

海安会 MSC.550(108)决议
(2024 年 5 月 23 日通过)

《1974 年国际海上人命安全公约》第 II-2 和 V 章修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第 28(b)条，

还忆及《1974 年国际海上人命安全公约》（“本公约”）第 VIII(b)条有关的除第 I 章规定外适用的本公约附则修正程序，

在其第 108 届会议上，**审议了**按本公约第 VIII(b)(i)条提出和分发的本公约修正案，

1 按本公约第 VIII(b)(iv)条规定，**通过**本公约的修正案，其文本载于本决议的附件；

2 按本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条规定，**决定**该修正案于 2025 年 7 月 1 日应视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的本公约缔约国政府或拥有商船合计吨位数不少于世界商船总吨数 50%的缔约国政府向秘书长通报其反对该修正案；

3 **提请**本公约各缔约国政府注意，按本公约第 VIII(b)(vii)(2)条规定，该修正案在按上述 2 被接受后，应于 2026 年 1 月 1 日生效；

4 **要求**秘书长按本公约第 VIII(b)(v)条规定，将核准无误的本决议及其附件中的修正案文本的副本分发给本公约所有缔约国政府；

5 **还要求**秘书长将本决议及其附件的副本分发给非本公约缔约国的本组织成员。

附件
《1974 年国际海上人命安全公约》修正案

第 II-2 章 构造 — 防火、探火和灭火

B 部分 火灾和爆炸的预防

第 4 条

引燃的可能性

- 1 在 2.1.7 末尾，删除“和”，并且在 2.1.8 末尾，“。”由“；和”替代。
- 2 现有 2.1.8 后新增分段落如下：
 - “9 交付船上并使用的燃油不得危及船舶安全或对机器的性能产生不利影响或对人员有害。”

C 部分 火灾的抑制

第 7 条

探测和报警

5 起居和服务处所及控制站的保护

- 3 5.2 修正如下：

“5.2 对载客超过 36 人客船的要求

在服务处所、控制站和起居处所，包括起居处所内的走廊、梯道和脱险通道，应安装和布置固定式探火和失火报警系统，以探测这些处所的烟雾。客房内的盥洗室和厨房不必安装感烟探测器。极少有失火危险或无失火危险的处所，如空舱、公共盥洗室、二氧化碳室以及类似处所，不必安装固定式探火和失火报警系统。安装在客舱内的探测器在被激活时，应能在其所在处所内发出或引发听觉报警。”

- 4 第 5.5 节（货船）修正如下：

“5.5 货船

（5.5 的要求应适用于 2026 年 1 月 1 日或以以后建造的船舶。2026 年 1 月 1 日以前建造的船舶应符合 5.5 原有适用要求。）

货船的起居和服务处所及控制站应依据第 9.2.3.1 条所采用的保护方法，由以下固定式探火和失火报警系统和/或自动喷水器、探火和失火报警系统保护。

5.5.1 IC 法

应安装和布置一个固定式探火和失火报警系统，以探测起居处所的所有走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室的烟雾。

5.5.2 IIC 法

应安装和布置一个符合《消防安全系统规则》相关要求的认可型自动喷水器、探火和失火报警系统，以保护起居处所、厨房和其他服务处所，但空舱、卫生处所等基本上无失火危险的处所除外。此外，还应安装和布置一个固定式失火和探火报警系统，以探测起居处所的所有走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室的烟雾。

5.5.3 IIIC 法

应安装和布置一个固定式探火和失火报警系统，以探测所有起居处所和服务处所内的火灾，以及各起居处所内所有的走廊、梯道和脱险通道内的烟雾，但空舱、卫生处所等基本上无失火危险的处所除外。此外，还应安装和布置一个固定式失火和探

火报警系统，以探测起居处所的所有走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室的烟雾。”

第 9 条

火灾的限制

6 货物处所限界面的保护

5 删除 6.1，后续段落相应地重新编号。

G 部分 特殊要求

第 20 条

车辆处所、特种处所和滚装处所的保护

6 第 20 条的标题修正如下：

“**第 20 条 车辆处所、特种处所、开式和闭式滚装处所、和拟载运车辆的露天甲板的保护**”

