Онлайн-сервіс
Ok. Закон

Матеріал електронної системи
«Закон»
https://zakon.isu.net.ua

Редакція:
24.02.2007

Про затвердження Правил пожежної безпеки на морських суднах України

Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України
від 24 лютого 2007 року N 159

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
12 липня 2007 р. за N 806/14073

Відповідно до Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.06.2006 N 789, та з метою встановлення основних вимог пожежної безпеки на морських суднах України на всіх стадіях їх експлуатації **НАКАЗУЮ**:

1. Затвердити Правила пожежної безпеки на морських суднах України, що додаються.

2. Державному департаменту морського і річкового транспорту (Кушніренко А. В.):

2.1. У встановленому порядку подати цей наказ на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

2.2. Довести цей наказ до відома зацікавлених підприємств, установ і організацій.

3. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Касапчука В. А.

Міністр М. Рудьковський

ПОГОДЖЕНО:

Голова профспілки робітників
морського транспорту України М. І. Кірєєв

Голова Української професійної
спілки працівників річкового транспорту М. І. Барановська

В. о. Голови Державного комітету

України з питань регуляторної
політики та підприємництва К. Ващенко

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказом Міністерства транспорту та
зв'язку України
від 24 лютого 2007 р. N 159

Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
12 липня 2007 р. за N 806/14073

ПРАВИЛА
пожежної безпеки на морських суднах України

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила встановлюють основні вимоги пожежної безпеки, дія яких поширюється на всі типи морських суден України (далі - судна), у тому числі плавкрани, плавдоки та інші плавучі споруди, а також на судна змішаного плавання (ріка - море), які здійснюють плавання морськими шляхами, на всіх стадіях їх експлуатації незалежно від форм власності, та є обов'язковими для судновласників, членів екіпажів суден, а також усіх інших осіб, що перебувають на суднах.

Дія Правил не поширюється на:

військові кораблі та військові допоміжні судна;

кораблі та допоміжні судна Державної прикордонної служби України;

риболовні судна.

1.2. При розробці проекту нормативно-правового акта були використані такі нормативно-правові акти та документи:

Закон України "Про пожежну безпеку";

Кодекс торговельного мореплавства України;

Міжнародний Кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (далі - IMDG Code);

Кодекс безпечної практики перевезення навалювальних вантажів (далі - BC Code);

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (далі - СОЛАС-74);

Резолюція MSC.98(73) від 05.12.2000 Міжнародної морської організації "Международный кодекс по системам пожарной безопасности";

Міжнародна Конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978/95 (далі - ПДМНВ-78/95);

Резолюція А.654(16) Міжнародної морської організації "Графические символы, относящиеся к схемам противопожарной защиты";

Резолюція A.760(18) Міжнародної морської організації "Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам";

Резолюція A.952(23) Міжнародної морської організації "Графические символы судовых схем противопожарной защиты";

НАОП 5.1.21-1.01-76 "Правила техники безопасности на судах морского флота", затверджені наказом Міністерства морського флоту СРСР від 13.03.75 N 50 (далі - РД 31.81.10-75);

НАОП 5.1.21-1.10-89 "Правила морской перевозки опасных грузов", затверджені наказом Міністерства морського флоту СРСР від 03.05.89 N 56 (далі - РД 31.15.01-89);

НАПБ 07.002-87 "Руководство по проведению пожарно-профилактической работы на судах Министерства морского флота, находящихся в эксплуатации", затверджені наказом Міністерства морського флоту СРСР від 25.02.76 N 16 (далі - РД 31.21.44-86);

НАПБ 01.018-87 "Правила пожарной безопасности при проведении огневых работ на судах ММФ СССР", затверджені наказом Міністерства морського флоту СРСР від 06.05.87 N 61 (далі - РД 31.52.18-87);

Положення про відомчу пожежну охорону об'єктів морського і річкового транспорту України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 01.07.98 N 257 та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 14.10.98 за N 651/3091 (далі - НАПБ В.02.007-98/510);

Правила пожежної безпеки для суден, які будуються та ремонтуються, затверджені наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 23.03.2004 N 136 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 16.04.2004 за N 490/9089 (далі - НАПБ В.01.028-2004);

"Правила морской перевозки нефти и нефтепродуктов наливом на танкерах ММФ", затверджені наказом Міністерства морського флоту СРСР від 10.04.81 N 42 (далі - РД 31.11.81.36-81);

ДСТУ 2272-93 Система стандартів безпеки праці. Пожежна безпека. Терміни та визначення;

ГОСТ 12.2.047-86 (СТ СЭВ 5236-85) "Система стандартов безопасности труда. Пожарная техника. Термины и определения".

1.3. Забезпечення пожежної безпеки на суднах у період експлуатації покладається на судновласника, а виконання вимог цих Правил на кожному окремому судні - на його капітана.

У разі тимчасової передачі судна для його експлуатації фрахтувальнику питання відповідальності за оснащення засобами протипожежного захисту, спорядження та інші питання пожежної безпеки вирішуються відповідним договором згідно з Кодексом торговельного мореплавства України та міжнародно-правовими актами, стороною яких є Україна.

1.4. Забезпечення пожежної безпеки суден, що перебувають у відстої, покладається на осіб, які відповідають за відстій суден.

1.5. Судновласник зобов'язаний:

забезпечувати дотримання встановлених міжнародними та національними нормативними актами протипожежних вимог, що стосуються суден, а також виконання розпоряджень і приписів уповноважених організацій, що інспектують судна;

відповідно до нормативно-правових актів з пожежної безпеки розробляти та затверджувати інструкції та інші власні розпорядчі документи, що діють у межах флоту або судна, які він

експлуатує, здійснювати постійний контроль за їх дотриманням. Ці документи узгоджуються з пожежною охороною підприємства.

організувати розроблення та своєчасне здійснення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки людей на випадок виникнення пожежі;

надавати на вимогу представників уповноважених організацій, які інспектують судна, відомості та документи про стан пожежної безпеки суден і вантажів, що перевозяться;

утримувати у справному стані системи та засоби протипожежного захисту та зв'язку на суднах, протипожежне забезпечення, не допускати їх використання не за призначенням;

своєчасно інформувати представника відомчої пожежної охорони, що обслуговує судно, про несправності систем і засобів протипожежного захисту судна та вжиті заходи щодо їх усунення;

організувати підготовку екіпажів суден, а також перевірку їх підготовки щодо питань пожежної безпеки під час чергового дипломування згідно з вимогами ПДМНВ-78/95;

організувати навчання екіпажів суден правилам пожежної безпеки та пропаганду заходів щодо їх забезпечення;

не допускати до роботи на суднах осіб, які не пройшли протипожежного інструктажу;

повідомляти про пожежі, що сталися, загибель людей та матеріальні збитки в установленому порядку, проводити службове розслідування випадків пожеж.

1.6. У разі, коли особливості експлуатації суден потребують вимог пожежної безпеки, не передбачених цими Правилами та іншими нормативно-правовими актами, судновласником розробляються заходи щодо забезпечення пожежної безпеки таких суден та погоджуються відомчою пожежною охороною.

2. Організаційні заходи щодо забезпечення пожежної безпеки

2.1. Пожежна безпека забезпечується шляхом проведення організаційних і технічних заходів, спрямованих на попередження пожеж, травмування або загибелі пасажирів, екіпажу та інших осіб, що перебувають на судні, а також зниження можливих майнових втрат, створення умов для успішного гасіння пожеж.

2.2. Капітан судна відповідальний за забезпечення пожежної безпеки окремих приміщень, суднового обладнання, а також за утримання і експлуатацію технічних засобів протипожежного захисту.

2.3. Капітаном судна або особою, яка виконує його обов'язки, вживаються такі протипожежні заходи:

організація вивчення та виконання екіпажем судна цих Правил;

розроблення та здійснення у разі потреби додаткових заходів щодо посилення пожежної безпеки судна;

контроль за наявністю та справністю засобів гасіння пожеж, пожежної сигналізації та зв'язку;

складання розкладу з пожежної тривоги та оформлення каютних карток для кожного члена екіпажу з вказівкою обов'язків пожежної тривоги;

проведення навчальних тривог відпрацюванням умовних і фактичних дій екіпажу судна (додаток 1);

проведення з особами, які приймаються на роботу в складі екіпажу або які не є членами екіпажу судна (підмінні та ремонтні бригади, практиканти тощо), до початку виконання ними на судні своїх обов'язків, первинного протипожежного інструктажу в підрозділі відомчої пожежної охорони, а після прибуття на судно - протипожежного інструктажу безпосередньо на робочому місці та під час змін обов'язків за судновим розкладом;

проведення щорічного повторного інструктажу (особи, що залучаються до роботи з фумігації судна, повинні пройти протипожежний інструктаж у підрозділах відомчої пожежної охорони судновласника та знати основні вимоги щодо забезпечення протипожежного режиму на судні);

організацію нагляду за дотриманням протипожежного режиму на судні.

2.4. Екіпаж та інші особи, що перебувають на судні, зобов'язані виконувати вимоги цих Правил, не допускати дій, що можуть призвести до виникнення пожежі та створення загрози життю і здоров'ю людей.

2.5. На кожному судні з урахуванням його пожежної небезпеки наказом капітана встановлюється відповідний протипожежний режим та визначаються вимоги щодо:

можливості та місць куріння, застосування відкритого вогню, використання побутових нагрівальних приладів;

безпечного зберігання речовин та матеріалів;

відключення від мережі електрообладнання;

проведення тимчасових пожежонебезпечних робіт;

зберігання промасленого спецодягу та ганчір'я;

порядку огляду та закриття приміщень і прибирання робочих місць після закінчення роботи;

організації експлуатації та обслуговування наявних технічних засобів протипожежного захисту;

порядку нагляду за цілісністю протипожежних перебірок і палуб, а також закриттів прорізів у цих перебірках і палубах.

2.6. Екіпаж судна в процесі технічного навчання повинен вивчити та знати інструкції щодо поводження з піротехнічними засобами. Результати перевірки знань оформляються протоколом відповідної комісії судна.

2.7. Пожежно-профілактичну роботу на суднах треба проводити командним складом та іншими членами екіпажу, відповідальними за протипожежний стан суднових приміщень, відсіків, агрегатів і пристроїв, у відповідності до вимог РД 31.21.44-86.

У випадках, визначених нормативно-правовими актами, до складу екіпажу судна включають помічника капітана з пожежної частини та матросів пожежної частини.

У разі підвищеної пожежної небезпеки рейсу (наприклад, під час перевезення пожежонебезпечних або вибухонебезпечних вантажів) на розсуд судновласника в рейс можуть направляти спеціаліста відомчої пожежної охорони.

2.8. На кожному судні повинен зберігатися комплект документів згідно з Переліком суднової технічної документації, що надається судну заводом-будівельником і судновласником (додаток 2).

Схеми протипожежного захисту та інструкції з технічного обслуговування та приведення до дії систем пожежогасіння судна готують українською (або мовою екіпажу) та англійською мовами

для суден, що здійснюють міжнародні рейси, або українською та мовою екіпажу (якщо вона відрізняється від державної мови України) для суден внутрішнього (каботажного) плавання. Для суден, які не здійснюють міжнародні рейси, переклад на англійську мову не є обов'язковим.

Зазначена документація комплектується в папку "Пожежно-технічна документація", ведеться першим помічником капітана, який забезпечує пожежну безпеку, та зберігається у нього. Копії комплекту оперативних планів боротьби з пожежею зберігаються в аварійній папці та в командирів аварійних партій (груп).

2.9. На кожному судні повинна знаходитись загальносуднова інструкція про заходи пожежної безпеки та інструкції про заходи пожежної безпеки для всіх вибухопожежонебезпечних та пожежонебезпечних приміщень (акумуляторні, камбузи, лабораторії, вантажні, машинні приміщення тощо). Ці інструкції вивчаються під час проведення протипожежних інструктажів і вивішуються на видних місцях.

2.10. На судні розробляється схема керування підрозділами суднового екіпажу в аварійних ситуаціях (уключаючи боротьбу з пожежею) з формуванням командних пунктів, постів, аварійних партій (груп) і призначенням їх командирів згідно із судновим розкладом за завідуванням.

Типова схема керування з розподіленням обов'язків та відповідальності наводиться в окремій інструкції про організацію та дії екіпажу з боротьби за живучість судна та охорону людського життя на морі.

2.11. Адміністрацією кожного судна з урахуванням його особливостей розробляються суднові оперативні плани боротьби з пожежею, що передбачають організацію гасіння пожежі, оптимальний та запасний варіанти застосування сили та засобів гасіння пожежі в конкретному аварійному приміщенні (відсіку) судна. Оперативні плани повинні розроблятися у двох (трьох) екземплярах та погоджуватися з відомчою пожежною охороною.

Для забезпечення чіткої організації дій суднових аварійних партій оперативні плани боротьби з пожежею для різних відсіків і приміщень судна повинні практично відпрацьовуватися.

У судновому розкладі по тривогах для кожного члена екіпажу визначаються його обов'язки в разі виникнення пожежі.

У разі зміни функціонального призначення приміщень, штатного розкладу екіпажу адміністрація зобов'язана забезпечити своєчасне перероблення планів евакуації та інструкцій.

2.12. На судні встановлюється порядок оповіщення людей про пожежу, з яким необхідно ознайомити всіх членів екіпажу.

2.13. У разі одержання речовин та матеріалів з невідомими властивостями стосовно пожежної небезпеки судновласник (капітан) зобов'язаний заборонити їх застосування до з'ясування через відповідні установи та організації відомостей про їх пожежну небезпеку.

2.14. Символи, що використовуються на суднах згідно з СОЛАС-74 та належать до схем протипожежного захисту та схем розміщення рятувальних засобів на суднах, повинні відповідати резолюціям IMO A.654(16) та IMO A.760(18), а для суден, побудованих 01.01.2004 (дата закладання кіля) і після цієї дати, - IMO A.952(23).

2.15. На кожному судні в центральному посту керування, центральному пожежному посту за наявності такого або в рульовій рубці, або на помітних місцях у коридорах і вестибюлях вивішується схема протипожежного захисту - план загального розташування судна, на якому показується для кожної палуби:

розміщення постів керування;

розташування вогнестійких і вогнезатримувальних конструкцій;

приміщення, що захищаються системою пожежної сигналізації;

приміщення, що захищаються стаціонарними системами пожежогасіння, із зазначенням місцезнаходження приладів і арматури для керування їх роботою, а також розташування пожежних кранів;

шляхи доступу в різноманітні відсіки, на палуби тощо із зазначенням шляхів евакуації, коридорів і дверей;

система вентиляції, уключаючи пристрої керування вентиляторами, із зазначенням розташування заслінок і розпізнавальних номерів вентиляторів, які обслуговують кожну зону;

розміщення протипожежного забезпечення;

місцезнаходження інструкцій з технічного обслуговування та застосування всіх суднових засобів і установок для гасіння та локалізації пожежі.

2.16. Замість планів відомості, зазначені в пункті 2.15 цих Правил, можуть бути викладені в буклеті, по одному примірнику якого необхідно зберігати в кожної особи командного складу та один - постійно зберігати ззовні надбудови в легкодоступному бризкозахищеному укритті, пофарбованому в червоний колір і позначеному спеціальним знаком.

2.17. Усі зміни в протипожежному захисті судна терміново вносяться у схеми протипожежного захисту (плани, буклети).

2.18. У порту на період звільнення екіпажу на берег щоденно формується стоянкова аварійна партія, призначена забезпечити боротьбу з пожежею та взаємодію з підрозділами пожежної охорони порту, аварійно-рятувальними підрозділами та екіпажами інших суден у разі виникнення пожежі.

2.19. Підготовку суден до постановки на ремонт проводять згідно з вимогами НАПБ В.01.028-2004.

Усі судна після капітального та середнього ремонтів, а також після зимового відстою приймаються до експлуатації з обов'язковою участю представника відомчої пожежної охорони судноремонтного підприємства або порту.

2.20. Вантажні операції, розміщення та розділення небезпечних вантажів на судні, а також технологічний режим їх перевезення здійснюються відповідно до вимог IMDG Code, BC Code або РД 31.15.01-89, а також відповідно до декларацій на вантаж та інструкцій, що видають компетентні органи країни відправки вантажу.

2.21. До початку навантаження вантажів адміністрацією судна виконуються такі дії:

ознайомлення з наданою вантажовідправником відповідно до вимог СОЛАС-74 інформацією про вантажі - їх властивостями та характеристиками транспортної небезпеки, технологічними режимами перевезення, вимогами безпеки праці, протипожежними заходами, засобами ліквідації аварій;

інструктування всіх членів екіпажу про найменування, властивості, види та ступені небезпеки вантажів, що будуть перевозитись судном, їх пакування, маркування, місця розміщення, вимоги безпеки праці, засоби індивідуального захисту та способи надання першої допомоги потерпілим.

Спеціальні заходи безпеки оголошуються наказом по судну;

коригування оперативних планів боротьби з пожежею з урахуванням властивостей прийнятих до перевезення вантажів та ознайомлення з цими планами екіпажу;

узгодження з портом порядку проведення вантажних операцій, зв'язку і сумісних дій в аварійних ситуаціях.

