

安全公约

2024 年综合版

《1974 年国际海上人命安全公约》

补遗

2026 年 1 月

海上安全委员会(MSC)在其第 106、107 和 108 届会议上通过了《1974 年国际海上人命安全公约》(《安全公约》)的以下修正案, 这些修正案于 2026 年 1 月 1 日生效。

决议	修正	生效日期	页码
第 MSC.520(106)号决议	第 II-2 章: 构造 - 防火、探火和灭火 (A 和 B 部分)	2026 年 1 月 1 日	
第 MSC.522(106)号决议	附录: 证书	2026 年 1 月 1 日	
第 MSC.532(107)号决议	第 II-1 章: 构造 - 结构、分舱与稳性、机 电设备(A 和 A-1 部分) 第 II-2 章: 构造 - 防火、探火和灭火 (A 和 C 部分) 第 V 章: 航行安全 第 XIV 章: 极地水域营运船舶的安全措施 附录: 证书	2026 年 1 月 1 日	
第 MSC.533(107)号决议	附录: 证书	2026 年 1 月 1 日	
第 MSC.534(107)号决议	附录: 证书	2026 年 1 月 1 日	
第 MSC.550(108)号决议	第 II-2 章: 构造 - 防火、探火和灭火 (B、C 和 G 部分) 第 V 章: 航行安全	2026 年 1 月 1 日	

第 MSC.520(106)号决议

2022 年 11 月 10 日通过

第 II-2 章

构造—防火、探火和灭火

A 部分

总 则

第 1 条

适用范围

1 第 2.5 款由以下替换：

“2.5 2012 年 7 月 1 日以前建造的船舶还须符合以第 MSC.338(91)号决议通过的第 10.10.1.2 条，以及经第 MSC.520(106)号决议修正的第 4.2.1.6 至 4.2.1.8 条。”

第 3 条

定义

2 现有第 58 款后新增以下各款及相关脚注：

“59 确定案例(闪点)系指经认可的实验室*按本组织可接受的标准*对代表性样品进行分析时，报告所测量的闪点低于 60°C。

* ISO 2719:2016：闪点测定—平斯克·马丁斯闭杯法，程序 A(馏分燃油)或程序 B(残余燃油)。

† 为进行 ISO 2719:2016 所述的给定闪点试验，实验室应按 ISO/IEC 17025:2017 或等效标准认可。

60 代表性样品系指物理和化学特性与总取样量的平均特性相同的产品样品。

61 燃油的定义见《经 1978 年议定书修订的<1973 年国际防止船舶造成污染公约>》附则 I 第 1 条的规定。”

B 部分

防火与防爆

第 4 条

引燃的可能性

3 第 2.1.4 项末尾，删除“以及”一词，第 2.1.5 项末尾，“。”由“；”替换。

4 现有第 2.1.5 项后新增以下各项及相关脚注：

“6 载运燃油的船舶在加油前，须提供一份由燃油供应商代表签字并核准的声明，声明所供应的燃油符合本条第 2.1 款及用于确定闪点的试验方法。交付给船舶的燃油的装舱单中须包括按本组织可接受的标准*规定的闪点，或所测闪点为 70°C 或以上的声明†；

* ISO 2719:2016：闪点测定—平斯克·马丁斯闭杯法，程序 A(馏分燃油)或程序 B(残余燃油)。

† 按照《防污公约》附则 VI 第 18 条，该信息可包含在燃料装舱单中。

- .7 缔约国政府承诺确保其指定的有关当局将燃油供应商未能满足本条第 2.1 款所规定要求的所有确定案例(闪点)通知本组织, 以便转发给各缔约国政府和本组织各会员国; 以及
- .8 缔约国政府承诺确保其指定的有关当局对已查明交付不符合本条第 2.1 款的燃油的燃油供应商采取适当行动。”



第 MSC.522(106)号决议

2022 年 11 月 10 日通过

附录 证书

货船安全设备证书的现有格式由以下替换：

“货船安全设备证书格式

货船安全设备证书

本证书须附有货船安全设备记录(格式 E)

(公章)

