

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС
ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ
(Кодекс СПб)**

**INTERNATIONAL CODE
FOR FIRE SAFETY SYSTEMS
(FSS Code)**

Бюллетень изменений и дополнений 2024 года



Санкт-Петербург • АО «ЦНИИМФ» • 2024

Бюллетень изменений и дополнений 2024 года к Международному кодексу по системам пожарной безопасности (Кодексу СПБ). — СПб.: АО «ЦНИИМФ», 2024. — 26 с.

В настоящем издании приводится очередной комплект поправок к Международному кодексу по системам пожарной безопасности (Кодексу СПБ). Поправки приняты 108-й (13–24 мая 2024 г.) сессией Комитета по безопасности на море ИМО.

Поправки следует внести в Международный кодекс по системам пожарной безопасности (резолюция MSC.98(73) ИМО), опубликованный АО «ЦНИИМФ» в 2024 г.

Английский язык является одним из официальных и, в отличие от русского, рабочим языком ИМО. По этой причине, в случаях каких-либо разночтений положений документов, приведенных в Бюллетене, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Ответственный за выпуск — *Проняшкин А. А.*, зам. ген. директора

Перевод — *Лапченков С. И.*

Оригинал-макет — *Рогова И. Ю.*

© Перевод на русский язык,
оформление.
АО «ЦНИИМФ», 2024

Вниманию пользователей!

На прошедшей в мае 2024 года сессии резолюцией MSC.555(108) Комитет принял очередные поправки к Кодексу СПБ. Они **вступают в силу с 1 января 2026 г.**

От составителей

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.555(108)
Принята 23 мая 2024 г.

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ
ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(КОДЕКСУ СПБ)**

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ
ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(КОДЕКСУ СПБ)**

**Глава 7 — СТАЦИОНАРНЫЕ СИСТЕМЫ
ПОЖАРОТУШЕНИЯ ВОДОРАСПЫЛЕНИЕМ
И ВОДЯНЫМ ТУМАНОМ**

2 Технические спецификации

1 После существующего раздела 2.4 (Стационарные системы пожаротушения водораспылением для помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, помещений для перевозки транспортных средств и помещений специальной категории) добавляется новый раздел 2.5:

**«2.5 Стационарная система пожаротушения водой
на пассажирских судах ро-ро, имеющих верхние
палубы, предназначенные для перевозки
транспортных средств**

Данная глава объясняет спецификации стационарных систем пожаротушения водой на пассажирских судах ро-ро, имеющих верхние палубы, предназначенные для перевозки транспортных средств, как требует глава II-2 Конвенции. Требования настоящей главы применяются к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты.

RESOLUTION MSC.555(108)
Adopted on 23 May 2024

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE
FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)**

* * *

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE
FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)**

**Chapter 7 — FIXED PRESSURE WATER-SPRAYING
AND WATER MIST FIRE-EXTINGUISHING SYSTEMS**

2 Engineering specifications

1 The following new section 2.5 is added after existing section 2.4 (**Fixed water-based fire-fighting systems for ro-ro spaces, vehicle spaces and special category spaces**):

**«2.5 Fixed water-based fire-extinguishing system
on ro-ro passenger ships' weather decks
intended for the carriage of vehicles**

This paragraph details the specification of fixed water-based fire-extinguishing system on ro-ro passenger ships having weather decks intended for the carriage of vehicles as required by chapter II-2 of the Convention. The requirements of this paragraph shall apply to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026.

2.5.1 Защищаемая площадь должна составлять всю длину и ширину верхней палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств. Стационарный лафетный ствол(-ы) должен быть способен подавать воду:

- .1 на площадь верхних палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств; и
- .2 на площадь, включая ограничительные конструкции надстроек, на расстоянии до 8 м, измеренную по горизонтали, от площади, предназначенной для размещения транспортных средств, или следующих вертикальных ограничительных конструкций, в зависимости от того, что меньше.

2.5.2 Общая производительность всех стационарных лафетных стволов должна составлять минимум 2 л/мин на квадратный метр защищаемой площади, но ни в коем случае производительность любого лафетного ствола не должна быть менее 1250 л/мин. Должно быть обеспечено равномерное распределение воды.

2.5.3 Расстояние от лафетного ствола до самой отдаленной границы защищаемой площади, расположенной в нос от него, должно быть не более 75 % длины струи, выбрасываемой стволом при отсутствии ветра.

2.5.4 Каждый лафетный ствол должен располагаться за пределами защищаемой площади, в безопасном месте, доступ к которому маловероятно будет перекрыт в случае пожара.