3. Загальні вимоги пожежної безпеки на суднах

3.1. Утримання суден

3.1.1. Засоби протипожежного захисту судна, що включають конструктивний протипожежний захист, протипожежні системи та обладнання, що посилюють конструктивний протипожежний захист, системи пожежної сигналізації та протипожежне забезпечення повинні відповідати вимогам законодавства України, а для суден, що здійснюють міжнародні рейси, - також СОЛАС-74. Ці засоби повинні перебувати в справному технічному стані та бути готовими до негайної та ефективної дії (використання). Обсяг і строки їх перевірок установлюються згідно з вимогами компетентного органу та (або) класифікаційного товариства.

3.1.2. Закриття протипожежних дверей повинно забезпечувати плавність ходу та щільність прилягання дверей до направної рами в зачиненому стані. Прокладки, що ущільнюють закриття, виготовляються з негорючого матеріалу. Протипожежні двері не повинні мати будь-яких перешкод, що утрудняють їхнє закриття.

Світлова та звукова сигналізація клінкетних протипожежних дверей перевіряється одночасно з перевіркою закриття дверей.

3.1.3. На кожні протипожежні двері наноситься напис робочою мовою екіпажу та англійською мовою "Протипожежні двері. Fire door". Крім того, на кожних дверях у місці приводу ручного закриття наносяться схема і короткий напис, що пояснюють порядок закриття протипожежних дверей, або піктограма.

За наявності водяного зрошення дверей також зазначається порядок його включення. Маркування, порядок задраювання (віддраювання) водогазонепроникних і протипожежних закриттів, а також запірних пристроїв суднової вентиляції та віднесення цих закриттів до тієї або іншої групи маркування визначає судновласник.

3.1.4. На пультах дистанційного закриття протипожежних дверей і заслінок вентиляційних каналів наносяться схема їхнього розташування, перелік приміщень, що захищаються ними, та коротка інструкція про порядок їх експлуатації та перевірки.

3.1.5. На всіх дверях, люках (за винятком люкових закриттів трюмів), горловинах танків (цистерн), пробках замірних отворів, головках повітряних труб танків судна укріплюються стаціонарні планки з найменуваннями приміщень, до яких вони ведуть, а для запірних пристроїв суднової вентиляції - її призначення та найменування приміщення, що вентилюється, наприклад, "Витяжна машинного приміщення".

3.1.6. Отвори для прокладення пожежних рукавів, які допускається зробити в нижньому куті протипожежних дверей (крім дверей у головних протипожежних перебірках), повинні мати заслінки, що самозачиняються.

3.1.7. На всіх відкритих ділянках палуби надводного борту і палуб надбудов і рубок мають бути справні леєрні огорожі або фальшборти.

3.1.8. На судні в будь-який час доби забезпечується доступ до всіх приміщень, що замикаються. Ключі від цих приміщень зберігаються у визначеному капітаном місці, доступ до якого

гарантовано цілодобово. Під час загальносуднової тривоги двері кают та інших житлових приміщень повинні бути незамкнені.

3.1.9. На судні повинна бути достатня кількість схем і покажчиків шляхів евакуації пасажирів і екіпажу з місць їх роботи та відпочинку. Схеми евакуації повинні бути розміщені на добре видних і освітлених місцях: у рульовій рубці, машинних приміщеннях, постах управління вантажними операціями, коридорах житлових і службових приміщень обох бортів кожної палуби, салонах відпочинку, ресторанах (барах) та інших місцях масового перебування людей.

3.1.10. Кожному члену екіпажу судна видається каютна картка, яка містить опис сигналів тривоги та обов'язків члена екіпажу по тривогах, уключаючи пожежну, із зазначенням місць збору (прибуття).

Каютна картка прикріплюється над койкою члена екіпажу або на видному місці біля виходу з каюти.

3.1.11. Евакуаційні шляхи та виходи утримуються вільними, нічим не захаращуваними та таким чином, щоб у разі виникнення пожежі забезпечувати безпеку евакуації всіх людей, які перебувають на судні. Шляхи евакуації забезпечуються евакуаційним освітленням.

На шляхах евакуації забороняється:

влаштовувати пороги, гвинтові сходи, виступи, турнікети, розсувні, підйомні і обертові двері та інші пристрої, не передбачені проектом судна, які можуть перешкоджати евакуації людей;

влаштовувати фальшдвері (схожі на дійсні);

замикати на замок двері виходів під час перебування у приміщенні людей;

захаращувати обладнанням та іншими предметами двері та коридори, вішати дзеркала, розміщати крісла, стільці, інші меблі тощо;

прокладати електричні кабелі в проходах таким чином, щоб вони перешкоджали евакуації людей.

3.1.12. Вантаж на суднах розташовується із забезпеченням вільного доступу до трюмів через сходові люки, входів та люків інших приміщень та до пожежного обладнання, а також вільного проходу пасажирів до виходів у разі пожежі.

3.1.13. Куріння на суднах допускається лише у спеціально відведених для цього місцях, а також у залах ресторанів, барів і каютах (за винятком танкерів і бункерувальників). Місця куріння позначаються відповідними знаками чи написами, обладнуються урнами. У залах ресторанів, барів і каютах повинні бути попільниці. Використовуються урни з негорючих матеріалів і без отворів у стінках і днищах.

На суднах, що перевозять вантажі, які виділяють займисті пари і гази, для куріння використовуються лише приміщення з витяжною вентиляцією.

3.1.14. Кількість піротехнічних засобів на судні не повинна перевищувати встановлені норми.

Піротехнічні засоби зберігаються в закритих на замок металевих шафах або ящиках з написом на дверцятах "Піротехніка" та знаком безпеки, що попереджує про небезпеку вибуху, згідно з чинним стандартом. Такі шафи (ящики) встановлюються на відкритому містку та обладнуються спеціальними стелажами (гніздами), які унеможливлюють тертя піротехнічних засобів один об одного та зміщення їх під час нахилення судна. Усередині цих шаф (ящиків) розміщується опис змісту. Ключі від цих шаф (ящиків) зберігаються на містку в опломбованому ящичку з написом "Піротехніка", а також у відповідальної особи.

Піротехнічні засоби з простроченим терміном застосування здаються на спеціальні ділянки або до організацій з утилізації.

3.1.15. Піротехнічні засоби рятувальних шлюпок зберігаються в герметичних металевих ящиках або пеналах з кришкою, що загвинчуються. Напис і знак безпеки на ящиках (пеналах) та опис змісту повинні виконуватися, як це визначено в підпункті 3.1.15 цих Правил.

3.1.16. Матеріали, що використовують для фумігації, повинні мати інформаційну картку (паспорт, сертифікат), де вміщуються їх фізико-хімічні властивості, а також показники пожежної небезпеки.

У разі застосування для фумігації речовин, здатних небезпечно взаємодіяти з водою, передбачаються заходи, що унеможливлюють прямий контакт таких речовин з водою, вологими речовинами та матеріалами. Використання з метою фумігації горючих газів, легкозаймистих рідин і твердих легкозаймистих речовин має бути предметом спеціального розгляду відомчої пожежної охорони.

Забороняється фумігація будь-яких суднових приміщень методом відкритого горіння в них фумігантів.

3.1.17. На суднах забороняється:

влаштовувати в каютах і суміжних з ними приміщеннях різноманітні майстерні і складські приміщення для застосування в них та зберігання пожежовибухонебезпечних речовин і матеріалів;

зберігати і сушити білизну та одяг на приладах опалення;

накривати електролампи тканиною, папером або іншими горючими матеріалами;

користуватися у каютах різними електронагрівальними приладами (електрочайниками, кип'ятильниками, прасками тощо). Для цієї мети повинні бути виділені і обладнані спеціальні приміщення;

виходити з приміщення, залишаючи без нагляду увімкнені телевізори, радіоприймачі, нагрівальні прилади тощо;

проводити прибирання приміщень із застосуванням легкозаймистих рідин і горючих речовин;

зберігати горючі матеріали, горючі речовини і легкозаймисті рідини, промаслені обтиральні матеріали у відкритій тарі та не в спеціально призначених коморах або місцях;

зберігати горючі матеріали і горючі речовини або негорючі матеріали і рідини в горючій упаковці в приміщеннях, які не мають ілюмінаторів, що відкриваються, або спеціальних засобів димовидалення;

зберігати аерозольну упаковку в одному приміщенні з окислювачами, горючими газами, легкозаймистими рідинами та горючими речовинами;

зберігати балони з горючими газами та окислювачами в приміщеннях, які не є спеціальними коморами для балонів;

захаращувати коридори, виходи, внутрішні та зовнішні трапи речами та іншими предметами;

влаштовувати під трапами комори для схову горючих матеріалів;

зберігати в шафах (нішах) для інженерних комунікацій горючі матеріали, а також інші сторонні предмети;

перевозити в багажі вибухові, легкозаймисті рідини та інші пожежонебезпечні речовини та предмети;

використовувати ємкості з горючих матеріалів для збирання побутового та виробничого сміття;

кидати непогашені сигарети та сірники в корзини для паперу, урни для відходів або за борт судна;

курити не в установлених місцях.

3.2. Житлові та службові приміщення

3.2.1. У всіх житлових і службових приміщеннях судна вивішуються інструкції щодо заходів пожежної безпеки. У житлових приміщеннях пасажирських суден вивішуються на помітних місцях:

стисла Пам'ятка щодо правил пожежної безпеки для пасажирів (для іноземних громадян - відповідною мовою);

схематичний план індивідуальної евакуації пасажирів з кожної палуби із зазначенням номера каюти, найкоротшого шляху евакуації, місць розміщення засобів пожежогасіння і сигналізації з необхідним пояснювальним текстом, місця збору по тривогах пасажирів, номер і місцезнаходження рятувальної шлюпки, за якою закріплені пасажири кают по шлюпковій тривозі.

3.2.2. У житлових і громадських приміщеннях (кают-компаніях, їдальнях, бібліотеках, салонах тощо) столи, стійки, шафи, інші меблі тощо розміщуються так, щоб не захаращувати проходи та виходи.

3.2.3. Апаратура, обладнання, музичні інструменти в громадських приміщеннях (залах, ресторанах, барах) розташовуються таким чином, щоб вони не перешкоджали вільній евакуації пасажирів та обслуговуваного персоналу в разі пожежі.

3.2.4. Килими, килимові доріжки та інші палубні покриття у житлових і службових приміщеннях та коридорах надійно кріпляться до підлоги так, щоб не закривати шпігати; повинні протистояти поширенню полум'я, бути помірно небезпечними щодо токсичності продуктів горіння, мати помірну димоутворювальну здатність і не бути легкозаймистими.

3.2.5. У коридорах і відгородженнях трапів, постах керування, житлових і службових приміщеннях палубні покриття повинні мати характеристику повільного поширення полум'я по поверхні.

3.2.6. Після припинення роботи в приміщеннях постів управління треба виключати електроосвітлення та інші електроприлади, крім тих, що працюють в автоматичному режимі. Приміщення замикають на замок, ключ від якого має знаходитись у вахтового.

Запасні ключі від станцій пожежогасіння, аварійного дизель-генератора і деяких інших приміщень, передбачених специфікацією, зберігаються поблизу вхідних дверей у спеціальній опломбованій скриньці під склом.

3.2.7. У медичних приміщеннях допускається зберігати не більше 3 кг медикаментів і реактивів, що належать до легкозаймистих рідин (ефір, спирт тощо), та тільки у спеціальних негорючих шафах, що замикаються. Під час зберігання треба враховувати їх сумісність.

Матеріали та речовини зберігаються лише за встановленим асортиментом. Не дозволяється сумісне зберігання легкозаймистих рідин та горючих речовин з окислювачами.

Вносити кисневі подушки в медичні приміщення дозволяється тільки на час лікувальних процедур і в кількостях, необхідних для цієї мети. Забороняється зберігання кисню у медичному приміщенні. За відсутності централізованого постачання кисню порядок користування кисневими подушками визначається наказом (розпорядженням) судновласника.

Рентгенівську плівку зберігають у спеціальному металевому ящику (шафі).

3.2.8. У прасувальних приміщеннях треба виконувати такі вимоги:

стіл для прасування заземлюють на корпус судна;

праска повинна мати спеціальну підставку з негорючого матеріалу;

забезпечується безрознімне вмикання праски через пакетний вимикач, у разі вмикання якого повинна засвічуватися сигнальна лампа біля входу в приміщення.

3.2.9. Робочі агрегати, прилади, устаткування камбузів, хлібопекарень та інших приміщень харчоблоку забезпечуються інструкцією щодо обслуговування. Запобіжні заходи безпеки у вигляді коротких написів наносяться фарбою або в інший спосіб на помітних місцях.

3.2.10. Не допускається скупчення борошняного пилу на елементах конструкцій приміщень та устаткування харчоблоку та хлібопекарень.

На камбузі не рідше ніж один раз на місяць очищають плити, димоходи, іскрогасники, жироуловлювачі та надплитні зонтики витяжної вентиляції.

3.2.11. Окріп для потреб екіпажу готують переважно на камбузі або в буфетній. Титан-кип'ятильник повинен працювати в автоматичному режимі або бути обладнаним реле безпеки схваленого типу, здатним знеструмити його в разі досягнення кипіння води та зменшення її кількості до граничнодопустимої величини.

У разі відсутності кип'ятильників, що працюють в автоматичному режимі, призначається особа з екіпажу, якій доручено готування окропу.

3.2.12. У буфетних, їдальнях та інших місцях поза судновим камбузом, що визначені для підігріву їжі та готування окропу, електронагрівальні прилади (крім тих, що працюють в автоматичному режимі) вмикаються під наглядом обслуговувального персоналу.

3.2.13. Забороняється користуватися на камбузі відкритим вогнем. Під час проведення вантажних робіт з вибухонебезпечними матеріалами, легкозаймистими рідинами та горючими газами, а також під час миття та дегазації танків з-під нафтопродуктів закривають усі камбузні двері та ілюмінатори, які відкриваються на вантажну палубу або на палуби, що примикають до вантажної.

3.2.14. Оснащення та протипожежний режим у приміщеннях суднових комор установлюються залежно від характеру матеріалів, що там зберігають, і ступеня їх пожежної небезпеки.

3.2.15. Балони з горючими газами зберігаються окремо від балонів зі стисненим повітрям, киснем та іншими окислювачами, а також від балонів з токсичними газами. Зовнішня поверхня балонів має бути пофарбована в колір, що встановлений для певного газу.

3.2.16. Не дозволяється зберігати легкозаймисті рідини і горючі речовини в приміщеннях, де відсутня природна припливно-витяжна вентиляція. Вихідні отвори вентиляційних труб обладнуються арматурою, що перериває полум'я.

У цих приміщеннях дозволяється лише водяне, парове низького тиску або повітряне опалення.

На зовнішніх дверях цих приміщень наносять згідно з чинними стандартами знаки безпеки, що попереджують про небезпеку вибуху та забороняють застосування відкритого вогню, а також - напис із зазначенням вогнегасної речовини, котру дозволяється застосовувати під час пожежі.

Якщо кількість займистої рідини не перевищує 35 л, допускається її зберігання у металевих шафах або ящиках, у сталевих каністрах, що щільно закриваються.

Обслуговуючий персонал повинен знати пожежну небезпеку легкозаймистих рідин і горючих речовин, що зберігаються у коморах (шафах), порядок евакуації балонів і ємкостей з ними та правила їх гасіння.

3.2.17. Заправка ліхтарів і ламп, видача легкозаймистих рідин, гіпохлориту кальцію, хлорного вапна та інших речовин, що окислюються, проводиться у світлий час доби або за достатньої освітленості штатними електроосвітлювальними приладами. Ці роботи проводять за дозволом старшого помічника капітана та під контролем пожежного помічника (на суднах, де він передбачений штатним розписом) або вповноваженого на це помічника капітана, який отримав відповідний інструктаж, та за повідомленням вахтового помічника капітана. Норма видачі не повинна перевищувати витрати за добу.

Невикористані легкозаймисті рідини після закінчення роботи треба здавати в комори їхнього постійного зберігання.

3.2.18. Для комор, що рідко відвідуються (судновий архів, комори багажні, митні, культінвентарю тощо), розробляється графік їх огляду та перевірки стану, про виконання якого роблять відповідний запис у пожежно-контрольному формулярі.

3.2.19. У білизняних коморах не допускається зберігання навалом брудної та вологої білизни, стикання її з опалювальними та освітлювальними приладами. Чиста білизна зберігається на стелажах. Відстань між опалювальними та освітлювальними приладами та білизною, що зберігається, витримується не менше ніж 0,5 м.

Одяг та взуття сушаться тільки на спеціальних пристроях, якими обладнуються суднові сушильні приміщення.

Забороняється залишати сірники, запальнички та інші займисті предмети в одязі, що розміщується в сушильні.

3.2.20. Провізійні комори слід використовувати лише за призначенням з розміщенням у камерах і на стелажах видів провізії відповідно до будівельної специфікації.

3.2.21. Приміщення (кінозали) для перегляду кіно- і відеофільмів повинні бути спеціально обладнані. Демонстрація кіно- і відеофільмів на суднах дозволяється також на відкритій палубі. На суднах, що не мають спеціально обладнаних залів для глядачів і проекційних приміщень, дозволяється демонстрація кіно- та відеофільмів у громадських приміщеннях, що мають необхідні розміри, за умови виконання вимог відомчої пожежної охорони, зазначених під час видачі дозволу на демонстрацію.