(国家)

本证书由_____

(经授权的人员或组织)

根据_____政府授权

(国家名称)

按照经《1978 年议定书》修订的《1974 年国际海上人命安全公约》的规定签发

船舶资料¹

船名 _____

船舶编号或呼号 _____

船籍港 _____

总吨位 _____

载重量(公吨)² _____

船舶长度(第 III/3.12 条) _____

IMO 编号³ _____

船型⁴

散货船

油船

化学品船

气体运输船

除任何上述船舶以外的货船

安放龙骨或处于类似建造的日期，或
(如适用)重大改建或改装或改造开始之日期 _____

¹ 船舶资料亦可横向排列于方格中。

² 仅适用于油船、化学品船和气体运输船。

³ 按照《国际海事组织综合船舶识别号计划》(第 A.1215(34)号决议)。

⁴ 不适用者划去。

兹证明：

- 1 该船业已按经《1978 年议定书》修订的公约第 I/8 条的要求进行了检验。
- 2 检验表明：
 - 2.1 该船符合公约关于消防安全系统及设备和防火控制图的要求；
 - 2.2 救生设备和救生艇、救生筏和救助艇设备系按照公约的要求配备；
 - 2.3 该船按公约的要求配备了抛绳设备；
 - 2.4 该船符合公约在船载导航设备、引航员登离船装置及航海出版物方面的要求；
 - 2.5 该船按照公约及现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型和发出声响信号及遇险信号的设备；
 - 2.6 该船在所有其他方面均符合公约的有关要求；
 - 2.7 该船曾经/没有⁵遵照公约第 II-2/17 / III/38 条⁵经过替代设计和布置；
 - 2.8 防火/救生设备与装置的替代设计和布置的批准文件附于/没有附于⁵本证书之后。
- 3 该船在_____航区范围内按照第 III/26.1.1.1 条⁶营运。
- 4 在实施第 I/6(b)条时，政府已规定：
 - 强制年度检验；
 - 不定期检查。
- 5 已经/没有⁵签发免除证书。

本证书有效期至_____止。

本证书所依据之检验的完成日期为_____ (年/月/日)

本证书签发于_____ (发证地点)

_____ (发证日期)

_____ (经授权的发证官员签字)

_____ (发证机关盖章或钢印)

⁵ 不适用者划去。

⁶ 参阅《安全公约》1983 年修正案(第 MSC.6(48)号决议)，就船上自扶正半封闭救生艇而言，适用于在 1986 年 7 月 1 日或以后但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

中间检验 (适用于船龄 10 年及以上的油船)

兹证明，经《1978 年议定书》修订的公约第 I/8 条要求的中间检验证实该船符合公约的有关要求。

签字：
(经授权的官员签字)

地点：

日期：

(签注机关盖章或钢印)

强制年度检验或不定期检查

兹证明，该船业已按照经《1978 年议定书》修订的公约第 I/6(b)条和本组织的相关建议⁶进行了检验。

强制年度检验^{7,8}

签字：
(经授权的官员签字)

不定期检查⁷

地点：

日期：

(签注机关盖章或钢印)

根据经《1978 年议定书》修订的公约第 I/14 条，本证书的有效期延展至_____止。

签字：
(经授权的官员签字)

地点：

日期：

(签注机关盖章或钢印)"

⁶ 参阅《安全公约 1978 年议定书、国际散化规则、国际气体规则要求的检验的导则》(经第 MSC.84(70)号决议修正的第 A.560(14)号决议)，和《2025 年检验与发证协调系统(HSSC)的检验导则》(可能经修正的第 A.1207(34)号决议)的适用部分。

⁷ 不适用者划去。

⁸ 中间检验，但不是计划外检查，可以取代强制年度检验。

第 MSC.532(107)号决议

2023 年 6 月 8 日通过

第 II-1 章

构造—结构、分舱与稳性、机电设备

A 部分

总则

第 2 条

定义

1 现有第 29 款后新增以下各款：

“30 起重设备系指任何装卸的船舶设备：

- .1 用于货物装载、转运或卸货；
- .2 用于升高和降低舱口盖或活动舱壁；
- .3 用作机舱吊机；
- .4 用作储物吊机；
- .5 用作软管起升吊机；
- .6 用于释放和回收补给船和类似应用；和
- .7 用作人员起升吊机。