1 目的

7 1.1 修正如下：

“1.1 应配备能充分保护船舶免受与车辆处所、特种处所和滚装处所，和拟载运车辆的露天甲板有关的火灾危险的防火系统；”

2 一般要求

2.1 适用范围

8 现有 2.1.2 后新增 2.1.3 如下：

“2.1.3 2026 年 1 月 1 日以前建造的客船(包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船)还应符合 MSC.550(108)决议通过的第 20.4.1.6、20.4.4 和 20.6.2.3 条。”

3 闭式车辆处所、闭式滚装处所和特种处所内易燃蒸气引燃的预防措施

9 3.1.5 修正如下：

“3.1.5 永久性开口

对于货船，处所侧板、端部和天花板上的永久性开口的位置应使货物处所内的火灾不会威胁到救生艇筏的存放区和登乘站以及货物处所上部的上层建筑和甲板室中的起居处所、服务处所和控制站。”

4 探测和报警

10 现有第 4 节标题（探测和报警）后新增段落如下：

“2026 年 1 月 1 日以前建造的客船（包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船）应不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验符合 4.1.6 的要求。”

4.1 固定式探火和失火报警系统

11 第 4.1 节（固定式探火和失火报警系统）修正如下：

“4.1 固定式探火和失火报警系统

4.1.1 至 4.1.4 的要求应仅适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。2026 年 1 月 1 日以前建造的客船（包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船）应符合 4.1.6 的要求和 4.1 原有适用要求。4.1.5 的要求应适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的货船。2026 年 1 月 1 日以前建造的货船应符合 4.1 原有适用要求。

4.1.1 车辆处所、特种处所和滚装处所应设有可逐一识别的固定式探火和失火报警系统。该系统应符合《消防安全系统规则》的要求。

4.1.1.1 固定式探火和失火报警系统应在整个车辆处所、特种处所和滚装处所范围内提供感烟和感温探测。主管机关可接受线性感温探测器作为感温探测所要求的系统。该系统应能迅速探知火灾的出现。探测器的位置应使主管机关在考虑到通风和其他相关因素影响后满意。该系统在安装后，应在正常的通风条件下进行测试，且其总体响应时间应使主管机关满意。

4.1.2 如在车辆处所、特种处所和滚装处所使用固定式水基雨淋系统，则探火和失火报警系统的布置应可被相同区段的雨淋系统识别。

4.1.3 探火和失火报警系统的系统接口设计应合乎逻辑和清晰明了地展现信息，以便快速正确地理解和决策。尤其是，报警系统的区段编号应与其他系统（诸如固定式水基灭火系统或视频监控系统，如有）的区段编号相同。

4.1.4 拟载运车辆的露天甲板应设有固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知该区域任何地点火灾的出现。探测器的型式及其间距和位置应使主管机关在考虑到天气情况、货物阻隔和其他相关因素影响后满意。为避免误报警，对特定的作业过程（诸如装货或卸货和在航行中）可使用不同的设定。

4.1.5 对于货船，车辆处所、特种处所和滚装处所应设有符合《消防安全系统规则》要求的固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知火灾的出现。探测器的型式及其间距和位置应使主管机关在考虑到通风和其他相关因素影响后满意。该系统在安装后，应在正常的通风条件下进行测试，且其总体响应时间应使主管机关满意。

4.1.6 对于 2026 年 1 月 1 日以前建造的客船（包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船），特种处所，开式和闭式滚装处所和车辆处所应设有符合《消防安全系统规则》要求的固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知火灾的出现。固定式探火和失火报警系统应在整个车辆处所、特种处所和滚装处所范围内提供感烟和感温探测。在此情况下，感温探测器应符合适用于感烟探测器的间距和覆盖区域要求。仅在已有感烟探测器的地方要求感温探测器。”

4.3 特种处所

12 4.3.1 修正如下：

“4.3.1 在特种处所内应保持有效的消防巡逻制度。”