Кіноплівка зберігається в окремому приміщенні, не суміжному з житловими каютами; на дверях його ззовні наноситься згідно з чинним стандартом знак безпеки, що забороняє застосування відкритого вогню. У проекційному приміщенні або біля проектора дозволено перебування комплекту кінострічок та відеокасет тільки для поточного сеансу.

До роботи на кіноапаратурі допускаються члени екіпажу, які мають кваліфікаційне посвідчення кіномеханіка (кінодемонстратора) та посвідчення, що підтверджує знання вимог пожежної безпеки і проходження пожежно-технічного мінімуму, з позначками про щорічну перевірку знань.

3.2.22. У приміщеннях фотолабораторії хімічні реактиви, відходи фотопаперу, плівки та інші горючі матеріали зберігаються в металевому ящику з кришкою або в металевій шафі та після закінчення робочого дня видаляються з приміщення фотолабораторії.

Фотопапір та фотоплівки можуть знаходитись у фотолабораторії тільки у витратних кількостях.

Електророзетки фотолабораторії повинні мати окремий захист з виводом сигнальних ламп назовні для контролю за роботою електричних приладів.

3.2.23. Робота сауни здійснюється лише з відома вахтової служби та під контролем відповідальної особи, призначеної за наказом капітана. Загальна тривалість роботи сауни повинна бути не більше ніж 8 годин на добу.

У разі виявлення несправностей в устаткуванні або появи ознак горіння (диму, запаху горілого, обвуглювання дерев'яного облицювання) слід негайно повідомити про це особі, яка відповідальна за експлуатацію сауни.

3.3. Машинні приміщення

3.3.1. У машинних приміщеннях необхідно стежити за справністю устаткування та пристроїв, які забезпечують герметичність контуру тих машинних приміщень, які захищені об'ємними засобами пожежогасіння. Зокрема забезпечуються:

плавне закриття та щільне прилягання дверей та кришок світлових люків;

надійна дія пристроїв для дистанційного закриття люків ззовні машинного приміщення;

наявність металевих щитків для закриття ілюмінаторів світлових люків;

справність закриття кільцевих просторів навколо димових і вихлопних труб у контурі кожуха димаря.

3.3.2. На бічних поверхнях кожного двигуна внутрішнього згорання у районі люків картера наноситься напис "Лючки відкривати через 20 хвилин після зупинки двигуна".

3.3.3. Промаслене ганчір'я складається в спеціальні металеві ящики, на які нанесено напис "Ящик для промасленого ганчір'я". Ящики очищаються після закінчення прибирання та кожної зміни вахти. Ящики для ганчір'я повинні бути місткістю не більше 0,125 м ^{3}, мати щільні кришки та встановлюватись не ближче ніж 1 м від трубопроводів, що нагріваються, частин машин і котельних установок.

Обтиральні сухі матеріали, що не вживались, зберігаються в спеціальних щільно закритих металевих ящиках з написом "Чисте ганчір'я, клоччя".

3.3.4. Видаткові мастильні матеріали в маслянках та в іншій дрібній тарі зберігаються в спеціальних металевих шафах або ящиках, що щільно закриваються, з написом "Мастильні матеріали".

3.3.5. Під час розбирання та чищення форсунок та паливних насосів користуються піддонами. Розбирати та чистити деталі, що знімаються, треба в місцях, які обладнані місцевою витяжною вентиляцією.

Для опресування форсунок головних і допоміжних дизелів обладнується окреме приміщення або стенд із закритим прозорим ковпаком, забезпеченим самостійною витяжною вентиляцією.

3.3.6. Вентиляційні труби повинні мати справні закриття, а також приводи до них, спроможні цілком перекривати вентиляційні отвори. Вентиляційна система утримується в чистоті, регулярно очищається від нашарування мастил, пилу та бруду.

3.3.7. Обшиття та теплоізоляція котлів, пароперегрівників, вихлопних колекторів двигунів внутрішнього згорання та інших деталей, механізмів і трубопроводів, уключаючи фланцеві з'єднання, що нагріваються до високих температур, підтримуються у справному стані. Паливні трубки високого тиску розташовуються або захищаються так, щоб у разі їхнього ушкодження струмінь горючих речовин не потрапляв на нагріті поверхні.

3.3.8. Ємкості з підігрівом палива та мастила повинні мати термометри або інші пристрої для виміру температури. Температура підігрітого палива в цистернах, що сполучаються з атмосферою, повинна бути нижче його температури спалаху не менше ніж на 15° С.

3.3.9. Паливні та мастильні цистерни, їх перебірки, горловини, фланцеві з'єднання, запірні клапани, покажчики рівня, трубопроводи, піддони не повинні мати течі.

Запірні крани на мірильних трубках паливних і мастильних ємкостей повинні бути в постійно закритому стані.

Забороняються будь-які пристосування для утримання у відкритому стані швидкозапірних і самозапірних клапанів на мірильних трубках ємкостей.

Сигналізація на верхньому рівні на переливних і стічних міждонних цистернах повинна бути справною.

3.3.10. У разі виявлення витоку палива необхідно встановити піддон для його збирання та вжити заходів щодо усунення витоку.

3.3.11. Перед розпалюванням котла проводиться його вентилювання, про що вивішується попереджувальний напис.

У разі ручного розпалювання котлів на кожній топці має бути пристрій для гасіння запальників.

Дозволяється використовувати в машинних приміщеннях відкритий вогонь тільки з технологічною метою - для ручного запалювання котлів.

3.3.12. У приміщеннях аварійного дизель-генератора дотримується протипожежний режим, загальний для машинних приміщень.

3.3.13. Забороняється скупчення горючих речовин у ллялах і під пайолами.

3.4. Виробничі приміщення

3.4.1. У токарних і слюсарних приміщеннях та електромайстернях виконуються вимоги пожежної безпеки, установлені для машинних приміщень.

Робота в майстернях з горючими речовинами дозволяється тільки за наявності над місцем роботи включеної вибухобезпечної примусової витяжної вентиляції.

Гас та інші розчинники зберігаються в щільно закритій посуді, яка не б'ється і встановлена в металевий ящик, та в кількості, що не перевищує потреби за добу.

3.4.2. Лісоматеріали та заготовки в теслярній майстерні зберігаються на стелажах або підкладках.

Горючі речовини (лаки, фарби, оліфа, горючі клеї) можуть знаходитись у теслярній майстерні в кількостях, що не перевищують потреби за зміну. Їх зберігають у щільно закритих посудинах, які встановлюють та закріплюють на стелажах.

Після закінчення робочого дня приміщення майстерні очищується від стружки, сміття та обтирального матеріалу, горючі матеріали здаються в малярську.

3.4.3. Клеєварки та інші електронагрівальні прилади розташовуються поза приміщенням теслярні. У разі відсутності такої можливості допускається установка клеєварки в теслярні в спеціальному металевому ящику або шафі, що обладнані витяжною вентиляцією.

3.4.4. Робота інсинератора здійснюється за дозволом вахтового помічника та з відома старшого механіка. Час початку та закінчення роботи інсинератора фіксується в журналі машинного відділення.

Роботу інсинератора проводить відповідальна особа із складу екіпажу з дотриманням заходів пожежної безпеки, визначених технологічною інструкцією.

У приміщенні інсинератора забороняється зберігати сміття та предмети, призначені для спалювання.

3.4.5. Збирати сміття та предмети, призначені для спалювання, треба в спеціально виділеному приміщенні або бункері-накопичувачі, установленому на відкритій палубі.

3.4.6. Установки, що працюють на скрапленому газі, використовуються на судні тільки для господарських потреб: готування їжі та у водопідігрівачах, що споживають не більше 1,5 кг скрапленого газу за годину.

Усе обладнання суднових побутових газових установок, уключаючи газопроводи, повинне мати надійне кріплення. Відстань від газових приладів до перебірок повинна бути не менше ніж 75 мм.

3.4.7. Гази та їх суміші, які використовуються на суднах для господарських потреб, повинні бути такими, що допущені до застосування як побутове пальне та відповідати вимогам національних стандартів.

3.4.8. У разі надходження на судно балонів зі скрапленим газом адміністрація судна повинна отримати від постачальника сертифікат про склад газу, що постачається, перевірити стан балонів, наявність маркування щодо випробування та терміну придатності, справність запірної апаратури.

3.4.9. Балони на суднах зберігаються у спеціальних приміщеннях на відкритій палубі. Це приміщення повинно мати ефективну природну вентиляцію, електричне освітлення та електричне обладнання. Температура в приміщенні не повинна перевищувати 50° С. Для контролю температури в приміщенні має бути термометр, що видно ззовні. На дверях згідно з чинним стандартом наносяться знаки безпеки, що попереджають про небезпеку вибуху та забороняють застосування відкритого вогню та куріння.

Електричне обладнання в приміщенні зберігання балонів із скрапленими газами повинно бути вибухозахищеним.

3.4.10. Біля виходу з приміщення для зберігання балонів на трубопроводі скрапленого газу повинен бути запірний кран або клапан, який управляється ззовні приміщення. Цей кран або клапан повинен мати обмежувач повороту та вказівник положення пробки.

3.4.11. Трубопроводи скрапленого газу від балонів до редукційних клапанів повинні випробуватися на судні повітрям тиском 1,7 МПа.

Трубопроводи скрапленого газу від редукційних клапанів до споживачів газу після монтажу, а також після кожного огляду випробуються на судні на щільність повітрям тиском 0,02 МПа.

3.4.12. Побутовими установками скрапленого газу допускається обладнувати всі судна, за винятком маломірних суден з бензиновими двигунами, призначених для перевезення пасажирів.

3.5. Електрообладнання суден

3.5.1. Підключення суден до берегової електричної енергосистеми виконується тільки з дозволу адміністрації порту, заводу або іншого берегового об'єкта, до мережі якого проводять підключення.

На період електропостачання судна від берегових мереж передбачається можливість запуску суднових пожежних електронасосів та інших засобів пожежогасіння.

3.5.2. Трансформатори, генератори, електродвигуни та інші електричні машини повинні мати надійне кріплення до суднових конструкцій і заземлення, а кабелі до них - справний стан захисту від короткого замикання та перевантажень.

3.5.3. У кожного запобіжника або автоматичного вимикача на розподільному щиті зазначаються споживачі електричного ланцюга, що захищається, а також розрахункові параметри захисних пристроїв електричного ланцюга та плавких вставок або величина струму розчіплювачів автоматичних вимикачів.

3.5.4. На суднах зберігається необхідний запас захисних пристроїв електричних ланцюгів, однотипних з тими, що експлуатуються. Забороняється заміна захисних пристроїв електричних ланцюгів саморобними вставками та перемичками.

3.5.5. Під час роботи електричних машин необхідно стежити за їх нагріванням відповідно до вимог і норм з їх експлуатації, а також за нагріванням підшипників і контактних з'єднань і вживати заходів для дотримання режиму їх безперебійної роботи.

Знеструмлення електричних машин здійснюється з урахуванням вимог правил їх технічної експлуатації, а також при появі диму або вогню на електроспоживачах.

3.5.6. На внутрішніх сторонах групових розподільних щитів і збірках запобіжників освітлювальних мереж указуються приміщення (споживачі), які вони обслуговують, і схеми електричних мереж.

3.5.7. У всіх суднових приміщеннях, місцях і просторах, освітлення яких є важливим для забезпечення безпеки плавання, керування механізмами та пристроями, життя та евакуації пасажирів і екіпажу, установлюються стаціонарні світильники основного освітлення.

Освітлення вестибюлів, головних коридорів і трапових вигородок, які є шляхами евакуації, повинно мати надійну систему автоматичного переключення з головного на аварійне.

3.5.8. Світильники, що встановлені в приміщеннях і просторах, де можливе механічне пошкодження ковпаків, захищаються спеціальними сітками. На світильниках рекомендовано вказувати проектну потужність ламп.

Для аварійного освітлення дозволяється застосовувати стаціонарні світильники з умонтованими акумуляторами. Кожний світильник аварійного освітлення і патрон ламп позначається червоним кольором.

3.5.9. Відстань між світильниками з лампами розжарювання та предметами з горючих матеріалів (у горючій упаковці) повинна бути не менше ніж такі значення:

Номінальна потужність, Вт	Мінімальна відстань, м
100	0,5
300	0,8

500	1,0

Горючі матеріали та предмети від інших видів світильників повинні розміщуватися на відстані не менше ніж 0,5 м.

3.5.10. Світильники, проводи та розподільні пристрої не рідше ніж один раз на місяць очищаються від пилу, а в запилених приміщеннях - щотижня.

У світильниках не повинно бути пересохлої ізоляції та ізоляції, що обсипалася від підключених кінців кабелів і дротів.

3.5.11. Переносне освітлення в суднових приміщеннях, де можлива наявність горючих парів, газів і пилу, здійснюється тільки акумуляторними низьковольтними вибухозахищеними світильниками. Стан ізоляції переносних світильників перевіряється не рідше ніж один раз на місяць.

3.5.12. Кожний освітлювальний патрон повинен мати позначену номінальну напругу, а також найбільший допустимий струм або потужність.

3.5.13. Штепсельні розетки повинні бути такими, щоб забезпечувався ступінь захисту незалежно від того, міститься вилка в розетці чи ні. Не допускається застосування штепсельних вилок із розрізними штирями.

3.5.14. Не дозволяються улаштування та експлуатація тимчасових електромереж. Винятком можуть бути тимчасові установки й електропроводки, які живлять місця проведення тимчасових ремонтних та аварійних робіт.

3.5.15. Акумуляторні та інші вибухонебезпечні приміщення освітлюються світильниками із суміжних безпечних приміщень через газонепроникні засклені отвори або вибухозахищеними світильниками, що встановлені усередині приміщень.

3.5.16. Акумуляторні батареї, а також окремі їх елементи надійно закріплюються. При встановленні їх на стелажах у два або більше ярусів усі стелажі повинні мати попереду та позаду зазор не менше 50 мм для циркуляції повітря, а відстань від палуби до пробок елементів верхнього ярусу не повинна перевищувати 1500 мм.

3.5.17. На вхідних дверях в акумуляторне приміщення або над ними наноситься напис "Акумуляторне", а на них або біля них, а також на ящиках з акумуляторами наносяться за діючим стандартом знаки безпеки, що забороняють користуватися відкритим вогнем та попереджають про небезпеку вибуху.

3.5.18. В акумуляторних приміщеннях забороняється:

користуватися сірниками, свічами та іншими джерелами відкритого вогню;

прокладати будь-які кабелі (навіть транзитні) та встановлювати прилади, що не належать до акумуляторних батарей;

сумісно зберігати в одному приміщенні кислотні та лужні акумулятори, а також ємкості з кислотними та лужними електролітами;

використовувати невибухозахищені електронагрівальні прилади, переносні лампи і ліхтарі;

заряджати акумулятори за відсутності вентиляції або при перервах у її роботі;

перевіряти зарядження акумуляторів за допомогою навантажувальної вилки.

3.5.19. Захисне металеве обплетення та труби, у яких прокладені кабелі, заземлюються. Кабелі та їх захисні оболонки не повинні мати тріщин, пропалювань і вм'ятин.

3.5.20. У місцях, де кабелі можуть піддаватися механічним пошкодженням, прокладаються кабелі, що мають відповідну броню, а кабелі інших типів відповідно захищаються в таких місцях або прокладаються в трубах.

Кабельні траси розташовують на відстані не менше ніж 100 мм від джерел тепла.

3.5.21. У разі прокладання кабелів у каналах та інших конструкціях, виготовлених із горючих матеріалів, райони прокладання кабелів захищають від загорання вогнезахисними засобами.

3.5.22. Кабелі, що прокладаються на відкритих частинах судна та щоглах, захищають від прямого впливу сонячної радіації.

3.5.23. Під час заміни та нового монтування кабельних мереж укладання їх у жолоби та під захисні кожухи повинно бути вільним, щоб унеможливлювався їх натяг під час вібрації корпусу судна.

3.5.24. Якщо буде виявлено, що опір ізоляції кабелів став нижче за встановлені норми, уживаються заходи для підвищення опору ізоляції цієї дільниці.

3.5.25. На суднах допускається застосування електронагрівальних пристроїв тільки стаціонарного типу із закритими електронагрівальними елементами.

Штатні суднові електронагрівальні прилади, що працюють в автоматичному режимі, періодично перевіряються згідно з вимогами інструкцій з експлуатації цих приладів.

Електроприлади, що працюють не в автоматичному режимі, уключаючи побутові (праски, електроплитки, кип'ятильники тощо), повинні бути під постійним наглядом.

3.5.26. Установлення та вмикання в суднову електромережу будь-яких додаткових стаціонарних споживачів узгоджується з класифікаційним товариством, службою технічної експлуатації флоту та відомчою пожежною охороною.

3.5.27. Установлення на судні додаткових стаціонарних електрогрілок допускається у разі дотримання таких вимог:

перебірки, на яких установлюють грілки, ізолюються від кожуха грілки негорючим ізоляційним матеріалом або повітряний зазор між ними встановлюється у розмірі не менше ніж 150 мм;

на верхній частині грілки повинен бути нахилений металевий перфорований кожух, який не допускає укладання на нього сторонніх предметів;

навколо грілки повинно бути огородження;

у разі встановлення електрогрілок у приміщеннях, які рідко відвідують, необхідно включати в електросхему грілки терморегулятор, що відключає її у разі підвищення температури повітря в приміщенні більше ніж 30° С.