Лафетные стволы должны быть установлены в местах, обеспечивающих беспрепятственный охват водой транспортных средств, размещенных по максимуму на верхней палубе. При этом площади, которые не могут быть охвачены водными лафетными стволами, должны быть защищены водоструйными соплами. Сопла должны быть спроектированы и установлены с учетом погодных условий и обеспечивать расход воды 5 л/мин на квадратный метр площади, которую они охватывают, а также иметь средства управления пуском в доступном месте в случае пожара.

2.5.5 Система должна быть готова к немедленному использованию и способна обеспечивать непрерывную подачу воды. Запас воды должен обеспечивать единовременную ее подачу с необходимой скоростью на всю ширину верхней палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств, и длиной 40 м, или на всю длину верхней палубы,

2.5.1 The protected area shall be the entire length and width of the weather deck intended for the carriage of vehicles. The fixed monitor(s) shall be capable of delivering water to:

- .1 the area of weather decks intended for carriage of vehicles; and
- .2 the area, including superstructure boundaries located up to 8.0 m, measured horizontally, from the area intended for vehicle storage, or the next vertical boundaries, whichever is less.

2.5.2 The combined capacity of all fixed monitors shall be minimum 2.0 l/min per square metre of the protected area, but in no case shall the output of any monitor be less than 1,250 l/min. Even distribution of water shall be ensured.

2.5.3 The distance from the monitor to the farthest extremity of the protected area forward of that monitor shall not be more than 75 % of the monitor throw in still air conditions.

2.5.4 Each monitor shall be located outside the area which it protects, in a safe position, with access not likely to be cut off in case of fire.

Monitors shall be installed in positions which allow for unobstructed water coverage with vehicles stowed to maximum capacity of the weather deck. However, areas that cannot be covered by water monitors shall be protected by water nozzles. Nozzles shall be designed and installed taking into account weather conditions and provide 5.0 l/min per square metre for the area they cover and have release controls in a position being accessible in case of a fire.

2.5.5 The system shall be available for immediate use and capable of continuously supplying water. The water supply shall be capable of simultaneously supplying water at the required rate for the entire width of the weather deck intended for carriage of vehicles and a length of 40 m, or the entire length of the weather deck if this is less than 40 m. In no case shall the supply capacity

если она менее 40 м. Ни в коем случае способность подачи не должна быть меньше, чем это требуется для самого большого ствола.

2.5.6 Система может питаться от пожарной магистрали, насоса(-ов), обслуживающего другие стационарные системы пожаротушения водой, или от специального насоса, обеспечивающего непрерывную подачу морской воды.

Если для подачи воды в лафетный ствол(-ы) используются судовые пожарные насосы:

- .1 должна быть предусмотрена возможность отделения судовой пожарной магистрали от лафетного ствола(-ов) с помощью клапана для работы обеих систем по отдельности или одновременно; и
- .2 производительность насосов должна быть достаточной для обслуживания обеих систем одновременно, включая две струи воды требуемого давления из системы пожарной магистрали. Если на открытой палубе также будут перевозиться опасные грузы, должна быть предусмотрена производительность для четырех струй воды требуемого давления.

Если для подачи воды в лафетный ствол(-ы) используется другая стационарная система пожаротушения водой:

- .3 должна быть предусмотрена возможность отделения судовой пожарной магистрали от лафетного ствола(-ов) с помощью клапана для работы обеих систем по отдельности или одновременно; и
- .4 для открытых помещений ро-ро производительность насоса(-ов) должна быть достаточной для одновременного обслуживания обеих систем; минимум две секции стационарной системы пожаротушения водой располагаются вблизи отверстий, выходящих на верхнюю палубу, и один лафетный ствол обслуживает верхнюю палубу. Для закрытых помещений ро-ро и помещений специальной категории одновременная работа не требуется.»

be less than that required for the largest monitor.

2.5.6 The system may be supplied by the fire main, the pump(s) serving other fixed water-based fire-fighting systems or a dedicated pump providing a continuous supply of seawater.

Where the ship's fire pumps are used to feed the monitor(s):

- .1 it shall be possible to segregate the ship's fire main from the monitor(s) by means of a valve in order to operate both systems separately or simultaneously; and
- .2 the capacity of the pumps shall be sufficient to serve both systems simultaneously, including two jets of water at the required pressure from the fire main system. In case the weather deck shall also carry dangerous goods, capacity for four jets of water at the required pressure shall be provided.

