, которая должна защищать все участки любой палубы и площадки для транспортных средств в нем.

**3.6.1** Насосы системы должны обеспечивать:

- .1 половину общей требуемой подачи при любом одном неработающем насосном агрегате для судов категории А; и
- .2 общую требуемую подачу при любом одном неработающем насосном агрегате для судов категории В.

**3.6.2** Стационарные системы пожаротушения должны отвечать следующим требованиям:

- .1 клапанная коробка должна быть снабжена манометром, и каждый клапан должен быть снабжен маркировкой, указывающей защищаемые зоны;
- .2 в помещении, в котором расположены клапаны, должны быть установлены инструкции по техническому обслуживанию и эксплуатации установки; и

**.3** должен быть предусмотрен трубопровод с достаточным количеством сливных клапанов.

Однако Регистр может разрешить применение любой другой стационарной системы пожаротушения, если натурные испытания в условиях, имитирующих горение разлившегося бензина в помещении специальной категории, показали, что при борьбе с пожарами, которые могут иметь место в таком помещении, она является не менее эффективной.

**3.7** Каждое помещение, где расположены невстроенные топливные цистерны, должно быть оборудовано системой пожаротушения, упомянутой в [3.1](#).

**3.8** На грузовых судах грузовые помещения, за исключением пространств на открытых палубах или рефрижераторных трюмов, должны быть защищены одобренной стационарной быстродействующей системой пожаротушения, отвечающей положениям [3.3](#), приводимой в действие с поста управления.

**3.9** Общественные помещения, служебные помещения, помещения экипажа со спальными местами (для грузовых судов только для этих помещений, имеющих площадь более 50 м<sup>2</sup>, включая ведущие к ним коридоры), кладовые, за исключением тех, в которых содержатся легковоспламеняющиеся жидкости, и подобные помещения должны быть защищены спринклерной системой, отвечающей требованиям резолюции ИМО MSC.44(65), с учетом поправок согласно циркуляру ИМО MSC/Circ.912. Трап, ведущий на одну палубу, должен рассматриваться как часть помещения, к которому он ведет, и, соответственно, должен быть защищен любой спринклерной системой, предусмотренной для этого помещения. Спринклерные системы с ручным управлением должны быть разделены на секции соответствующего размера, а управление клапанами в каждой секции, пуск спринклерного насоса (насосов) и подача сигналов должны осуществляться из двух помещений, находящихся как можно дальше друг от друга, одним из которых должен быть пост управления с постоянной вахтой. На судах категории В никакая секция системы не должна обслуживать более одной из зон, требуемых в [2.5.4](#).

Схемы системы должны быть вывешены в каждом посту управления. Должны быть приняты надлежащие меры для стока воды после пуска системы.

**3.10** На судах категории А, совершающих международные рейсы, могут не выполняться требования [3.9](#) при условии, что на них:

- .1** запрещается курение;
- .2** максимальное количество пассажиров не превышает 200 чел.;
- .3** не имеется торговых киосков, камбузов, служебных помещений, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и грузовых помещений;
- .4** продолжительность плавания при скорости, равной 90 % максимальной скорости, от порта отплытия до места назначения, при полной загрузке не превышает 2 ч.

**3.11** На судах категории А, не совершающих международные рейсы, могут не выполняться требования [3.9](#) при условии, что на них:

- .1** запрещается курение;
- .2** максимальное количество пассажиров не превышает 200 чел.;
- .3** не имеется торговых киосков, камбузов, кладовых, площадь которых превышает 2 м<sup>2</sup>, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и грузовых помещений;
- .4** продолжительность плавания при скорости, равной 90 % максимальной скорости, от порта отплытия до места назначения, при полной загрузке не превышает 2 ч.

## 4 СИСТЕМЫ ПОЖАРНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

**4.1** Системы пожарной сигнализации должны отвечать требованиям разд. 4 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации.

При ее применении должно быть учтено, что вместо термина «машинные помещения категории А» следует применять термин «машинные помещения зоны повышенной пожароопасности» (см. [1.3](#)).