3.5.28. Користування штатними побутовими електронагрівальними приладами на судні допускається тільки в спеціально обладнаних і призначених для цього місцях.

3.5.29. Електронагрівальні прилади, телевізори, радіоприймачі та інші побутові електроприлади та апаратура вмикаються в електромережу тільки за допомогою справних штепсельних з'єднань та електророзеток заводського виготовлення.

Холодильники та телевізори встановлюються так, щоб між їх задніми стінками та перебірками було залишено простір не менше ніж 150 мм для циркуляції повітря.

3.5.30. Електронагрівальні прилади, що працюють в автоматичному режимі, повинні мати захист щодо струму та температури, який розраховано на робочі параметри приладу.

3.5.31. Усі електричні прилади повинні бути закріплені так, щоб унеможливлювалось їх зміщення під час хитавиці та крену судна.

3.5.32. Несправності в електромережах та електроапаратурі, які можуть викликати іскріння, коротке замикання, понаднормований нагрів горючої ізоляції кабелів і проводів, негайно ліквідовуються черговим персоналом. Пошкоджену електромережу відключають до приведення її в пожежобезпечний стан.

3.5.33. Не дозволяється перевищувати встановлену потужність електромережі електро- та радіоустаткування; вона не повинна мати відкритих струмопровідних частин. Має бути виключено безпосередній контакт такого устаткування з горючими конструкціями, матеріалами, а також джерелами виділення тепла та вологи.

3.5.34. Забороняється:

відкрите прокладання електропроводів і кабелів транзитом через пожежонебезпечні та вибухонебезпечні приміщення (зони) будь-якого класу та ближче ніж 1 м і ніж 5 м від них відповідно, а також по трапах;

експлуатація кабелів і проводів з пошкодженою ізоляцією або такою, що в процесі експлуатації втратила захисні властивості;

залишення під напругою кабелів та проводів з неізольованими струмопровідними жилами;

застосування саморобних електричних подовжувачів;

користування пошкодженими розетками, розподільними коробками, вимикачами та іншими електровиробами, а також лампами, скло яких має слід затемнення;

обгортання електроламп і світильників папером, тканиною та іншими горючими матеріалами, експлуатація їх зі знятими ковпаками (розсіювачами);

заклеювання ділянок електропроводки папером, горючими тканинами, шпалерами тощо;

використання електроапаратури та приладів в умовах, що не відповідають указівкам (рекомендаціям) підприємств-виготовлювачів;

залишення без догляду при виході зі службових приміщень, кают, увімкнених в електромережу нагрівальних приладів, телевізорів, радіоприймачів тощо;

складування горючих матеріалів на відстані менше ніж 1 м від електроустаткування та під електрощитами;

використання електрообладнання для підвішування одягу та інших предметів.

3.6. Опалення та вентиляція

3.6.1. Опалення суден здійснюється тільки нагрівальними пристроями стаціонарного типу. Прилади опалення стаціонарно закріплюються та закриваються захисними кожухами, знімати які під час роботи не дозволяється.

Забороняється встановлювати та експлуатувати електричні нагрівальні прилади з відкритими елементами нагрівання.

3.6.2. Усі нагрівальні прилади повинні бути такої конструкції та розміщені таким чином, щоб від них не могли зайнятися обладнання, а також одяг і багаж осіб, що розташовуються у

приміщенні.

3.6.3. Нагрівальні прилади парового опалення та електричні повинні встановлюватися на відстані не менше ніж 50 мм від бортів або від перебірок, якщо борти або перебірки обшиті деревом, фанерою або іншим горючим матеріалом, то ділянки, розташовані проти нагрівальних елементів, повинні захищатися тепловою ізоляцією з негорючого матеріалу. Якщо така теплова ізоляція відсутня, нагрівальні елементи повинні бути на відстані не менше ніж 150 мм від дерев'яного, фанерного або іншого горючого зашиття.

3.6.4. Якщо на опалювальних і нагрівальних приладах не передбачаються вмонтовані вимикальні пристрої, то такі пристрої встановлюються в приміщеннях, де розташовані ці прилади.

Вимикачі повинні відключати живлення на всіх полюсах або фазах.

3.6.5. Конструкція кожухів електричних опалювальних приладів повинна виключати можливість розміщення на них будь-яких предметів.

3.6.6. Опалювати акумуляторні приміщення допускається за рахунок тепла суміжних приміщень, а також водяними або паровими радіаторами, розміщеними всередині акумуляторних приміщень.

Для опалення акумуляторних приміщень не повинна застосовуватися суднова система кондиціонування повітря.

3.6.7. Вентиляційні камери та повітроводи регулярно очищаються від горючого пилу, жирових відкладень.

3.6.8. Вогнезатримувальні пристрої, пристрої блокування вентиляційних систем із пожежною сигналізацією та установками пожежогасіння тримаються у справному робочому стані.

3.6.9. Системи вентиляції камбузів мають бути відокремлені від систем вентиляції, що обслуговують інші приміщення.

3.6.10. Посадова особа, яка відповідає за експлуатацію систем вентиляції та опалення, організовує проведення планових профілактичних оглядів та вживає термінових заходів щодо усунення будь-яких несправностей або порушень режиму роботи цих систем, що можуть спричинити виникнення чи поширення пожежі.

4. Вимоги пожежної безпеки на суднах різного призначення

4.1. Пасажирські судна

4.1.1. До суднового розкладу включаються обов'язки членів екіпажу, відповідальних за евакуацію пасажирів.

4.1.2. Біля аварійних виходів повинні бути світлові табло з написом "Аварійний вихід" з живленням від аварійного джерела.

На ходовому містку повинні бути вказівники місцезнаходження дверей приміщень спеціальної категорії.

4.1.3. Стюард повинен мати інформацію про контингент пасажирів, розміщених у каютах, які він обслуговує: прізвища, національність (мова спілкування), порт прибуття, наявність хворих, людей похилого віку та дітей. Для організації евакуації людей та в разі знеструмлення електроосвітлення приміщень стюард забезпечується електричним ліхтарем, ключами від кают, які він обслуговує, та планом евакуації.

4.1.4. Інструктаж пасажирів або передачу такого інструктажу по судновій радіотрансляції адміністрація судна проводить не пізніше ніж за 24 години після виходу в море.

Інструктаж або радіоінформація містять такі відомості:

конструктивні особливості судна;

протипожежний режим у каютах і загальних приміщеннях;

дії у разі виявлення пожежі або її ознак;

використання засобів сповіщення про пожежу та протипожежного забезпечення;

відкриття та закриття протипожежних дверей на шляхах евакуації;

найкоротший шлях евакуації з приміщень до місць збору;

розташування резервних і аварійних виходів;

розміщення та порядок використання індивідуальних і колективних рятувальних засобів, у тому числі дихальних апаратів, для аварійної евакуації.

Інструктаж пасажирів і екіпажу, а також усі команди з питань забезпечення безпеки повинні здійснюватися на зрозумілій для пасажирів і екіпажу мові.

На суднах, які приймають на борт нових пасажирів у проміжних портах, проводиться періодична радіоінформація про заходи та правила пожежної безпеки.

З пасажирами відпрацьовується повний комплекс дій з евакуації із судна, використання індивідуальних засобів виживання та рятувальних засобів. З екіпажем судна щотижня проводяться навчання з гасіння умовних пожеж та евакуації людей.

4.1.5. Кожний командир аварійної партії судна, старший помічник капітана, старший механік, помічник капітана з пожежної частини та дозорні, помічник капітана з пасажирської частини та старші груп, які відповідають за евакуацію пасажирів, забезпечуються електроліхтарями, ультракороткохвильовими радіостанціями, що спроможні забезпечити радіозв'язок у суднових приміщеннях.

4.1.6. На судні організовується дозорна служба з метою перевірки наявності на штатних місцях засобів пожежогасіння, своєчасного виявлення загоряння або пожежі та інформування про них вахтового помічника капітана та (або) аварійних партій.

Судновласником розробляються маршрути пожежно-дозорного обходу з улаштуванням контрольного приладу (штамп-годинники) в усіх протипожежних зонах і найбільш небезпечних місцях.

4.1.7. За протипожежний стан і дотримання протипожежного режиму в службових і житлових пасажирських приміщеннях відповідають члени екіпажу, які призначені наказом капітана за завідування, відповідно до затверджених інструкцій.

Помічник капітана з пожежної частини проводить інструктажі пожежних матросів, чергових стюардів і інших осіб, що несуть вахту, з питань забезпечення пожежної безпеки судна.

4.1.8. Помічник капітана з пасажирської частини, адміністратори пасажирської служби кожні три роки, а також у разі призначення на інший тип суден, проходять у судновласника інструктаж з безпечних методів евакуації з судна.

Усі інші робітники пасажирської служби проходять навчання та перевірку знань з безпечної евакуації на суднах.

4.1.9. Адміністрація судна проводить заняття та приймає заліки в членів пасажирської служби та спеціального персоналу, які знову призначені, щодо знання побудови судна, шляхів евакуації, аварійних виходів, системи пожежної сигналізації та оповіщення, уміння використовувати первинні засоби пожежогасіння, знання розташування та уміння користуватися індивідуальними та колективними засобами рятування.

4.1.10. На автомобільно-пасажирських і залізнично-пасажирських поромах та інших суднах, що мають вантажні приміщення з горизонтальним способом навантаження та розвантаження або приміщення спеціальної категорії, виконуються такі вимоги:

ходовий місток обладнується системою індикації закриття всіх дверей, апарелей та інших засобів закриття;

приміщення спеціальної категорії та вантажні приміщення з горизонтальним способом навантаження та розвантаження патрулюються або контролюються ефективними засобами, такими як телевізійне спостереження;

усі пасажирські, громадські приміщення та переходи обладнуються додатковим електричним аварійним освітленням, яке може працювати протягом щонайменше трьох годин під час будь-якого крену, або забезпечуються переносними ліхтарями з батареями, що перезаряджаються.

4.1.11. Під час тимчасового використання пасажирських суден під готелі на них повинна в повному складі (за штатом) функціонувати протипожежна служба (помічник капітана та пожежні матроси), повноцінна аварійна партія стоянкового розкладу та служба охорони порядку.

4.1.12. Бункерування пасажирських суден (у тому числі катерів, глісерів), що працюють на бензині, проводиться тільки у світлий час доби в спеціально обладнаному для цього місці.

4.2. Нафтоналивні судна

4.2.1. Підготовка до вантажних операцій, процес навантаження, перевезення та вивантаження нафтопродуктів, баластування, миття, зачищення танків та інших відсіків, а також бункерування нафтоналивних суден повинні здійснюватися відповідно до вимог РД 31.11.81.36-81, суднових документів та інструкцій.

4.2.2. Судно треба забезпечити вибухозахищеними переносними ліхтарями та переговорними пристроями, переносними газоаналізаторами для визначення концентрації пари вантажу, що перевозиться, та газоаналізаторами для визначення концентрації кисню (для суден, обладнаних системами інертних газів).

4.2.3. У насосних і вантажних приміщеннях, кофердамах і на вантажній палубі нафтоналивного судна забороняється проводити роботи з відкритим вогнем, розміщувати будь-які переносні електричні прилади та установки, а також використовувати переносні електрокабелі від суднової або берегової мережі, переносні електролампи тощо. У зазначених місцях до їх дегазації можна користуватися тільки вибухозахищеними електроліхтарями.

Засувки та клінкети повинні унеможливлювати іскроутворення під час маніпулювання ними.

Водонепроникні двері, що відділяють тунель трубопроводів від головного насосного відділення, залишаються закритими під час звичайних операцій на судні.

4.2.4. На вантажній палубі недегазованого нафтоналивного судна забороняється перебування осіб, що не пов'язані з вантажними, бункерувальними, баластними операціями. Пересування людей здійснюється тільки по перехідному містку або тунелю. Шлях від забортного трапа до

перехідного містка повинен мати спеціальне покриття або покривається доріжкою та обладнується леєрним огородженням.

4.2.5. Будь-які судна швартуються до недегазованого нафтоналивного судна лагом так, щоб їх димарі перебували за межами вантажної зони недегазованого судна. На цих суднах необхідно встановлювати такий самий протипожежний режим, як на недегазованому судні.

4.2.6. Димоходи котлів і камбузів, а також газовипускні трубопроводи головних і допоміжних двигунів на суднах, що обслуговують нафтоналивні судна, мають бути обладнані іскрогасниками.

4.2.7. Інструмент і пристрої, які використовують на нафтоналивному судні для шлангування, вимірювання рівня вантажу та баласту в танках, відбору проб, миття та зачищення танків і насосного відділення, а також для інших вантажних операцій, повинні бути виготовлені з матеріалів, що не дають іскор від ударів.

4.2.8. Вентиляція житлових і службових приміщень здійснюється так, щоб уміст горючих газів у повітрі цих приміщень не перевищував санітарних норм.

4.2.9. Не рідше одного разу на три місяці екіпаж судна виконує:

огляд вантажних танків з метою перевірки надійності кріплення трапів, трубопроводів, штоковиводів тощо;

огляд, промивання, заміна за необхідності полум'япереривальних сіток і клапанів системи газовідводу вантажних і баластних танків, бункерних ємкостей тощо.

4.2.10. На судні на помітних місцях наносять, а біля трапа виставляють виконані за діючими стандартами знаки безпеки, які забороняють курити, а також попереджувальні написи "Стороннім вхід заборонений!" робочою мовою екіпажу та англійською мовою.

4.2.11. Членам екіпажу, які зайняті на вантажних операціях і працюють у районі вантажної палуби, забороняється мати з собою сірники та запальнички.

4.2.12. Курити, використовувати сірники та запальнички на недегазованому судні дозволено тільки в спеціально відведених і обладнаних для цього курильних приміщеннях, розташованих у кормовій частині судна.

В аварійних ситуаціях (розлив вантажу на судні або на причалі тощо) куріння та застосування інших будь-яких видів відкритого вогню заборонено на всьому судні, про що слід періодично повідомляти по судновій радіотрансляції або іншим видом доступної інформації.

4.2.13. Забороняється накопичувати на судні забруднене мастилом ганчір'я, щоб уникнути його самозаймання.

4.2.14. На недегазованому судні забороняється застосовувати на вантажній палубі сталеві швартовні канати. Синтетичні канати з метою унеможливлення іскроутворення обробляються 2 % сольовим розчином і не рідше одного разу на два місяці омиваються забортною водою, про що зазначається у вахтовому журналі.

4.2.15. Під час стоянки судна біля причалу аварійні пожежні канати для буксирування приспускаються до води з носа та корми судна з морського боку. Ці канати розносяться на палубі із запасом слабкості, який дорівнює майже половині довжини судна, та надійно закріплюються на кнехтах. У міру розвантаження огони цих канатів повинні протравлюватися, щоб у разі потреби аварійного буксирування судна вони могли бути прийняті з буксирувальника самостійно.

4.2.16. За годину до підходу судна до порту димові та вихлопні труби продуваються парою або повітрям (з реєстрацією цієї операції в машинному журналі), щоб уникнути загоряння сажі під час проведення вантажних операцій.

4.2.17. Під час підготування до вантажних, бункерувальних і баластних операцій екіпаж судна виконує такі роботи:

перевіряє закриття клапанів стаціонарних піддонів під вантажними та бункерувальними приймачами;

підготовлює та встановлює переносні піддони (де відсутні стаціонарні) під повітряні голівки бункерних ємкостей;

організовує пожежний пост у районі шлангоприймача, пневматичних заглиблених насосів;

перевіряє всі клінкети вантажної системи на повне закриття, відкриття та легкість ходу, а також перевіряє роботу системи дистанційного керування клінкетами, якщо судно нею обладнано;

перевіряє закриття ручних клапанів системи інертних газів;

відкриває дихальні клапани газовідвідної системи (тиск - вакуум). Після закінчення вантажних операцій дихальні клапани встановлюються в автоматичний режим;

двічі сповіщається екіпаж по радіотрансляції або іншими засобами інформації про операції, які мають проводитися, та правила дотримання пожежної безпеки на судні.

4.2.18. Під час з'єднання стендерів і вантажних шлангів із судновими приймачами ключі, струбцини та інший інструмент кладуться лише на спеціальні мати, що розстилаються тимчасово в місцях роботи, для уникнення ударів ними об сталеву палубу. Шланги до приймачів надійно кріпляться не менше ніж чотирма болтами.

4.2.19. За наявності на судні системи інертних газів вантажні танки перед навантаженням заповнюються інертними газами з температурою та відсотковим умістом кисню, що зазначені в заводській інструкції з експлуатації системи.

4.2.20. Засоби спеціального зв'язку судна з нафтобазою (телефони, переносні радіостанції тощо), що застосовуються в порту для регулювання вантажних операцій, повинні бути спільно випробувані помічником капітана, який відповідає за проведення вантажних операцій, і представником нафтобази до початку таких операцій. Ці засоби перебувають у постійно ввімкнутому стані під час проведення вантажних операцій.

4.2.21. Для відбирання проб дозволяється відчиняти оглядові лючки тільки тих танків судна, до яких приймають вантаж. У разі відкриття кришки оглядове вічко повинно бути постійно закрите подвійною полум'япереривальною сіткою, що напаяна на мідний ободок.