13 现有第 4.3 节（特种处所）后新增第 4.4 节如下：

“4.4 视频监控

4.4.1 和 4.4.2 的要求适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶。2026 年 1 月 1 日以前建造的设有车辆处所、特种处所或滚装处所的客船（包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船）应不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验符合 4.4.1 和 4.4.2 的要求。”

4.4.1 对于客船，应在车辆处所、特种处所和滚装处所布置一个有效的视频监控系统用于此类处所的持续监控。该系统应设有立即回放功能以尽可能快速识别失火位置。摄像头的安装应覆盖整个处所，其高度足以在装载后越过货物和车辆进行监控。

4.4.2 该监控系统录制的视频应能在连续有人值班的控制站或安全中心回放至少 7 天（对于安装在 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船的系统）和 24 小时（对于安装在 2026 年 1 月 1 日以前建造的现有客滚船（包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客滚船）的系统）。任何一个视频摄像头和由该摄像头覆盖的保护该处所的固定式水基灭火系统区段之间的对应关系，应在视频监控附近清楚显示。不要求船员对视频图像进行连续监控。”

5 结构防火

14 第 5 节（结构防火）以及相关脚注修正如下：

“5 结构防火和开口布置

本段适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。2026 年 1 月 1 日以前建造的客船应符合第 5 段的原有适用要求。

5.1 结构防火

5.1.1 对载客超过 36 人的客船，特种处所和滚装处所的限界面舱壁和甲板应隔热至“A-60”级标准。但是，如果本章第 9.2.2.3 条所定义的第(5)类、第(9)类或第(10)类处所位于分隔的一侧，该标准可降为“A-0”级。如果燃油舱位于特种处所以下，此类处所之间的甲板完整性可降为“A-0”级标准。

5.1.2 如特种处所或滚装处所被内部甲板分隔，此类甲板的防火等级应基于固定式水基灭火系统的容量和布置确定。如固定式水基灭火系统无法同时覆盖指定甲板的上下适用区域，该甲板应为“A-30”级标准，而甲板之间的任何坡道和门应为钢制，其设计应尽可能密闭。

5.2 滚装处所和特种处所的开口布置

5.2.1 滚装处所侧板、端部和天花板上的开口的位置和布置应使滚装处所失火不会威胁到：

- .1 救生艇筏的存放区域；
- .2 登乘站和集合站，包括通往登乘站和集合站的通道；和
- .3 滚装处所上方的上层建筑和甲板室内的起居处所、控制站和通常有人的服务处所。

此类地点正下方所有甲板和在水平方向测量至少 6.0 m 的安全距离内不允许设置开口。

5.2.2 该要求不适用于设有关闭装置的开口，诸如坡道和门。起居处所、控制站和通常有人的服务处所正下方所有甲板的坡道和门应为钢制，救生艇筏、登乘站和集合站正下方所有甲板的坡道和门应至少为“A-0”级标准。

5.2.3 然而，当船侧（包括窗和门）在开口前后水平方向测量 6.0 m 的矩形区域，以及在开口的甲板面垂直方向上方至少两个甲板面的限界面的耐火完整性为“A-60”级标准时，起居处所、控制站和通常有人的服务处所下方的滚装处所可设有开口。可接受被每平方米施放率至少为 5.0 L/min 的水基系统保护的“A-0”级窗作为“A-60”级窗的等效。通风进口的设计应将污染的风险降至最低。*

* 参见第 5.2、8.2、9.7.1.5 和 20.3.1.4 条。

5.2.4 如果开口受到关闭装置的保护，且关闭装置不太可能在滚装处所失火时被切断，并能够在易于到达的位置被关闭，则上层建造中起居处所、服务处所和控制站下方允许为滚装处所和特种处所的机械通风设置开口。关闭装置应为钢制或其他耐火材料。此类开口不得设在救生艇筏、应急发电机和机舱空气进口下方。