Where another fixed water-based fire-fighting system is used to feed the monitor(s):

- .3 it shall be possible to segregate the other fixed water-based fire-fighting system from the monitor(s) by means of a valve in order to operate both systems separately or simultaneously; and
- .4 the capacity of the pump(s) shall, in case of open ro-ro spaces, be sufficient to serve both systems simultaneously, minimum two sections of the fixed water-based fire-fighting system being close to the openings facing weather deck and one monitor serving the weather deck. For closed ro-ro spaces and special category spaces, simultaneous operation is not required.»

Глава 9 — СТАЦИОНАРНЫЕ СИСТЕМЫ СИГНАЛИЗАЦИИ ОБНАРУЖЕНИЯ ПОЖАРА

1 Применение

2 Пункт 1.1 изменяется следующим образом:

«1.1 Данная глава объясняет спецификации по стационарным системам сигнализации обнаружения пожара, требуемым главой II-2 Конвенции. Если специально не указано иное, требования данной главы применяются к судам, построенным 1 июля 2012 г. и после этой даты. Требования пунктов 2.3.1.5 и 2.4.2.2 данной главы применяются к судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты.»

2 Технические спецификации

2.3 Требования к элементам системы

3 Пункты 2.3.1.3 и 2.3.1.4 изменяются следующим образом:

«2.3.1.3 Тепловые извещатели и линейные тепловые извещатели должны быть освидетельствованы на срабатывание, до того как температура превысит 78 °С, но не раньше, чем температура превысит 54 °С, при повышении температуры до этих пределов со скоростью менее 1 °С в минуту — при испытании в соответствии со стандартами EN 54:2001 и IEC 60092-504. Могут использоваться, как определено Администрацией, альтернативные стандарты. При большей скорости повышения температуры тепловой извещатель и линейный тепловой извещатель должен срабатывать в пределах температурного диапазона, отвечающего требованиям Администрации, с учетом необходимости избегать повышенной или пониженной чувствительности извещателей.

2.3.1.4 Температура срабатывания тепловых извещателей и линейных тепловых извещателей в сушильных и подобных им помещениях, для которых характерна обычная высокая температура воздуха, может быть до 130 °С, а в саунах — до 140 °С.»

4 После существующего пункта 2.3.1.4 добавляется следующий новый пункт 2.3.1.5, а последующие пункты соответственно перенумеровываются:

«2.3.1.5 Линейные тепловые извещатели должны испытываться согласно стандартам EN 54-22:2015 и IEC 60092-504. Могут использоваться, как определено Администрацией, альтернативные стандарты.»

Chapter 9 — FIXED FIRE DETECTION AND FIRE ALARM SYSTEMS

1 Application

2 Paragraph 1.1 is replaced by the following:

«1.1 This chapter details the specification of fixed fire detection and fire alarm systems as required by chapter II-2 of the Convention. Unless expressly provided otherwise, the requirements of this chapter shall apply to ships constructed on or after 1 July 2012. The requirements of 2.3.1.5 and 2.4.2.2 of this chapter shall apply to ships constructed on or after 1 January 2026.»

2 Engineering specifications

2.3 Component requirements

3 Paragraphs 2.3.1.3 and 2.3.1.4 are replaced by the following:

«2.3.1.3 Heat detectors and linear heat detectors shall be certified to operate before the temperature exceeds 78 °C but not until the temperature exceeds 54 °C, when the temperature is raised to those limits at a rate less than 1 °C per min, when tested according to relevant parts of standards EN 54:2001 and IEC 60092-504. Alternative testing standards may be used as determined by the Administration. At higher rates of temperature rise, the heat detector and linear heat detector shall operate within temperature limits to the satisfaction of the Administration having regard to the avoidance of detector insensitivity or oversensitivity.

2.3.1.4 The operation temperature of heat detectors and linear heat detectors in drying rooms and similar spaces of a normal high ambient temperature may be up to 130 °C, and up to 140 °C in saunas.»

4 The following new paragraph 2.3.1.5 is inserted after the existing paragraph 2.3.1.4 and subsequent paragraphs are renumbered accordingly:

«2.3.1.5 Linear heat detectors shall be tested according to standards EN 54-22:2015 and IEC 60092-504. Alternative testing standards may be used as determined by the Administration.»

2.4 Требования по установке

2.4.2 Размещение автоматических извещателей

5 Пункт 2.4.2.2 и соответствующая таблица 9.1 (**Размещение извещателей**) изменяются следующим образом:

«2.4.2.2 Максимальные расстояния между автоматическими извещателями должны быть в соответствии с приводимой ниже таблицей:

Таблица 9.1 — Размещение извещателей

Тип извещателя	Максимальная площадь палубы, обслуживаемая одним извещателем, м ²	Максимальное расстояние между центрами, м	Максимальное расстояние от переборок, м
Тепловой	37	9	4,5
Дымовой	74	11	5,5
Комбинированный дымовой и тепловой	74	9	4,5

2.4.2.2.1 Администрация может потребовать или разрешить другие расстояния, в отличие от указанных в таблице, исходя из характеристик, полученных при испытании извещателей. Автоматические извещатели, расположенные под подвижными палубами ро-ро, должны отвечать вышесказанному.