4.2.22. З метою забезпечення безпеки судна та нафтопричалу в портах, де цього вимагають місцеві правила, перед початком вантажних операцій перевіряється здійснення необхідних заходів безпеки на судні та на причалі. Перевірка оформляється підписом з обох сторін (порт і судно) перевірного аркуша з контрольними питаннями, що вручається капітану судна.

4.2.23. Капітану забороняється починати навантаження за відсутності на судні повної інформації про вантаж, його небезпечні властивості та заходи безпеки під час транспортування.

Наливання нафтопродуктів з температурою спалаху менше ніж 61° С проводиться тільки шляхом з'єднання фланців вантажних шлангів з приймальною трубою вантажної магістралі судна, не допускаючи вільного падіння струменя вантажу до танка.

4.2.24. Для наливання вантажу закритим способом, коли гази з танків випускають тільки через газовідвідну систему, виконується таке:

забезпечується надійна робота дистанційних систем вимірювання рівня вантажу та тиску в танках із системами сигналізації, що реагують під час підходу вантажу до заданого рівня та підвищення тиску понад припустимий;

до початку навантаження перевіряється, чи очищені газовідвідні труби та полум'япереривальні сітки від окалини та затверділих нафтозалишків від попередніх рейсів;

навантаження проводиться тільки після відкриття дихальних клапанів газовідвідної системи.

4.2.25. На суднах, що обладнані автоматичною системою навантаження, під час наливання встановлюється контроль за справністю роботи автоматичних блокувань черговості відкриття клінкетів для заповнення танків і припинення їх наливання при досягненні заданого верхнього рівня в танках.

4.2.26. Система вентиляції насосного відділення працює увесь час, доки відбуваються вантажні операції.

Не допускається скупчення нафтопродуктів у лялах насосного відділення.

4.2.27. Вантажні операції на судні припиняються під час приймання на вантажну палубу судна матеріального постачання та його переміщення.

4.2.28. Під час проведення вантажних операцій вахтовою службою судна контролюються рівень вантажу в танках та стан водяного простору навколо судна на відсутність протікання вантажу.

4.2.29. У період проведення вантажних операцій водяна пожежна магістраль танкера перебуває під тиском.

4.2.30. Вантажні, бункерувальні, баластні операції, миття та дегазація танків припиняються у разі:

небезпечної рухомості судна біля причалу, натяжіння або ушкодження шлангів, стендерів, трубопроводів;

небезпечного погіршення погоди;

наближення грози (у разі операцій з вантажами за температури спалаху менше ніж 61° С або після їх перевезення та наявності загазованості танків);

близького проходу, маневрування або швартування іншого судна;

появи течі шлангів, стендерів, трубопроводів або розливу нафтопродуктів з інших причин;

великого скупчення нафтових газів біля судна (під час затишності);

появи іскор з димаря;

досягнення граничної концентрації небезпечних парів і газів в атмосфері вантажних приміщень;

виникнення пожежі на судні та в небезпечній близькості від нього.

4.2.31. У разі розливання нафтопродуктів оголошується загальносуднова тривога, уживаються заходи щодо забезпечення пожежної безпеки судна та збирання розлитих нафтопродуктів. Про подію необхідно повідомити диспетчера порту (нафтогавані) та пожежну охорону.

4.2.32. Після закінчення навантаження клапани газовідвідної системи переключаються на автоматичний режим.

4.2.33. На судні, що навантажене легкозаймистими нафтопродуктами, періодично заміряється концентрація пари вуглеводнів у носовому та кормовому кофердамах. У разі виявлення цієї пари в кількості, що перевищує 3,0 мл/л або 0,2 % (об.), кофердами негайно вентилюються або заповнюються водою.

4.2.34. Якщо потрібно підігрівати вантаж, то температура у вантажних танках підтримується на рівні не менше ніж на 15° С нижче від його температури спалаху, що позначається у паспорті якості цього вантажу.

4.2.35. Під час приймання баласту в танки, у яких є залишки вантажу, або в недегазовані танки додержуються такого самого режиму пожежної безпеки і вживають такі самі запобіжні заходи, що й під час виконання вантажних операцій з нафтопродуктами. Під час баластних переходів заборонено виконувати будь-які роботи в районі недегазованих танків, у тому числі відбивання іржі.

4.2.36. Якщо під час баластного переходу в недегазованому танку трапився обрив якоїсь металевої деталі (трапа, кронштейна тощо) і це ушкодження неможливо безпечно усунути, то цей танк заповнюється баластом.

4.2.37. У разі займання газу на колонці газовідвідної системи перекривається ручний дихальний клапан газовідвідної системи.

4.2.38. Усі правила безпеки для судна, на якому виконуються вантажні операції біля причалу, також обов'язкові для суден, які навантажують або розвантажують без причалу, а також для суден, що перевантажують вантаж безпосередньо із судна на судно.

4.2.39. До початку швартовних операцій виконується таке:

перевіряються та повністю підготовляються до роботи вантажні насоси, шланги, вантажні стріли та спорядження для роботи з вантажними шлангами;

закриваються та обжимаються всі ілюмінатори та двері приміщень, що виходять на вантажну палубу та борт, яким судно швартується.

4.2.40. На судні, до якого швартуються у темний час доби, забезпечується додаткове освітлення борту в районі виставлених кранців.

4.2.41. Електричний захист здійснюється на нафтоналивних суднах, що призначені для перевезення сирої нафти, нафтопродуктів і інших органічних рідин з температурою спалаху менше ніж 61° С.

Приймальні трубопроводи таких суден, а також берегові стендери та шланги обладнуються електроізолювальними струмонепровідними фланцевими з'єднаннями або шланговими вставками, які не проводять струм і у яких електричний опір між будь-яким елементом арматури шланга та корпусом судна під час експлуатації не перевищує 10^6 Ом і не знижується до 200 Ом.

4.2.42. Для електростатичного захисту шляхом відведення зарядів статичної електрики забезпечується заземлення всіх струмопровідних деталей суднових систем і устаткування, що розташовані у вибухонебезпечних приміщеннях (просторах) і контактують з електрично-активним середовищем: нафтопродуктами, водою або водяними розчинами (для механізованого миття танків), що транспортуються магістралями, повітрям та іншими газами, що містять тверді та рідинні частки.

4.2.43. У разі, коли за національними правилами або на вимогу нафтобази корпус судна заземлюється, місце приєднання спеціального кабелю заземлення на судні визначається на достатньому (за неможливості дії електричного розряду) віддаленні від району шлангоприймачів. На кабелі заземлення на нафтопірсі встановлюється вимикач. Цим вимикачем роз'єднується мережа під час приєднання або від'єднання кабелю заземлення та з'єднується тільки тоді, коли кабель заземлення належним чином закріплено на судні та на березі.

4.2.44. Під час навантаження електрично активних вантажів і протягом 30 хвилин після закінчення навантаження можна використовувати для відбору проб вантажу через оглядові люки тільки відбірники, що не проводять електричний струм, на тросах, що також не проводять електричний струм та виготовлені з рослинних волокон.

Під час навантаження та протягом 30 хвилин після його закінчення можна використовувати прилади для вимірювання пустот тільки такі, що не проводять струм, і тільки через вимірювальні труби, що стаціонарно встановлені в танках.

4.2.45. Забороняється заповнювати недегазовані танки баластом через горловину танка.

4.2.46. У разі пропарювання недегазованих танків дозволяється вводити в танк мийні машинки, вентилятори та інші предмети, що проводять електричний струм, лише після повного конденсування пари.

4.2.47. Застосування переносних мийних машинок у недегазованих танках обмежується, а застосування стаціонарних високопродуктивних мийних машинок дозволено тільки в середовищі інертних газів.

Замірювати рівень миючої води в недегазованому танку металевою рулеткою або футштоком дозволяється тільки через вимірювальну трубу.

4.2.48. Якщо в танку відсутня вимірювальна труба, то вводити в атмосферу вимитого танка металевий предмет дозволяється тільки через 5 годин після закінчення миття танків. Якщо танк інтенсивно вентилюють, то введення металевого предмета дозволяється через 4 години.

4.3. Судна з горизонтальним способом навантаження та вивантаження

4.3.1. Навантажувальна техніка для суден з горизонтальним способом навантаження та вивантаження, агрегати малої механізації та штивочні механізми за своїм протипожежним оснащенням повинні відповідати характеру вантажів, які вони переробляють, і мати допуск-дозвіл відомчої пожежної охорони порту.

4.3.2. На суднах з горизонтальним способом навантаження та вивантаження перед початком навантаження рухомої техніки з пальним у баках та інших пожежо- та вибухонебезпечних вантажів адміністрацією судна перевіряються у вантажному приміщенні:

наявність і стан комбінованих стволів системи водогасіння;

укомплектованість пожежних постів і їх розміщення у вантажних приміщеннях (на кожному п'ятому посту рекомендовано розгорнути пожежний рукав);

дія ручних сповіщувачів пожежної сигналізації (на кожній палубі по одному);

комплектність і готовність до роботи приставок для утворення водяного туману та пінних комплектів;

цілісність вентиляційних каналів, трубопроводів системи водорозпилення, піногасіння;

відсутність ушкоджень захисних кожухів електрокабелів або трубопроводів;

справність теплоізоляції на перебірках і палубах суміжних машинних приміщень, на парових і вихлопних трубопроводах;

стан трубопроводів забору повітря для аналізу газоповітряного середовища;

готовність пристроїв і приладів дистанційного контролю параметрів стану вантажу та вантажного приміщення.

4.3.3. Вентиляційна система судна має діяти протягом усього періоду навантаження та вивантаження.

4.3.4. Заборонено буксирувати судна, що навантажені рухомою технікою з пальним у баках та іншими пожежо- та вибухонебезпечними вантажами.

4.3.5. Протягом рейсу періодично, але не менше ніж два рази на добу необхідно проводити контроль загазованості закритих вантажних приміщень, у яких розміщені рухома техніка з пальним у баках та інші вантажі, що можуть виділяти вибухонебезпечні пари та гази.

Концентрація вибухонебезпечних парів і газів підтримується на рівні не вище 5,0 % від нижньої концентраційної межі розповсюдження полум'я (займання).

4.3.6. На весь час перевезення рухомої техніки з пальним у баках у вантажних приміщеннях здійснюється ефективна дозорна служба.

4.3.7. У вантажному приміщенні з рухомою технікою з пальним у баках допущена наявність каністр та інших подібних ємкостей із пальним, що необхідне для її заправки. Ці ємкості надійно закріплюють, розміщують у спеціально відведеному місці вантажного приміщення та надійно закріплюють.

Заборонена наявність більше ніж 10 л пального в кожній ємкості. За наявності на судні такого пального в кількості більше ніж 150 л його перевозять на умовах РД 31.15.01-89.

4.3.8. Після кожного перевезення у вантажних приміщеннях рухомої техніки з пальним у баках та інших вантажів, що можуть виділяти вибухонебезпечні пари та гази, необхідно проводити аналіз газоповітряного середовища на вміст вибухонебезпечних парів, газів і окису вуглецю (після перевезення рухомої техніки з пальним у баках) з метою визначення необхідності дегазації та можливості допуску людей для виконання робіт.

4.4. Контейнеровози

4.4.1. У разі перевезення пожежонебезпечних вантажів у контейнерах на контейнеровозах і суднах, що пристосовані для перевезення контейнерів у декілька ярусів, повинно бути підготовлено аварійний інвентар для пробивання отворів у контейнері з метою подачі в нього вогнегасної речовини, переносні легкі трапи достатньої довжини для доступу до будь-якого ярусу контейнерів.

4.4.2. Конструкція контейнера, призначеного для перевезення пожежонебезпечних вантажів, повинна виключати попадання у нього іскор та інших джерел загоряння вантажу.

4.4.3. Контейнери-цистерни допускаються до перевезення тільки тих небезпечних вантажів, для яких вони призначені за своїми конструктивними особливостями. У процесі експлуатації контейнери-цистерни повинні своєчасно проходити чергові огляди в порядку та обсязі, що встановлені заводом-виготовлювачем і вказані в паспорті.

4.5. Судна, що обслуговують нафтоналивні судна, газовози та хімовози

4.5.1. Димоходи котлів і камбузів, а також газовипускні трубопроводи головних і допоміжних двигунів на нафтоналивних суднах, портових буксирах та інших плавзасобах, що обслуговують

нафтоналивні судна, газовози та хімовози, мають бути обладнані іскрогасниками.

4.5.2. Привальні бруси суден, що обслуговують нафтоналивні судна, газовози та хімовози, виготовляються з матеріалів, що не дають іскор, або облицьовують ними. Заборонено застосовувати кранці із зовнішньою поверхнею зі сталевих тросів.

4.5.3. На суднах-нафтосміттєзбиральниках та плавучих зачисних станціях забезпечують режим пожежної безпеки відповідно до заводської пожежно-технічної документації залежно від технологічних операцій, що вони виконують, і технічних засобів, якими вони обладнані.

4.6. Стоянкові судна

4.6.1. Плаводиниці, що експлуатують на стоянці на якорі або біля причалу (маяки, брандвахти, плавмайстерні тощо), треба обладнувати та оснащувати в протипожежному відношенні аналогічно до однотипних суден, що перебувають в експлуатації. Відхилення в питаннях протипожежного режиму узгоджується з протипожежною службою судновласника або порту стоянки.

4.6.2. На стоянкових суднах виконуються ті самі вимоги пожежної безпеки, що встановлені цими Правилами для відповідних приміщень плавучих суден.

4.6.3. Стоянкові судна, що стоять на рейді, повинні мати надійний радіо- або інший зв'язок з береговою службою, до обов'язків якої входить повідомлення пожежної охорони про можливі події.

4.6.4. На всіх суднах з масовим перебуванням людей (пасажирські, брандвахти, майстерні тощо) під час стоянки їх біля причалу, крім головного трапа (сходні), передбачається запасний, подачу якого в найкоротший строк зобов'язана забезпечувати вахтова служба.

Під час подачі запасного трапа з морського борту (не на причал) біля борту судна повинен перебувати плавзасіб, спроможний прийняти не менше однієї третини від кількості людей, що евакуюються, або одночасно організовується спуск суднових рятувальних засобів.

4.7. Судна на відстої

4.7.1. Відстій суден здійснюється за письмовою заявою судновласника або капітана судна до начальника порту (підприємства) відстою, а в разі використання судна під готель, ресторан, дискотеку, бар тощо - за узгодженням з місцевими органами державного пожежного нагляду.

До заяви додається висновок пожежної охорони про виконання протипожежних заходів на судні.

4.7.2. На суднах на відстої, що використовуються під готелі, передбачаються додаткові заходи пожежної безпеки, що узгоджуються з пожежною охороною порту відстою. У цьому разі на суднах організовується пожежно-дозорна служба.

4.7.3. Протипожежний режим на відстійному пункті та внутрішній розпорядок на каравані встановлюються наказом керівника порту (підприємства) відстою.

Під час відстою (зимівлі) призначають капітана каравану, який відповідає за безпеку стоянки та виконання на суднах вимог пожежної безпеки. Капітани суден, що входять до каравану, підпорядковуються капітану каравану за всіма питаннями забезпечення загальнокараванної безпеки відстою.

4.7.4. Мешкання на суднах, прийнятих на відстій, забороняється. Судновласником може бути дозволено мешкання лише на брандвахтах спеціального призначення.

4.7.5. У порту, де на відстій (зимівлю) одночасно встановлюють багато суден та інших плавучих засобів, що належать різним судновласникам і що включені в декілька караванів, начальником порта призначається начальник відстійного пункту.

Начальнику відстійного пункту безпосередньо підпорядковуються капітани всіх караванів і капітани суден, які не входять до караванів.

4.7.6. До постановки судна на відстій на ньому здійснюються такі заходи:

вентиляційні канали перекриваються заслінками;

очищуються трюми, лляла, палуби судна від залишків пожежонебезпечних вантажів, сміття тощо;

очищуються настили другого дна під плитами машинних приміщень;

судно звільняється від палива (крім запасу, що є необхідним для забезпечення живучості та потреб судна у відстої), забруднених нафтопродуктами вод;

зачищаються та дегазуються вантажні танки та паливні цистерни разом з їх трубопроводами, кофердамами, насосні та інші приміщення, що пов'язані з оборотом наливного вантажу;

прибираються пожежні рукава та стволи, інвентар до одного з приміщень судна, яке опалюється, замикається та пломбується;

здаються всі вогнегасники на відстійний пункт до приміщення, яке опалюється, про що на штатних місцях вогнегасників і біля трапу встановлюються вказівники: "Вогнегасники в...".

Номенклатура та кількість засобів пожежогасіння та пожежного інвентарю, що залишаються на час відстою на судні, повинні визначатися адміністрацією порту (підприємства) та погоджуватися з відомчою пожежною охороною залежно від призначення судна.

4.7.7. Одночасно з постановкою суден на відстій обладнують пости пожежного інвентарю у такій кількості:

на двохпалубних і з більшою кількістю палуб пасажирських суднах, а також на нафтоналивних суднах і на дебаркадерах, що не зачищені, - по одному на кожному судні;

на буксирних, суховантажних і однопалубних пасажирських суднах, а також на суднах технічного флоту - два на зчал (лінію);

на решті менших суден - один на зчал.