5.2.5 尽管有上述规定，用于船舶主推进、发电和应急发电的机械的空气进口的位置应将被滚装处所或特种处所失火污染的风险降至最低。

5.3 拟载运车辆的露天甲板布置

5.3.1 应当布置，使拟载运车辆的露天甲板上的全燃火不会威胁到：

- .1 救生艇筏的存放区域；
- .2 登乘站和集合站，包括通往登乘站和集合站的通道；和
- .3 露天甲板附近的上层建造和甲板室内的起居处所、控制站和通常有人的服务处所。

5.3.2 应适当布置,使指定车道至露天甲板附近的上层建筑和甲板室内的起居处所、控制站和通常有人的服务处所在水平方向测量有大于 6.0 m 的安全距离。

5.3.3 当 6.0 m 以内的限界面(包括窗和门)为“A-60”级标准时,安全距离可降至 3.0 m。或者,可接受被每平方米施放率至少为 5.0 L/min 的水基系统保护的“A-0”级限界面作为等效。

5.3.4 救生艇筏和登乘站,包括通往登乘站和集合站的通道,应受到大于 12.0 m 的安全距离的保护。安全距离应在水平方向测量。

5.3.5 尽管有上述规定,用于船舶主推进、发电和应急发电的机械的空气进口的位置应将被拟载运车辆的露天甲板火灾污染的风险降至最低。”

6 灭火

6.1 固定式灭火系统

15 第 6.1 节(固定式灭火系统)标题下的解释性段落修正如下:

“(6.1.1 和 6.1.2 的要求应适用于 2014 年 7 月 1 日或以后建造的船舶。2014 年 7 月 1 日以前建造的船舶应符合 6.1.1 和 6.1.2 原有的适用要求。6.2.1 和 6.2.2 的要求应适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船。2026 年 1 月 1 日以前建造的设有车辆处所、特种处所或滚装处所的客船(包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船)应不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验符合 6.2.3 的要求。)”

16 现有第 6.1 节(固定式灭火系统)后新增第 6.2 节如下,后续节(手提式灭火器)和其段落相应地重新编号:

“6.2 拟载运车辆的露天甲板上的固定式水基灭火系统

6.2.1 对于客船,应安装基于水炮的固定式水基灭火系统,以覆盖拟载运车辆的露天甲板。水炮应符合《消防安全系统规则》的规定。

6.2.2 对于客船,如安了固定式水基灭火系统以覆盖拟载运车辆的露天甲板,应设有排水装置。该系统的尺度所达到的排量应不低于水炮和所要求数量的消防水枪的组合容量的 125%。

6.2.3 对于 2026 年 1 月 1 日以前建造的客船(包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船),应安装基于水炮的固定式水基灭火系统,以覆盖露天甲板上拟载运车辆的区域。水炮的位置应确保对露天甲板上拟载运车辆的区域内的车辆尽可能无遮挡的保护。应通过不受水炮保护区域失火影响的安全通道或遥控确保该水炮的操作。每一水炮的容量至少为 1,250 L/min。当要求的流量对船舶尺度和布置实际不可行时,主管机关可接受较低的流量。对于 2026 年 1 月 1 日以前已装有固定式水基灭火系统的船舶,主管机关也可允许替代布置。”

17 现有第 6 节(灭火)后新增第 7 节和相关脚注如下:

“7 决策

(第 7 段的要求适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。)

对于客船,装有固定式压力水雾系统的车辆处所、特种处所和滚装处所应在天花板和舱壁以及垂向限界面设有适当的标识和标志,从而易于识别固定式灭火系统的分区。合适的标志和标记应考虑到货物或固定装置的阻挡适应船员移动的典型模式。分区编号标志应为荧光材料。*处所内显示的分区编号应与安全中心或连续有人值班的控制站的分区阀识别码和分区识别码一致。

* 参见 FSS 规则第 11 章荧光材料的评估和测试。”

第 23 条

客船的安全中心

6 安全系统的控制与监测

18 6.10 修正如下：

“4.10 探火和失火报警系统；”