2.4.2.2.2 Расстояние между двумя сенсорными кабелями системы линейного теплообнаружения не должно быть более 9,0 м, а расстояние между такими кабелями и переборками — не более 4,5 м.»

2.5 Требования к управлению системой

2.5.1 Визуальные и звуковые сигналы о пожаре

6 После существующего пункта 2.5.1.1 добавляются следующие новые пункты 2.5.1.2, 2.5.1.3 и 2.5.1.4, а последующие пункты соответственно перенумеровываются:

«2.5.1.2 На пассажирских судах ро-ро, построенных 1 января 2026 г. и после этой даты, уведомления об аварийном сигнале должны соответствовать согласованной схеме представления аварийных сигналов (текст, терминология, цвет и

2.4 Installation requirements

2.4.2 Positioning of detectors

5 Paragraph 2.4.2.2 and the associated table 9.1 (**Spacing of detectors**) therein are replaced by the following:

«2.4.2.2 The maximum spacing of detectors shall be in accordance with the table below:

Table 9.1 — Spacing of detectors

Type of detector	Maximum floor area per detector (m ²)	Maximum distance apart between centres (m)	Maximum distance away from bulkheads (m)
Heat	37	9	4.5
Smoke	74	11	5.5
Combined smoke and heat	74	9	4.5

2.4.2.2.1 The Administration may require or permit other spacing based upon test data which demonstrate the characteristics of the detectors. Detectors located below movable ro-ro decks shall be in accordance with the above.

2.4.2.2.2 The distance between two sensor cables of the linear heat detection system shall not be more than 9.0 m, while the distance between such cables and bulkheads shall not be more than 4.5 m.»

2.5 System control requirements

2.5.1 Visual and audible fire signals

6 The following new paragraphs 2.5.1.2, 2.5.1.3 and 2.5.1.4 are inserted after paragraph 2.5.1.1 and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly:

«2.5.1.2 On ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026, alarm notifications shall follow a consistent alarm presentation scheme (wording, vocabulary, colour and position). Alarms shall be immediately recognizable on the navigation

расположение). Аварийные сигналы должны быть незамедлительно распознаваемы на ходовом мостике и не должны быть ослаблены из-за шума или вследствие плохого расположения.

2.5.1.3 На пассажирских судах ро-ро, построенных 1 января 2026 года или после этой даты, интерфейс должен обеспечивать адресность аварийных сигналов, позволять экипажу идентифицировать историю аварийных сигналов, самый последний аварийный сигнал и средства подавления аварийных сигналов, обеспечивая при этом, что аварийные сигналы с текущими условиями срабатывания четко видны.

2.5.1.4 На пассажирских судах ро-ро, построенных 1 января 2026 г. и после этой даты, функция дымового извещателя в помещениях специальной категории и в помещениях ро-ро может отключаться во время погрузки и разгрузки транспортных средств. Время отключения должно быть адаптировано ко времени погрузки/выгрузки, и извещатель должен автоматически включаться по истечении этого заранее определенного времени. Центральный блок должен указывать, отключены или нет секции извещателей. Отключение функции теплового извещателя или ручной подачи сигнала не допускается».

bridge and shall not be compromised by noise or poor placing.

2.5.1.3 On ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026, the interface shall provide alarm addressability, allow the crew to identify the alarm history, the most recent alarm and the means to suppress alarms while ensuring the alarms with on-going trigger conditions are still clearly visible.

2.5.1.4 On ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026, the smoke detector function in special category and ro-ro spaces may be disconnected during loading and unloading of vehicles. The time of disconnection shall be adapted to the time of loading/unloading and be automatically reset after this predetermined time. The central unit shall indicate whether the detector sections are disconnected or not. Disconnection of the heat detection function or manual call points shall not be permitted.»

АО «ЦНИИМФ»
191015, Санкт-Петербург, ул. Кавалергардская, 6, лит. А

Отдел безопасности мореплавания

тел. (812) 271-81-96

тел./факс (812) 274-79-70

www.cniimf.ru/safety.htm

imo@cniimf.ru

Подписано в печать 27.09.2021.

Без объявления тиража