Кожний пожежний пост укомплектовується двома пожежними відрами з темляками, двома пожежними сокирами, ломом, покривалом для гасіння пожежі, покажчиком про порядок виклику пожежної охорони та оголошення тривоги.

4.7.8. Уздовж берегової смуги відстійного пункту передбачаються пожежні під'їзди та пірси, що забезпечують можливість подачі води пожежними автомобілями на будь-який зчал. Розташування пожежних пірсів повинно погоджуватися з пожежною охороною.

4.7.9. Після постановки останнього судна складається план фактичної розстановки зчалів (ліній) суден із зазначенням протипожежних розривів між зчалами. На березі напроти кожного судна встановлюється табличка з зазначенням назви судна та його місця у зчалі.

4.7.10. Після остаточної розстановки суден адміністрація (начальник відстійного пункту) порту (підприємства) спільно з пожежною охороною складають оперативно-тактичний план пожежогасіння та погоджують його з Державною пожежною охороною.

4.7.11. Вахтова служба повинна вести постійне спостереження за дотриманням протипожежного режиму, щодня перевіряти готовність пожежних насосних установок відстійного пункту.

5. Бункерувальні операції

5.1. Бункерувальні операції проводяться за умов виконання вимог пожежної безпеки на нафтоналивних суднах, викладених у підрозділі 4.2, а також вимог цього розділу.

5.2. Про бункерувальні операції до їх початку повідомляється відомча пожежна охорона підприємства (порту), в акваторії якого ці операції проводять.

5.3. До початку бункерувальних операцій всі питання, що пов'язані з бункеруванням, узгоджуються старшим механіком судна з капітаном. Особа, відповідальна за безпеку проведення роботи, призначається капітаном з командного складу екіпажу.

5.4. Члени екіпажу, що зайняті бункеруванням, зобов'язані знати системи паливних і масляних трубопроводів, уключаючи розташування переливних, повітряних і вимірювальних труб і вказівників рівня заповнення танків, виконувати встановлені правила пожежної безпеки.

5.5. Під час шлангування та інших операцій з арматурою, що перекачує паливо, застосовуються інструменти та пристосування (ключі, струбцини, піддони тощо), що виготовлені з матеріалу, який не дає фрикційних іскор.

5.6. Під час швартування бункерувальника до борту судна, яке має бункеруватися, з цього борту не повинно бути інших плаводиниць.

5.7. До початку бункерування виконуються такі дії:

проводиться цільовий інструктаж щодо забезпечення пожежної безпеки з усіма членами екіпажу, що беруть участь у бункерувальних операціях, із занесенням цього до журналу інструктажів;

приводяться у готовність до негайної дії протипожежні системи та устаткування;

у місцях шлангування встановлюється пожежний пост з набором засобів пожежогасіння (два вогнегасники, розгорнутий рукав з пінним стволом або генератором, ящик з піском і лопатами, покривало, піддон);

загороджуються місця приймання бункера, які позначаються знаками безпеки, що забороняють користуватися відкритим вогнем та палити;

вживаються заходи щодо унеможливлення попадання палива на нагріті поверхні, до машинних приміщень.

5.8. У процесі підготовки до приймання бункера виконуються такі дії:

встановлюється порядок і визначається інтенсивність подачі палива, сигнали та дії у разі негайного припинення подачі палива;

вирішуються інші питання сумісних дій щодо забезпечення пожежної безпеки.

5.9. Під час подачі нафтопродуктів з несамохідного бункерувальника буксир, що його забезпечує, перебуває поблизу в стані готовності до негайного відведення бункерувальника від судна, що бункерують.

На весь період стоянки біля борту судна, що бункерують, на носу та кормі несамохідного бункерувальника закріплюються на кнехтах буксирні троси, що спускаються до води.

5.10. Про початок бункерування оголошується не менше двох разів по судновій радіотрансляційній мережі з указівкою щодо основних заходів протипожежного режиму.

Під час стоянки судна біля причалу в районі трапа (сходні) вивішується напис: "Увага! Йде приймання бункера".

5.11. На щоглах бункерувальника та судна, що бункерують, піднімають сигнал небезпеки: удень - прапор "Б", а вночі - червоний ліхтар.

5.12. На суднах, що беруть участь у бункеруванні, необхідно стежити за тим, щоб бункерувальний шланг було надійно закріплено та щоб був достатньо слабкий, особливо під час бункерування на рейді та на ходу. Шланг повинен мати плавну кривизну, його слід підтримувати стрілою, краном або кран-балкою за допомогою спеціальної підвіски, що зберігає його від заламування та ушкоджень.

5.13. На суднах, що бункерують, двері та ілюмінатори лобової перебірки надбудови та борту, з якого його бункерують, закривають на весь період приймання бункера.

5.14. Для запобігання переливу пального під час бункерування судна встановлюють контроль за рівнем пального в цистернах, що наповнюють, з метою вчасного припинення його подачі на судно.

5.15. Зменшення інтенсивності подачі пального перед закінченням бункерування виконують шляхом зниження продуктивності подавальних насосів, а не перекриттям клінкетів.

5.16. Після закінчення приймання палива осушують шланги засобами бункерувальника. Від'єднання шлангів проводять над піддонами. Перед складанням шлангів заглушують їх фланці.

5.17. Про закінчення бункерування та відхід бункерувальника від борту оголошують по судну.

5.18. У процесі бункерування забороняється:

проводити ремонтні роботи із застосуванням відкритого вогню;

перешвартовувати (перетягувати) судно, що бункерують;

виводити із готовності хоча б одну зі стаціонарних систем пожежогасіння;

перебувати стороннім особам на борту судна;

користуватися відкритими відрами, банками для заливки паливних ємкостей;

ходити по вантажній палубі будь-кому, окрім осіб, які пов'язані з виконанням службових обов'язків, під час бункерування нафтопродуктами з температурою спалаху менше ніж 61° С.

Під час грози бункерувальні операції припиняються.

5.19. Поєднання бункерувальних операцій з навантаженням і вивантаженням небезпечних вантажів допускається при додержанні заходів безпеки, що передбачені відповідними правилами перевезення вантажів (у тарі, навалом, наливом).

5.20. Передачу бункера у відкритому морі проводять за схемою, узгодженою капітанами обох суден з урахуванням конкретної обстановки. У схемі повинні бути вказані заходи, що виключають удари та тертя суден бортами, та врахувати можливість розходження бортів суден від хвиль.

5.21. Під час бункерування судна біля причалу вогневі роботи припиняються на причалі та інших суднах у радіусі 100 м від місця передачі пального.

5.22. У разі виявлення течі через вантажний трубопровід шланг або фланцеві з'єднання перекачування палива припиняють. Паливо, що пролите на палубу, негайно витирають, а використаний обтиральний матеріал прибирають у закриту тару.

5.23. У разі виникнення пожежі на судні, що бункерують, на бункерувальнику, причалі або судні, що стоїть поруч, бункерувальні операції терміново припиняються, з'єднувальні трубопроводи звільняються від палива та від'єднуються. Рішення про відведення бункерувальника приймають обидва капітани або особи, що виконують їх обов'язки, та вахтовий представник адміністрації порту (заводу).

5.24. Подачу на судно пально-мастильних матеріалів у тарі проводиться дотриманням таких заходів пожежної безпеки:

транспортні засоби та навантажувальні механізми повинні бути відповідним чином обладнані для роботи з легкозаймистими рідинами;

постачання легкозаймистих рідин на судно допускається тільки в металевих посудинах, що герметично закриті та мають місткість не більше ніж 20 л;

посудини з пально-мастильними матеріалами не повинні мати ушкоджень, слідів підтікань і забруднень;

посудини з легкозаймистими рідинами, що подані на борт судна, треба негайно рознести по місцях постійного їх зберігання.

6. Загальні вимоги пожежної безпеки під час проведення вогневих і вогненебезпечних робіт

6.1. Вогневі роботи

6.1.1. Вогневі роботи допускається виконувати тільки для ремонту судна. Під час проведення вогневих робіт виконуються вимоги пожежної безпеки, що викладені в НАПБ 01.018-87 та НАПБ В.01.028-2004.

6.1.2. Відповідальність за безпеку вогневих робіт, що проводяться екіпажем судна, та дотримання ними протипожежного режиму покладається на капітана судна, яким виконуються такі дії:

призначається відповідальний за пожежну безпеку вогневих робіт;

організовується перевірка виконавцями вогневих робіт стану протипожежної безпеки судна, приміщень, де будуть проводитися ці роботи;

проводиться протипожежний інструктаж виконавців цих робіт;

оформлюється наряд-допуск на виконання тимчасових вогневих робіт; в аварійних випадках вогневі роботи допускається проводити без наряду-допуску, але під наглядом капітана або механіка судна;

забезпечується стеження за станом місця проведення вогневих робіт протягом 3 - 5 годин після їх закінчення.

Вогневі роботи у рейсі допускається проводити тільки з дозволу капітана судна. Одержання такого дозволу фіксують у судновому журналі.

6.1.3. Проводяться вогневі роботи лише після вжиття заходів, які виключають можливість виникнення пожежі, а саме: очищення робочого місця від горючих матеріалів, захист горючих конструкцій, забезпечення первинними засобами пожежогасіння. Кількість первинних засобів

пожежогасіння, якими має бути забезпечене місце робіт, визначається з урахуванням можливості виникнення та розвитку пожежі. Про приведення місця вогневих робіт у пожежобезпечний стан виконавцем робіт та відповідальним за пожежну безпеку вноситься позначка у наряд-допуск.

6.1.4. У разі відключення, навіть тимчасового, протипожежного водопостачання під час проведення вогневих робіт капітаном судна вживаються компенсаційні заходи для захисту приміщень, де будуть проводитися такі роботи.

6.1.5. Під час підготовки до вогневих робіт слід використовувати можливість переносу цих робіт з небезпечних у пожежному відношенні місць судна на берег або на відкриту палубу.

6.1.6. Виконавець вогневих робіт відповідає за справність обладнання, що застосовує, дотримання правил пожежної безпеки та не має права починати роботи без одержання наряду-допуску.

6.1.7. Виконавцем вогневих робіт вживаються заходи, що виключають потрапляння розпечених часток і розплавленого металу в суміжні приміщення. Двері, що з'єднують приміщення, де виконують вогневі роботи, з суміжними приміщеннями, зачиняються.

6.1.8. Під час проведення вогневих робіт захищають електричні кабелі, горючу ізоляцію або опорядження важкодоступних місць, отворів, технологічні прорізі, механізми, розподільні щити, прилади та інше обладнання від іскор, розплавленого металу та впливу підвищеної температури за допомогою металевих екранів, покривал з негорючого теплоізоляційного матеріалу або іншими способами.

6.1.9. Обладнання для електрозварювальних робіт (переносні чи пересувні електрозварювальні установки) встановлюється на березі або тільки на верхній палубі.

Кисневі та ацетиленові балони встановлюються на березі чи на відкритих частинах палуб судна поза районом падіння іскор і дії джерел вогню.

6.1.10. Газозварювальне обладнання розташовується таким чином, щоб виключити потрапляння на нього відкритого вогню та іскор, які утворюються у процесі роботи.

6.1.11. У приміщеннях, де раніше проводили вогненебезпечні роботи, застосовували або зберігали легкозаймисті рідини і горючі речовини, вогневі роботи проводяться тільки в умовах попереднього вентилювання та вентиляції, що працює, або після ретельного провітрювання цього приміщення.

6.1.12. Перед проведенням вогневих робіт на конструкціях, що відокремлюють суміжні приміщення, у яких знаходяться ємкості з горючими газами, легкозаймистими рідинами і горючими речовинами, ці приміщення мають бути провентильовані (провітрені), а ємності - вилучені з приміщень у безпечне місце.

6.1.13. Вогневі роботи на ізольованих конструкціях допускається проводити тільки після видалення горючого покриття навколо місця виконання робіт.

6.1.14. Перед проведенням вогневих робіт місця робіт мають бути очищені від горючих матеріалів на відстані не менше ніж 5 м під час дугового та газового зварювання та не менш ніж 10 м - під час газового різання.

6.1.15. Перед проведенням вогневих робіт на конструкціях, що відокремлюють суміжні приміщення, у яких розміщені ємкості з горючими газами, легкозаймистими рідинами та горючими речовинами, ці ємкості вилучаються з приміщення у безпечне місце, а приміщення - вентилюється (провітрюється).

6.1.16. Електрозварювальні роботи проводяться зі зворотним проводом, якщо об'єктом зварювання не є корпус судна.

6.1.17. Ділянки паливних і масляних трубопроводів, ємкості з легкозаймистими рідинами, горючими речовинами і газами, на яких плануються вогневі роботи, від'єднуються від інших частин трубопроводу, демонтуються та за всією довжиною повністю очищуються від залишків горючих речовин.

6.1.18. Після закінчення вогневих робіт уся апаратура та обладнання забираються з судна або переносяться у спеціально відведені приміщення судна.

6.1.19. Забороняється:

приступати до роботи у разі несправності апаратури;

допускати до вогневих робіт осіб, що не мають кваліфікаційних посвідчень і не пройшли в установленому порядку навчання за програмою пожежно-технічного мінімуму та щорічної перевірки знань з одержанням спеціального посвідчення;

користуватися одягом і рукавицями зі слідами мастил і жирів, бензину, гасу та інших горючих речовин, промасленими обтиральними матеріалами;

допускати стикання електричних проводів з балонами зі стиснутими, скрапленими та розчиненими газами, а також із газовими шлангами;

продувати шланги для горючих газів киснем та кисневий шланг горючими газами, а також робити взаємну заміну цих шлангів під час роботи;

відігрівати замерзлі газові трубопроводи, вентилі балонів, редукторів та інші деталі зварювальних установок відкритим вогнем або розпеченими предметами;

переміщатися із запаленим пальником або різаком по судну за межі робочого місця;

класти гарячий пальник або різак на горючі предмети та конструкції;

залишати підключеними газові шланги та електрозварювальні кабелі на час відсутності виконавця вогневих робіт чи під час перерви у роботі;

користуватися газовими шлангами, довжина яких менше ніж 10 м і більше ніж 40 м;

затискати, перекручувати чи заламувати шланги, які подають кисень або пальне до різака та пальника;

працювати від одного водяного затвора двом і більше зварникам;

розміщувати газові балони у внутрішніх приміщеннях судна;

зберігати та ремонтувати газову апаратуру на робочому місці, на судні.

6.1.20. Забороняється проводити вогневі роботи в таких умовах:

під час зарядки акумуляторних батарей;

під час вантажних операцій з вогненебезпечними вантажами;

під час бункерування;

на трубопроводах і ємкостях з легкозаймистими рідинами, горючими речовинами і газами;

у районі гідравлічних систем і комунікацій у період їх випробувань;

у випадку небезпеки проникнення в приміщення парів легкозаймистих рідин і горючих речовин через канали енергокомунікацій та іншим чином;

на посудинах і трубопроводах, що знаходяться під тиском;

на обладнанні, що перебуває під напругою;

у приміщеннях, суміжних з тими, де проводяться вогненебезпечні роботи;

у районі викидів повітря, забрудненого парами пожежонебезпечних речовин.

6.2. Вогненебезпечні роботи

6.2.1. Під час проведення вогненебезпечних робіт на судні виконуються вимоги пожежної безпеки, що викладені в НАПБ В.01.028-2004, а також вимоги цього підрозділу.

6.2.2. До початку вогненебезпечних робіт капітан судна зобов'язаний забезпечити перевірку забезпечення робочого місця вогнегасниками та вентиляцією, проведення інструктажу виконавців щодо заходів пожежної безпеки і послідовності виконання вогненебезпечних робіт.

6.2.3. Виконання сумісно двох і більше пожежонебезпечних операцій на одному судні допускається тільки з дозволу суднової адміністрації та під контролем вахтової служби з виконанням додатково розроблених заходів пожежної безпеки.

6.2.4. Під час проведення вогненебезпечних робіт у суднових приміщеннях все електричне та інше обладнання, не призначене для вогненебезпечних робіт (трансформатори, головний розподільний щит, незахищене обладнання тощо), вимикаються та надійно укриваються від потрапляння всередину та на його поверхню горючих речовин. Балони з газами та шланги виносяться за межі цих приміщень. Електрообладнання для фарбувальних робіт і фарборозпилювачі заземлюються.

6.2.5. Тимчасове збереження горючих ізоляційних матеріалів допускається тільки на верхній палубі.

6.2.6. Інструменти, що застосовують під час вогненебезпечних робіт (з використанням мастики, клеїв тощо), мають бути виготовлені з матеріалів, що виключають утворення іскор. Промивати інструменти та обладнання, що застосовувались для виконання робіт з горючими речовинами, слід на відкритій палубі.

6.2.7. Лакофарбувальні матеріали надходять на судно в готовому для виконання робіт стані. Перевіряється наявність на кожній бочці, бідоні та іншій тарі з лакофарбувальними матеріалами, розчинником тощо наклейки або бирки з точною назвою матеріалу та зазначенням його пожежонебезпечних властивостей.

Порожня тара з-під лакофарбувальних матеріалів має щільно закриватися та зберігатися поза судном або у спеціальних приміщеннях (коморах) судна.

6.2.8. Після закінчення фарбувальних робіт розчинники, що залишилися, розріджувачі та лакофарбувальні матеріали прибираються з судна або у спеціальне приміщення (комору) судна.