**4.2** Зоны повышенной и умеренной пожароопасности и другие закрытые пространства в пределах общественных помещений и помещений экипажа, в которых постоянно не находятся люди (туалеты, выгородки трапов, коридоры и пути эвакуации), должны быть оборудованы одобренной автоматической системой дымообнаружения и ручными извещателями, соответствующими требованиям 7.4 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации, указывающими в посту управления очаг пожара при всех нормальных условиях эксплуатации оборудования.

В постах управления, в которых постоянно не находятся люди (например, помещения аварийных генераторов), ручные извещатели могут не предусматриваться.

В камбузах могут быть установлены тепловые извещатели вместо дымовых. Отделения главных механизмов, в дополнение к дымовым извещателям, должны иметь извещатели, срабатывающие под воздействием иных, чем дым, факторов. За ними должно вестись наблюдение с помощью телевизионных камер, контролируемых из отсека управления.

В общественных помещениях, помещениях для экипажа, коридорах и выгородках трапов, служебных помещениях и, где требуется, в постах управления должно быть установлено по одному ручному извещателю.

**4.3** Система обнаружения пожара должна предусматриваться в помещениях, где расположены невстроенные топливные цистерны.

**4.4** На грузовых судах грузовые помещения, за исключением пространств на открытых палубах или рефрижераторных трюмов, должны быть оборудованы системой с дымовыми извещателями, которая указывает в посту управления на место возникновения пожара по всем нормальным условиям эксплуатации установок.

**4.5** В помещениях специальной категории и в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки:

в случае отсутствия постоянного пожарного дозора необходима установка стационарной системы обнаружения пожара и системы телевизионного наблюдения.

Стационарная система обнаружения пожара должна быстро обнаруживать возникновение пожара. Выбор расстояний между автоматическими извещателями, а также мест их установки должен проверяться испытанием, принимая во внимание влияние вентиляции и других факторов;

должны быть предусмотрены ручные извещатели, один из которых должен размещаться вблизи выхода из помещения.

Максимальное расстояние между извещателями не должно превышать 20 м.

**4.6** Система обнаружения пожара в помещениях автомобильной палубы, за исключением ручных извещателей, может быть отключена с помощью таймера во время погрузки/выгрузки транспортных средств.

## 5 ПРОТИВОПОЖАРНОЕ СНАБЖЕНИЕ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

**5.1** Посты управления, общественные помещения, жилые помещения команды, коридоры и служебные помещения должны быть снабжены переносными огнетушителями одобренного Регистром типа, отвечающими требованиям 5.1.9 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации, за исключением 5.1.9.3 и 5.1.9.4 на судах валовой вместимостью менее 500.

Должно быть предусмотрено, по меньшей мере, пять переносных огнетушителей, расположенных в легкодоступных местах и готовых к немедленному использованию. Кроме того, по меньшей мере один огнетушитель для тушения пожара в машинных помещениях должен быть установлен снаружи у каждого входа в машинное помещение.

На судах, контракт на постройку которых заключен 01.01.2026 или после этой даты, запрещается использование или хранение пенных огнетушителей, в которых используются пенообразователи, содержащие перфтороктансульфоновую кислоту (ПФОС).

**5.2** На всех судах, не являющихся пассажирскими судами категории А, должно иметься не менее двух комплектов снаряжения пожарного, отвечающего требованиям 5.1.15 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации. На судах, не являющихся пассажирскими, с валовой вместимостью менее 150 комплекты снаряжения пожарного могут не предусматриваться.

**5.3** Кроме того, на пассажирских судах категории В на каждые полные или неполные 80 м общей длины всех пассажирских и служебных помещений на палубе, на которой они расположены, или, если таких палуб больше, чем одна, то на палубе, имеющей наибольшую общую длину указанных помещений, должны быть предусмотрены два комплекта снаряжения пожарного и два комплекта личного снаряжения, причем в каждый из комплектов личного снаряжения должны входить предметы, указанные в 5.1.15.1.1 – 5.1.15.1.3 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации.

**5.4** На пассажирских судах категории В для каждой пары дыхательных аппаратов должна быть предусмотрена одна приставка для образования водяного тумана, отвечающая требованиям [5.7.1](#), которая должна храниться рядом с такими аппаратами.