第 V 章 航行安全

第 31 条

危险通报

19 现有第 1 段后新增以下新的段落和相关脚注：

“2.1 每艘涉及货运集装箱灭失船舶的船长，应立即将此类事故的详细情况以适当的方式尽可能全面地通知附近各船、最近的沿岸国以及船旗国。

2.2 当本条2.1所述的船舶弃船时，或从该船发出的报告不完整或不能获得时，第 IX/1.2条所定义的公司应在最大可能的范围内承担本条对船长规定的义务。

2.3 船旗国在按2.1收到通知后应立即向本组织报告货运集装箱的灭失。*

* 参见《通过全球综合航运信息系统（GISIS）进行通知和通报》（A.1074(28)决议）。

2.4 每艘观测到货运集装箱在海上漂流的船长，应立即将此类观测的详细情况以适当的方式尽可能全面地通知附近各船和最近的沿岸国。”

20 2、3 和 4 重新编号为 3、4 和 5。

第 32 条

危险通报内要求的信息

21 现有 2（热带气旋（风暴））后新增段落如下：

“3 货运集装箱灭失或观测

.1 船舶货运集装箱灭失

认识到在最初报告时，可能无法获得所有信息要素。任何后续和/或附加信息应由船长在最初报告后尽可能早的机会报告。报告应包括：

.1 通用信息

- 报告类型：船舶货运集装箱灭失
- 时间（世界协调时）和日期
- 船舶识别码（IMO 编号/船名/呼号/MMSI）
- 发报方：船长、或代表船长报告的代表联络方式
- 收报方：距离事故发生处最近的沿岸国和船旗国
- 通报编号：如果在第一个货运集装箱灭失通报之后发送了其他的通报，则按时间顺序。

应尽早、安全和切实可行地进行彻底检查。应核实灭失货运集装箱数量或者估计数量。包含此经验证数量的通报应标记为“最终”并发送给相同的收报方。

.2 位置报告*

以纬度和经度表示的位置，或距离明确标识的地标（如可能）的真实方位和以海里为单位的距离

- 货运集装箱灭失时船舶的位置；或
- 如果货运集装箱灭失时船舶的位置未知，则货运集装箱灭失时船舶的估计位置；或
- 如果货运集装箱灭失时船舶的估计位置未知或无法确定，则发现灭失时船舶的位置。

* 可以使用机械、电子和/或视觉辅助系统（如有），近乎实时地报告货运集装箱的落点。

- .3 灭失货运集装箱总数或估计数量（视情况）：
- .4 货运集装箱内的货物类型：
 - 危险货物：是/否
 - UN 编号（如已知）
- .5 在可行范围内，对灭失的货运集装箱的描述：
 - .1 货运集装箱的尺寸（如 20 英尺）；
 - .2 货运集装箱的类型（如冷藏箱）；和
 - .3 空货运集装箱的数量或估计数量。
- .6 如可获得且可行，船长可提供附加信息，比如但不限于：
 - 根据危险货物舱单的货物描述（如适用）
 - 任何货物泄露的描述
 - 风向和风速
 - 洋流方向和速度
 - 灭失货运集装箱估计的漂流方向和速度
 - 海况和浪高
- .2 对海上漂流的货运集装箱的观测
 - .1 通用信息
 - 报告类型：对海上漂流的货运集装箱的观测
 - 时间（世界协调时）和日期
 - 船舶识别码（IMO 编号/船名/呼号/MMSI）
 - 发报方：船长
 - 收报方：距离观测处最近的沿岸国
 - .2 位置报告

时间（世界协调时）、日期和观测到货运集装箱以纬度和经度表示的位置，或距离明确标识的地标（如可能）的真实方位和以海里为单位的距离
 - .3 观测到的货运集装箱总数
 - .4 如可获得且可行，船长可提供附加信息，比如但不限于：
 - 货运集装箱的尺寸（如 20 英尺）

- 货运集装箱的类型（如冷藏箱）
- 任何货物泄露的描述
- 风向和风速
- 洋流方向和速度
- 观测到的货运集装箱估计的漂流方向和速度
- 海况和浪高”

22 现有 3、4 和 5 分别重新编号为 4、5 和 6。