6.2.9. Вогненебезпечні роботи починають з місць, найбільш віддалених від виходів із приміщень, а в коридорах - лише після закінчення робіт у приміщеннях.

6.2.10. Вогненебезпечні роботи у приміщенні судна дозволяються тільки під час припливно-витяжної вентиляції, яка працює, що забезпечує підтримання у повітрі приміщень концентрацій вибухонебезпечних парів розчинників не вище граничнодопустимих (не вище 20 % від нижньої концентраційної межі поширення полум'я).

6.2.11. Промивання, розконсервування та знежирювання суднового обладнання та механізмів, знежирювання суднових конструкцій під фарбування, облицювання та ізоляцію проводяться негорючими рідинами та препаратами. Там, де технологічно необхідно застосування горючих рідин, це допускається за умови дотримання таких протипожежних заходів:

місця проведення робіт забезпечуються необхідними засобами пожежогасіння;

приміщення забезпечується достатньою вентиляцією;

приміщення, у якому виконують роботи, повинно мати не менше ніж два виходи;

у приміщеннях, у яких проводяться роботи, та в суміжних з ними, а також на відкритих ділянках палуби в радіусі не менш ніж 15 м від місця проведення робіт забороняються вогневі роботи (використання відкритого вогню) та куріння;

перед входом у такі приміщення і на такі ділянки вивішуються (встановлюються) виготовлені згідно з діючими стандартами знаки безпеки, що забороняють вхід (прохід) сторонніх осіб і використання відкритого вогню;

тимчасове освітлення має бути вибухозахищеним.

6.2.12. Сповіщувачі пожежної сигналізації, що не є вибухозахищеними, на час фарбування мають бути відключеними та захищеними.

6.2.13. Забороняється:

розігрівати лакофарбувальні матеріали та інші горючі речовини за допомогою відкритого вогню;

транспортувати на судно горючі речовини, лакофарбувальні матеріали у скляній тарі, у ємкостях без кришок, що щільно закривають ємкість та запобігають розливу;

прокладати зварювальні кабелі та газові шланги через місця проведення вогненебезпечних робіт;

сушити пофарбовані поверхні електронагрівальними приладами з відкритою спіраллю;

розташовувати ємкості з вогненебезпечними речовинами поблизу електрообладнання.

6.2.14. Капітан судна та виконавець після закінчення вогненебезпечних робіт перевіряють ретельність прибирання місця проведення робіт від залишків горючих речовин і матеріалів.

7. Вимоги щодо утримання систем пожежогасіння і сигналізації, протипожежного обладнання та забезпечення

7.1. Стаціонарні системи пожежогасіння

7.1.1. Всі системи пожежогасіння мають бути справними та утримуватися в постійній готовності для використання. Несправності, які впливають на їх працездатність, усуваються негайно, інші несправності усуваються в передбачені регламентом терміни, при цьому необхідно робити записи у відповідних журналах.

7.1.2. На період проведення робіт з технічного обслуговування чи планово-попереджувального ремонту, для яких передбачається відключення установок систем пожежогасіння, адміністрацією судна вживаються необхідні заходи щодо забезпечення пожежної безпеки приміщень, що захищаються цими установками, та технологічного устаткування, повідомивши про це відомчу пожежну охорону.

7.1.3. На пультах керування (пожежних постах), на блоках пожежної автоматики, біля кожного вузла керування та розподільчого пристрою систем пожежогасіння вивішуються (установлюються) таблички із зазначенням приміщень або устаткування, що захищаються ними.

Вузли керування установок водяного та пінного пожежогасіння забезпечуються функціональними схемами, на табличках вказуються типи та кількість зрошувачів у секції, а засувки та крани нумеруються відповідно до схеми.

7.1.4. Стаціонарні системи пожежогасіння повинні відповідати проектній документації.

7.1.5. Пристрої ручного пуску систем пожежогасіння опломбовуються, захищаються від несанкціонованого приведення в дію та механічних пошкоджень. Для визначення їх місцезнаходження усередині та поза приміщенням розміщуються (наносяться) указівні знаки.

7.1.6. Зрошувачі та насадки постійно утримуються в чистоті, захищаються від потрапляння на них фарби під час проведення ремонтних робіт. У місцях, де є небезпека механічного пошкодження, їх захищають надійними огорожами, але які у разі спринклерних зрошувачів не впливають на поширення тепла і не змінюють карту зрошування. Не допускається встановлювати пробки і заглушки замість тих зрошувачів, що спрацювали, або несправних.

Запас зрошувачів на судні повинен складати не менше ніж 10 % від кількості змонтованих.

7.1.7. Забороняється:

використовувати трубопроводи установок пожежогасіння для підвішування або кріплення будь-якого устаткування тощо;

приєднувати виробниче устаткування та санітарні прилади до трубопроводів живлення установок пожежогасіння;

установлювати запірну арматуру та фланцеві з'єднання на трубопроводах живлення та розподільчих трубопроводах.

7.1.8. Насоси та трубопроводи, призначені для пожежогасіння, забороняється використовувати для перекачування нафтопродуктів, мастил та інших займистих рідин, а також як баластні насоси для цистерн, які поперемінно заповнюють паливом і баластом.

7.1.9. У приміщеннях, де встановлені пожежні насоси, вивішується схема системи протипожежного водопостачання та інструкція з її експлуатації. На кожній засувці та пожежних насосах мають бути покажчики їх призначення.

7.1.10. Кожен пожежний кран має бути укомплектований запірною арматурою і з'єднувальною головкою швидкозмикального типу. Пожежні крани мають бути захищені від будь-яких ушкоджень у повсякденних умовах, знаходитись у справному стані та бути доступними для використання.

Пожежні крани повинні бути розміщеними у вбудованих або навісних шафах, які мають отвори для провітрювання, пристосовані для огляду їх без розкривання та для опломбування. На дверцятах шаф пожежних кранів із зовнішнього боку після літерного скорочення "ПК" повинні бути нанесені порядкові номери кранів.

7.1.11. Кожний пожежний кран укомплектовується пожежним рукавом однакового з ним діаметра, стволом, а також важелем для полегшення відкривання вентиля.

Пожежний рукав утримують сухим, складеним у "гармошку" або подвійну скатку та не рідше одного разу на шість місяців розгортають та згортають наново.

7.1.12. Пожежні рукави на відкритих частинах палуб і надбудов захищаються від впливу сонячних променів і атмосферних опадів (зберігаються у ящиках, шафах). У машинних приміщеннях, надбудовах та інших закритих приміщеннях пожежні рукави утримуються у приєднаному до пожежних кранів стані.

7.1.13. Пожежні крани не рідше одного разу на шість місяців проходять технічне обслуговування та перевірку на працездатність шляхом пуску води з реєстрацією результатів перевірки у спеціальному журналі обліку технічного обслуговування.

7.1.14. У неопалюваних приміщеннях взимку вода з протипожежного трубопроводу зливається. У зимовий період, для запобігання замерзанню, вода до пожежних кранів, що встановлені на верхній палубі, не подається. На цей період обов'язки щодо забезпечення подачі води, у разі необхідності (під час пожежі), покладаються на відповідальну особу, яка призначена капітаном.

7.2. Пожежна сигналізація, засоби зв'язку та оповіщення

7.2.1. Установки пожежної сигналізації утримуються у постійній працездатності. Пожежна сигналізація, засоби сповіщення та внутрішньосуднового зв'язку утримуються постійно включеними як на ходу, так і на стоянці. Переключення живлення цих систем проводиться тільки з письмового дозволу капітана судна. Перевірка включення станції пожежної сигналізації, засобів сповіщення та внутрішньосуднового зв'язку проводиться вахтовим начальником під час прийому вахти.

7.2.2. Пожежні сповіщувачі цілодобово втримуються у стані функціонування, у чистоті, захищеними від механічних пошкоджень. Запас пожежних сповіщувачів на судні складає не менше ніж 10 % від числа змонтованих.

У разі ремонту або несправності ручного пожежного сповіщувача поруч вивішується табличка з відповідним написом.

7.2.3. Забороняється замість несправних сповіщувачів встановлювати сповіщувачі іншого типу або принципу дії, а також замикати промінь сигналізації за відсутності сповіщувача у місці його встановлення.

7.2.4. Системи оповіщення про пожежу повинні забезпечувати передачу сигналів оповіщення одночасно по всьому судну або послідовно чи вибірково в окремі його частини (відсіки) згідно з планами евакуації.

7.2.5. Порядок використання засобів зв'язку та систем оповіщення визначається в інструкціях з їх експлуатації та в планах евакуації, де також вказуються особи, які відповідають за їх експлуатацію та ремонт і мають право приводити систему в дію.

7.2.6. Кількість сповіщувачів, їх розміщення та потужність повинні забезпечувати необхідну чутність у всіх місцях постійного чи тимчасового перебування людей. Сповіщувачі-динаміки не повинні мати регуляторів гучності; підключення їх до суднової мережі виконується без роз'ємних пристроїв.

7.2.7. Для передавання текстів оповіщення та керування евакуацією допускається використовувати внутрішні радіотрансляційні мережі та інші мережі мовлення, наявні на судні (за умови забезпечення надійності оповіщення). Текст оповіщення заздалегідь записується на магнітофон (для іноземців текст оповіщення записується англійською мовою).

7.2.8. Системами оповіщення та керування евакуацією повинні забезпечувати також можливість прямої трансляції мовного оповіщення та керівних команд через мікрофон для оперативного реагування у разі зміни обстановки або порушення нормальних умов евакуації.

7.3. Предмети протипожежного забезпечення

7.3.1. Усі предмети протипожежного забезпечення повинні бути легкодоступними та підтримуватись у стані постійної готовності до застосування.

7.3.2. Відповідальність за наявність на судні предметів протипожежного призначення, обладнання та систем пожежогасіння покладається на капітана, а за їх справність та готовність до негайної дії - на осіб із командного складу судна відповідно до розпису із завідування.

7.3.3. Протипожежні засоби, майно та інвентар використовуються тільки за прямим призначенням, передбаченим судновою документацією. Предмети протипожежного постачання дозволяється використовувати також на заняттях та тренувальних навчаннях. Використані предмети протипожежного забезпечення у короткий строк приводять в готовність до негайного використання, а ті, що вийшли з ладу, - приводять у справний технічний стан або замінюють.

7.3.4. Під час зберігання та розміщення предметів протипожежного забезпечення на судні забезпечується:

комплектність і рівномірність розподілення предметів постачання за постами;

надійність їх кріплення на штатних місцях і швидке їх знімання під час пожежі;

відповідне маркування;

вільний доступ до них і можливість швидкого використання;

збереження під час їх тривалого зберігання на судні.

7.3.5. Експлуатацію та технічне обслуговування вогнегасників, пожежних рукавів і стволів потрібно здійснювати згідно з паспортами заводів-виготовлювачів і спеціальними інструкціями.

7.3.6. Вогнегасники встановлюють у легкодоступних та помітних місцях, а також у пожежонебезпечних місцях, де найбільш вірогідна поява осередків пожежі. При цьому необхідно забезпечити захист їх від попадання прямих сонячних променів, теплових потоків, механічних пошкоджень та інших несприятливих впливів.

Розміщення вогнегасників на кронштейнах та у спеціальних пожежних шафах повинно забезпечувати можливість прочитування основних написів і піктограм, що визначають порядок приведення їх у дію.

7.3.7. Вогнегасники встановлюють на висоті не більше ніж 1,5 м від рівня палуби до ручки вогнегасника та на такій відстані від дверей, яка є достатньою для їх повного відчинення. Допускається встановлення вогнегасників на настил палуби з обов'язковою фіксацією їх від можливого падіння.

7.3.8. Вогнегасники, допущені до введення в експлуатацію, повинні мати:

облікові (інвентарні) номери за прийнятою на судні системою нумерації;

пломби на пристроях ручного пуску;

бирки та маркувальні написи на корпусі, сигнальне пофарбування згідно зі стандартами на них.

7.3.9. Використані вогнегасники, а також вогнегасники, з яких відбувся витік вогнегасної речовини або газу-витискувача більше допустимої кількості, а також з механічними пошкодженнями, у тому числі із зірваними пломбами, замінюються справними.

7.3.10. Вогнегасники, виведені з експлуатації на час ремонту, випробувань або перезарядження, замінюються резервними вогнегасниками з аналогічними параметрами.

7.3.11. Комплекти спорядження для пожежників зберігаються готовими до застосування в легкодоступних місцях, найбільш віддалених один від одного. На пасажирських суднах у кожному такому місці має бути не менше двох повних комплектів спорядження і одного комплекту особистого спорядження.

7.3.12. Металеві ящики з піском або просоченою содою сухою дерев'яною тирсою комплектуються совковою лопатою та кришкою, яка легко відкривається, а також пристроєм для утримання кришки у відкритому положенні. Пісок і тирса у ящиках повинні бути сухими, чистими, без грудок і сміття.

7.3.13. Покривала для гасіння полум'я повинні бути достатньо щільними та міцними, виготовленими з негорючого матеріалу. Вони зберігаються у сухому стані в спеціальних футлярах або шафах, які легко відкриваються. Покривала періодично провітрюють та очищують від пилу.

7.3.14. Пожежні відра повинні бути пофарбовані в червоний колір з нанесенням напису "пожежне"; їх забезпечують достатньої довжини кінцем із прядива і зберігають на відкритих палубах у легкодоступних місцях.

7.3.15. Комплекти пожежних інструментів розміщуються на штатних щитах та утримуються у справному стані. Конструкцією їх кріплення забезпечується можливість швидкого знімання інструменту.

8. Порядок дій екіпажу судна у разі пожежі

8.1. У разі виникнення пожежі дії екіпажу судна повинні відповідати розкладу по загальносудновій пожежній тривозі, оперативним планам з боротьби з пожежею та передусім мають бути спрямовані на забезпечення безпеки людей та, у разі необхідності, їх евакуації з судна.

8.2. У разі виявлення пожежі під час перебування судна в порту негайно повідомляють про це пожежну охорону порту або міста. Порядок виклику пожежної охорони повинен бути заздалегідь відомим вахтовому помічнику та вахтовому матросу - на дошці стоянкового розкладу у трапа повинні бути наведені номери телефонів пожежної охорони.

У разі перебування судна на рейді про виникнення пожежі повідомляється диспетчер порту.

8.3. Спільні дії екіпажу судна та підрозділів Державної пожежної охорони, що прибули для рятування людей і ліквідації пожежі на судні, повинні здійснюватися відповідно до вимог НАПБ Б.05.012-96.

8.4. Про всі випадки пожеж і загорань (незалежно від їх розміру), причини і вжиті заходи для рятування людей і ліквідації пожежі капітан повідомляє судновласнику. За кожним випадком пожежі, що сталася на судні, організовується комісія з розслідування причин пожежі.

Директор Державного департаменту
морського і річкового транспорту А. В. Кушніренко

ПОГОДЖЕНО:

Т. в. о. Голови Державного комітету

України з питань технічного регулювання та споживчої політики	І. Б. Саєвич
Перший заступник Голови Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду	Г. М. Суслов
Заступник Міністра України з надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи	В. Романченко
Начальник Державного департаменту пожежної безпеки МНС України полковник внутрішньої служби	Е. М. Улинець

УМОВНІ ТА ФАКТИЧНІ ДІЇ
екіпажів суден під час проведення занять (навчань)

Додаток 1
до пункту 2.3 Правил пожежної безпеки на морських суднах України

1. Мета занять

Під час занять із усіма членами екіпажу судна та, у першу чергу, з аварійними партіями судна відпрацьовується правильність рішень, що мають прийматися, та дій екіпажу у боротьбі з пожежею, а також за оперативними планами боротьби з пожежами.

2. Засоби імітації

2.1. Для імітації пожежі, задимлення та іншої прояви некерованого горіння застосовуються різноманітні засоби: димові шашки, піддони (ємкості) з запаленою займистою рідиною тощо.

2.2. У разі використання піддону з рідиною, що горить, керівник занять визначає задачу, наприклад, показує характер впливу засобу гасіння (піна, розпилена вода тощо) на процес горіння, навчає правилам приведення до дії засобів і установок пожежогасіння, показує способи подачі вогнегасних засобів в осередок горіння.

Якщо треба показати, як піна гасить вогонь, застосовується піддон із дизельним пальним, бензином або будь-якою іншою займистою рідиною. Для цього лист необхідно встановити на підставках із незаймистих матеріалів висотою від 10 см до 15 см на відкритій палубі. Перед підпалюванням пального знайомлять учасників навчань з будовою та принципом дії вогнегасника або стаціонарного суднового пристрою піногасіння. Після цього підпалюють і, дочекавшись вільного горіння приблизно протягом від 5 хвилин до 10 хвилин, запускають у дію вогнегасник. Струмінь піни спочатку направляють в найближчий, навітряний кут піддона з поступовим переміщенням його по всій поверхні, що горить. Працювати з вогнегасником має досвідчений матрос, якого навчають, під керівництвом командира аварійної партії (групи).

Якщо гасять за допомогою піни від пінного генератора, то на піддон спрямовують приблизно лише чверть піни, що видає генератор, залишаючи іншу частину на палубі. У цьому випадку буде видно, як піна поступово з одного кінця піддона поширюється на всю його площину. Якщо

на лист буде спрямована вся піна, то гасіння відбудеться миттєво і сам процес гасіння залишиться непоміченим, тому що лист занадто малий для високопродуктивного генератора.