**5.5** Регистр может потребовать наличия дополнительных комплектов личного снаряжения и дыхательных аппаратов, должным образом учитывая при этом размеры и тип судна.

**5.6** Комплекты снаряжения пожарного и комплекты личного снаряжения должны храниться в постоянно и четко обозначенных местах, так чтобы быть легкодоступными и готовыми к использованию, а в случае, когда на судне имеется более одного комплекта личного снаряжения, должны храниться в удаленных друг от друга местах. На одном из постов управления пассажирских судов должно быть, по меньшей мере, два комплекта снаряжения пожарного и один комплект личного снаряжения (см. 5.1.15 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации).

**5.7** В каждом помещении специальной категории должно быть предусмотрено:

**.1** не менее трех приставок для образования водяного тумана, которые должны состоять из металлической L-образной трубы, длинный отрезок которой имеет длину приблизительно 2 м и может присоединяться к пожарному рукаву, а короткий отрезок имеет длину приблизительно 250 мм и снабжен фиксированной насадкой для образования водяного тумана или может быть снабжен водораспылительной насадкой;

**.2** один переносной пенный комплект, состоящий из пенообразующего ствола эжекторного типа, подключаемого к пожарной магистрали с помощью пожарного рукава, переносной емкости, содержащей не менее 20 л пенообразователя, и одной запасной емкости. Ствол должен обеспечивать образование эффективной пены, пригодной для тушения горячей нефти, и иметь производительность, по меньшей мере 1,5 м<sup>3</sup>/мин. Для использования в таких помещениях на судне должны иметься, по меньшей мере два переносных пенных комплекта;

**.3** переносные огнетушители общей вместимостью 12 кг сухого порошка или равноценные им должны устанавливаться так, чтобы ни одна точка в помещении не находилась более чем в 15 м от огнетушителя, при условии что, по меньшей мере по одному переносному огнетушителю устанавливается у каждого входа в такое помещение.

Помимо соответствия требованиям [5.1](#), огнетушители должны быть пригодны для тушения пожаров классов А и В<sup>1</sup>.

**5.8** Запасные части и инструмент, должны соответствовать требованиям 5.2 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации (см. также [3.3.9](#)).

---

<sup>1</sup> См. МЭК 60529 — Degrees of protection provided by enclosures (IP Code) (Степени защиты, обеспечиваемые выгородками), в частности, см. стандарты защиты от поступления воды по меньшей мере IP 55, или см. МЭК 79 — Electrical apparatus for explosive gas atmospheres (Электрические аппараты для атмосфер, содержащих гремучий газ), в частности, см стандарты защиты с помощью аппарата для использования в районах зоны 2.

## **6 ОТКРЫТЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ С ГОРИЗОНТАЛЬНЫМ СПОСОБОМ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ**

**6.1** Открытые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны отвечать требованиям, изложенным в [2.5.2](#), [2.6.2](#), [3.6](#), [4.5](#), [5.7](#) и требованиям 2.17 и 2.18 части VIII «Системы и трубопроводы».

**6.2** В отношении тех частей помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые полностью открыты сверху, нет необходимости соблюдать требования, содержащиеся в [3.6](#), [4.5](#) и требования 2.17 и 2.18 части VIII «Системы и трубопроводы». Однако должна нести постоянная пожарная дозорная служба или применяться телевизионное наблюдение.

## **7 СУДА И ГРУЗОВЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

**7.1** Суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны отвечать специальным требованиям к конструкции, оборудованию и снабжению, изложенным в 7.1 и 7.2 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации с учетом требований резолюции ИМО MSC.271(85).

**7.2** Суда, перевозящие опасные грузы, должны быть оборудованы тремя пожарными рукавами и стволами комбинированного типа (т.е. дающих как распыленную, так и компактную струю), в дополнение к тем, которые требуются в [3.5.3](#).



Российский морской регистр судоходства

**Правила классификации и постройки высокоскоростных судов**  
**Часть VI**  
**Противопожарная защита**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»  
191181, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8  
[www.rs-class.org/ru/](http://www.rs-class.org/ru/)