2.3. Імітація задимлення в суднових приміщеннях досягається за допомогою димових шашок. Визначається реакція вахтової служби та екіпажу у разі виявлення диму, готовність аварійних партій і груп до роботи в задимлених приміщеннях. Застосування жовтогарячодимних шашок разом із чорнодимними рекомендується на навчально-виробничих суднах, а також суднах із горизонтальним способом навантаження та розвантаження, поромах, ліхтеровозах і інших суднах із значними за об'ємом вантажними приміщеннями. Місце запалювання жовтогарячодимних шашок означає осередок горіння.

Застосування як імітаційних засобів димових шашок на пасажирських суднах рекомендується під час відсутності на борту пасажирів та з обов'язковими подальшими вентиляцією та дезодорацією приміщень.

2.4. Для придбання навичок із пошуку людей у задимлених приміщеннях застосовуються муляжі з наповнених комбінезонів вагою від 60 кг до 70 кг із габаритами, що приблизно відповідають тілу людини.

2.5. Для вирішення більш складної тактичної задачі з локалізації та ліквідації пожежі, що вже розвилася, використовуються різнобарвні прапорці. Прапорець червоного кольору, що встановлено у будь-яких дверях відкритого лазу, вентиляційного каналу, означає наявність вогню, що вибивається з цього прорізу. Учасники навчання проходять ці місця під захисним водяним струменем або у тепловідбивному костюмі. Комплекс суднових приміщень, що огороджені червоними прапорцями, означає розміри осередку пожежі. Прапорці іншого кольору (блакитний, жовтий, зелений) означають "дим". Їх виставляють у коридорах, біля вентиляційних отворів і в інших закритих суднових приміщеннях. Під час підходу до них обов'язково одягають ізолювальні дихальні апарати або вживають заходів щодо видалення диму.

2.6. Замість засобів імітації під час проведення навчань, особливо перевірочних, широко застосовують так звані "секретки" - чергові увідні, з вказівкою щодо оперативного часу розкриття, які вручаються в обумовлений час посередниками. Звертають увагу на якість упорядкування "секреток". У них повинно бути коротко, але чітко сформульовано, що "бачить" та особа, якій вона вручена. Неабияким фактором є час та послідовність розкриття "секреток". Слід дотримуватися порядку поступового ускладнення обстановки, а після повного залучення всіх засобів, як це передбачалось, - не менш послідовного спрощення обстановки до повної "ліквідації" пожежі.

2.7. Капітан може визначати можливості застосування будь-яких інших засобів імітації, що мають метою максимальне наближення навчальної обстановки до фактичної, за умови обов'язкового дотримання правил і норм безпеки.

2.8. У тих випадках, коли для імітації застосовують димові шашки або піддони з горючою рідиною, капітаном призначається одна з осіб командного складу судна, відповідальна за забезпечення безпеки проведення практичних занять. В його розпорядження надаються додаткові засоби ліквідації осередку пожежі, що імітують, ізолювальні дихальні апарати та необхідна кількість навчених членів екіпажу.

Судновий лікар розгортає пост першої допомоги, щоб працювати в контакті з відповідальним за безпеку.

3. Застосування первинних засобів пожежогасіння

3.1. До первинних засобів пожежогасіння відносять усі види ручних (переносних) вогнегасників, ломовий і шанцевий інструмент, покривала, відра, совки, а також ізолювальні дихальні апарати, пожежні костюми та інше спорядження пожежника. Під час проведення будь-яких видів занять і навчань усі ці засоби використовують практично, підносять до осередку умовної пожежі та готують до дії.

3.2. Пінні вогнегасники рекомендується періодично використовувати фактично з метою демонстрації процесу піноутворювання та процесу гасіння вогню піною. Показні навчання необхідно організовувати по виході судна в дальній рейс із новим екіпажем та перед прибуттям у вітчизняний, особливо базовий порт заміни (перезарядження) вогнегасників.

В інший час достатньо обмежитись піднесенням вогнегасників до місця умовної пожежі та опитуванням про правила приведення їх у дію.

3.3. Вуглекислотні, порошкові та інші вогнегасники, які неможливо перезарядити на судні, використовують за наявності необхідного резерву або перед прибуттям у порт, де є можливість їх перезарядити. Під час навчання нагадують тактико-технічні дані вогнегасника, його можливості, перевіряють знання прийомів роботи з вогнегасниками у членів екіпажу, розписаних для роботи з ними, звертають увагу на дотримання заходів із техніки безпеки і подають команду на приведення вогнегасника до дії.

3.4. Кожен раз під час навчань тренують членів аварійних партій з використання закріплених за ними дихальних апаратів, домагаючись відпрацювання прийомів "включення" в апарат і роботи в ньому. Перед кожним надіванням маски чітко та повно проводять бойові перевірки апарата. Усі роботи з апаратами повинен спостерігати і контролювати командир аварійної партії або його заступник. Водночас перебування в апараті з метою економії запасу повітря скорочують до мінімуму (від 2 хвилин до 3 хвилин), а після відпрацювання основних прийомів обмежують час бойової перевірки та надівання маски.

3.5. Термостійкі або тепловідбивні костюми є спеціальним спорядженням, яке застосовують в особливих умовах: винесення постраждалого через зону високих температур, проведення розвідки. Тому використовують їх лише за дозволом капітана.

3.6. Стаціонарні вогнегасники (типу СО-500, АПХ-1200 тощо) не підлягають фактичному використанню під час проведення навчальних тривог. Коли одержують першу увідну про пожежу в МП, достатньо прокласти рукав вогнегасника до осередку пожежі, стати одній людині до ствола, а другій - до пускових вентилів і доповісти: "Вогнегасник приведено у дію".

4. Застосування стаціонарних систем пожежогасіння

4.1. Протипожежні системи є основними засобами боротьби з вогнем на судні, тому висуваються жорсткі вимоги до знання порядку пуску систем у дію. Наприклад, якщо пуск системи автоматизований і пульт керування виведений на місток, кожен помічник капітана зобов'язаний пам'ятати порядок приведення системи до дії за інструкцією. Кожен механік зобов'язаний уміти задіяти системи пожежогасіння, які є на судні, із станції у повній темряві на "дотик".

4.2 Система водогасіння

Практика показує, що перші літри води, подані в осередок пожежі на початку її виникнення (після виявлення), приносять часто користі більше, ніж десятки тонн, що подають її під час пожежі, яка вже розвилась. Тому чіткість і швидкість дій аварійних партій з подачі першого ствола з обов'язковим фактичним пуском води мають доводитися до автоматизму. Час появи води в першому стволі фіксують особи, що перевіряють, та цей час вважають початком локалізації пожежі.

Кількість прокладених рукавних ліній та подача стволів в осередок пожежі залежать від конкретної обстановки; її визначають ввідними або розрахунком. Різниця в часі між подачею першого та останнього стволів не повинна бути значною, проте подавати воду в усі стволи немає необхідності, більш того, слід узагалі обмежити подачу води фактично одним-двома стволами. Подача води декількома стволами допустима лише в тих випадках, коли переслідують мету повного завантаження насоса, перевірку рукавів, відпрацювання прийомів роботи ствольників. В інших випадках усі рукавні лінії лише прокладають і ствольник займає позицію відповідно до задуму навчання. Фактично ствол, що працює, подають від того пожежного крана, що в дійсній обстановці був би задіяний першим. Прокладають головну лінію на палубі до відкритого ілюмінатора з тим, щоб уникнути проливання води в приміщеннях. У машинне приміщення може бути допущена подача води під пайол, але під час стоянки судна в порту воду подають туди короткочасно.

4.3. Система парогасіння

Відпрацьовують прийоми приведення до дії системи парогасіння в загальному плані підготування екіпажу до боротьби за живучість. Допускають на розсуд капітана або за вимогою перевіряючих фактичний пуск пари в порожні вантажні приміщення та короткочасний пуск під плити в машинному або котельному приміщеннях.

Під час відпрацювання задач із системою парогасіння нагадують екіпажу, що в разі пуску пари в аварійне приміщення буде спостерігатись нагрів палуби та перебірок цього приміщення, проте охолоджувати їх водою ззовні не слід, тому що це буде призводити до конденсації пари в приміщенні, що охороняється, та знижувати його ефективність.

Члени аварійних партій повинні знати розташування розподільних коробок системи парогасіння на судні та вміти подати пару до приміщень, що нею охороняються.

4.4. Система піногасіння

Система повітряно-механічного піногасіння є надійним, високоефективним засобом ліквідації суднових пожеж. Майже в усіх випадках піна спроможна замінити воду, а іноді її використовують там, де вода не дає ефекту під час гасіння горючих рідин, волокнистих і сипучих речовин. Розгортання системи (прокладка рукавних ліній, приєднання генераторів) проводять, як правило, під час усіх навчань, крім випадків, коли використовують суднову систему об'ємного пожежогасіння.

Практичний показ піногасіння слід робити під час виходу судна в рейс із вантажем, після хоча б часткової зміни екіпажу, а також у разі інспекторських перевірок і технічних оглядів. Капітан може за будь-яких обставин організувати практичний показ роботи системи піногасіння шляхом короткочасного пуску піни через 1 - 2 генератори на палубу, у судновий басейн або просто на пайол.

Під час організації навчань визначення припустимої необхідної кількості генераторів ГСП-600 можна зробити, виходячи з того, що один генератор може гасити пожежу на площі 90 м ^{2}.

4.5. Вуглекислотна система

Систему використовують для гасіння пожеж у закритих суднових приміщеннях (МП, трюми, суднові комори). Під час відпрацювання задач із гасіння пожежі треба враховувати, що вуглекислоту подають тоді, коли ліквідувати горіння іншим способом неможливо. Наприклад, горіння рідин, що витікають із цистерни, розташованої на висоті в машинному приміщенні, пожежа в трюмі, якщо осередок її знаходиться в нижніх шарах вантажу.

Під час будь-яких навчань фактичний пуск вуглекислоти заборонено. У разі проведення навчань з умовним пуском вуглекислотної системи проводять повне її підготування, як

передбачено інструкціями, так, щоб не допустити підрив пускових клапанів, після чого доповідають на місток або перевіряючому: "Вуглекислота в... (назва приміщення) у кількості ... балонів подана". У такому разі в машинне або інше приміщення з постійним перебуванням людей сигнал "Йди, газ!" має бути подано фактично і люди повинні покинути приміщення, крім осіб, що обслуговують механізми. Ці дії попередньо обумовлюють, а людей попереджають про майбутній сигнал.

4.6. Система гасіння хладонами

Усе сказане про вуглекислотну систему повною мірою поширюється й на хладонові системи. Пуск їх, закінчують готовністю обслуговуючого персоналу до відкриття відповідних клапанів на станції або на пульті керування. Перевіряючому достатньо переконатись, що обслуговуючий персонал знає розташування клапанів та послідовність їх відкриття під час фактичного пуску системи. Перевіряють, чи достатньо загерметизовано приміщення, у якому умовно виникла пожежа, які заходи безпеки передбачені у разі дійсної подачі компонентів хладонового складу в приміщення, що охороняється цією системою.

5. Застосування систем пожежної сигналізації

5.1. Ручні кнопкові сповіщувачі рекомендують використовувати фактично для подачі на головний командний пункт першого сигналу про "пожежу". Це не обов'язково робити на кожному навчанні, але періодично - вкрай необхідно. Усі члени екіпажу зобов'язані вміти подати сигнал кнопковим сповіщувачем і знати розташування найближчого з них до своєї каюти, місця своєї роботи (вахти), а також до приміщень спільного перебування людей. Командний склад і пожежні матроси зобов'язані знати місця розташування всіх сповіщувачів на судні. Увесь штурманський склад та електромеханіки повинні легко визначати, з якого приміщення (відсіку, палуби) надійшов сигнал.

5.2. Димову та теплову сигналізації на навчаннях фактично не використовують, хоча посилання на отриманий по них сигнал рекомендують робити в першій увідній. Іноді можна організувати подачу сигналу на головний командний пункт піднесенням джерела диму, тепла або спеціального перевіряючого пристрою до відповідного датчика з дотриманням необхідних запобіжних заходів. Це одночасно служить перевіркою працездатності системи.

6. Організаційні питання

6.1. Герметизацію судна здійснюють, як правило, за всіма видами тривог, і вона є їх обов'язковим етапом. Виконувати цю роботу екіпаж зобов'язаний чітко. Головні повітроводи машинного приміщення перекривають за тривогою фактично, а потім, за необхідності, відкривають. Перекривають клінкетні і протипожежні двері, відключають суднову вентиляцію житлових і службових приміщень і перекривають заслінки на її каналах, задраюють усі ілюмінатори.

6.2. Дві системи пожежогасіння можна задіяти одночасно або послідовно одна за другою, якщо вогнегасні агенти не будуть знищувати один одного. Наприклад, у закрите приміщення можуть бути подані піна та вуглекислота або хладон, але не можна подавати пару та воду. Пожежні стволи в усі приміщення можуть бути подані на заключному етапі навчання, як засіб догасити "тліючі осередки горіння". Наприклад, у відповідь на таку увідну: "Розвідкою встановлено, що головне горіння ліквідовано, але на перебірках і подволоку є тліючі осередки".

6.3. Усі члени екіпажу зобов'язані вміти задіяти ручні вогнегасники, що є на судні, без уточнення, з яких частин складається його заряд. Командний склад зобов'язаний легко орієнтуватись в документації по протипожежних системах і вогнегасниках і за її допомогою знайти вичерпну відповідь на питання перевіряючого.

Дії та рішення тих, кого перевіряють, не завжди співпадають з тим, що очікував перевіряючий.

Наприклад, перевіряючий дає увідну вахтовому механіку: "Горить паливо". Він очікує, що механік доповідатиме на ГКП, зупинить двигун, організує виведення людей із машинного приміщення з тим, щоб, загерметизувавши відсік, подати об'ємний засіб пожежогасіння. Замість цього механік, силами вахти та прибулих членів екіпажу, приступив до розгортання засобів пожежогасіння у машинному приміщенні. Такі самі розбіжності можуть виникнути за такої увідної: "Пожежа в трюмі".

Перевіряючий повинен перед тим, як оцінити дії екіпажу, уточнити, чому саме було прийнято таке рішення. Якщо перевіряючий усе ж таки хоче вийти на обстановку за своєю задумкою, то він зобов'язаний дати другу увідну, ускладнивши обстановку.

6.4. Якщо капітану або командиру аварійної партії за характером увідних надано лише розмір осередку пожежі, а кількість стволів, що необхідні для подачі, він зобов'язаний визначити сам, то він приблизно розраховує це, виходячи з даних, що наведені у додатку до оперативних планів боротьби з пожежами. Якщо при цьому передбачають включення інших споживачів води (піногасіння, водозахист), то додаткову витрату води слід врахувати заздалегідь.

6.5. Неперевищення гранично можливої кількості кінцевих пристроїв, що живляться від системи водогасіння, яка залежить від можливостей системи, - обов'язкова умова як для успішного гасіння пожежі, так і під час усіх видів навчань. Перевищення цієї кількості призводить до загального різкого зниження вогнегасних можливостей системи судна. Коли під час пожежі або на навчаннях потрібно більше води (або піни), ніж спроможна подавати система судна, необхідно викликати додаткову допомогу, подовжувати час гасіння, концентруючи сили та засоби на головних напрямках розвитку пожежі. Основні характеристики водопожежної системи повинні бути відображені в оперативних планах боротьби з пожежами.

6.6. Кількість води, що допущено подавати у приміщення судна в процесі фактичних дій під час проведення навчань і гасіння пожежі, повинна визначатись за розрахунком остійності судна.

Директор Державного департаменту
морського і річкового транспорту А. В. Кушніренко

ПЕРЕЛІК
суднової технічної документації, що надається судну заводом-будівельником і судновласником

Додаток 2
до пункту 2.8 Правил пожежної безпеки
на морських суднах України

1. Завод-будівельник забезпечує судно такою документацією:

специфікацією з протипожежного захисту (загальносудновому);

специфікацією суднового протипожежного устаткування та постачання;

схемою протипожежного захисту судна;

схемою систем пожежогасіння та інструкціями з технічного обслуговування та приведення їх у дію;

схемою систем пожежної сигналізації та інструкцією з технічного обслуговування та перевірки їх дії;

схемою розташування протипожежних дверей, заслінок і приводів їх закриття та інструкціями з технічного обслуговування та приведення їх у дію;

схемами вентиляції або кондиціювання повітря всіх приміщень;

схемами систем опалення (електричного, парового, водяного, пічного);

схемами розташування паливних і мастильних ємкостей і систем;

схемами шляхів евакуації людей.

2. Судновласник забезпечує судно такою документацією:

комплектом оперативних планів із боротьби з пожежами на кожний вертикальний протипожежний відсік;

аварійним комплектом суднової технічної документації з протипожежного захисту, який повинен зберігатись на судні у бризкозахищеному пеналі;

настановою щодо підготовки екіпажу з протипожежної безпеки;

буклетом заходів протипожежної безпеки;

керівництвом щодо складання Плану технічного обслуговування, ремонту та перевірки протипожежних систем і засобів.

Директор Державного департаменту
морського і річкового транспорту А. В. Кушніренко