31 锚操作绞车系指用于在海底作业中部署、回收和重新布置锚索和系泊缆绳的任何绞车。

32 可拆卸零部件系指可以通过其将负载附连到起重设备或锚操作绞车上的船舶设备的物件，但该物件并非该设备或负载的组成部分。

33 第 3-13 条中规定的“2026 年 1 月 1 日或以后安装”系指：

- .1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶，在船上的任何安装日期；或
- .2 对于第.1 项中规定以外的船舶，包括 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，2026 年 1 月 1 日或以后的起重设备或锚操作绞车的合同交付日期；或如无合同交付日期，2026 年 1 月 1 日或以后的起重设备或锚操作绞车的实际交付到船日期。”

A-1 部分

船舶结构

2 现有第 II-1/3-12 条后新增以下条款及相关脚注：

“第 3-13 条

起重设备和锚操作绞车

1 适用范围

1.1 除非另有明确规定，本条须适用于起重设备和锚操作绞车，以及与起重设备和锚操作绞车一同使用的可拆卸零部件。

1.2 尽管有以上规定，本条不适用于：

- .1 认证为海上移动式钻井平台(MODUs)*的船舶上的起重设备；
- .2 符合主管机关可接受标准的，在近海施工船上，例如管道/电缆铺设/维修或近海装置船，包括进行拆解工作的船舶上使用的起重设备；
- .3 用于打开和关闭舱口盖的集成机械设备；和
- .4 符合《国际救生设备(LSA)规则》的救生降落设备。

1.3 主管机关须确定在何种程度上第2.1和2.4款的规定不适用于安全工作载荷低于1,000 kg的起重设备。

2 设计、建造和安装

2.1 2026年1月1日或以后安装的起重设备须：

- .1 按照由主管机关按第XI-1/1条的规定认可的船级社的要求，或主管机关可接受的能够提供同等安全水平的标准进行设计、建造和安装；和
- .2 在安装后和首次使用之前以及经过重大的修理、改装或改建后，应对负载进行测试和彻底检查。

2.2 2026年1月1日或以后安装的锚操作绞车须按照本组织制定的导则†进行设计、建造、安装和测试，以令主管机关满意。

2.3 2026年1月1日或以后安装的起重设备须永久标注并备有安全工作负荷(SWL)的书面证明。

2.4 2026年1月1日以前安装的起重设备须按照本组织制定的导则†进行测试和彻底检查，并在不晚于2026年1月1日或以后的第一次换证检验之日符合第2.3款。

2.5 2026年1月1日以前安装的锚操作绞车†须在不晚于2026年1月1日或以后的第一次换证检验之日按照本组织制定的导则进行测试和彻底检查。

3 维护、操作、检查和测试

无论其安装日期的所有起重设备和锚操作绞车，以及与起重设备和锚操作绞车一同使用的可拆卸零部件须按照本组织制定的导则†进行操作性测试、彻底检验、检查、操作和维护。

4 失效的起重设备和锚操作绞车

除第I/11(c)条中规定的情况外，须采取所有合理措施以维护本条适用的起重设备、锚操作绞车及可拆卸零部件的正常工作状态，但是，设备发生故障时不得被视为船舶不适航，或作为将船舶延误在港口的理由，只要船长已采取行动在规划和执行安全航行时考虑到了失效的起重设备和锚操作绞车。†‡

* 认证为海上移动式钻井平台的船舶系指须符合《海上移动式钻井平台构造和设备规则》(《MODU规则》)的船舶，且在船上携带由主管机关或被认可组织签发的《MODU规则》证书。携带该证书包括船上备有经授权的电子版证书。

† 参阅《锚操作绞车导则》(第 MSC.1/Circ.1662 号通函)。

‡ 参阅《起重设备导则》(第 MSC.1/Circ.1663 号通函)。”

第 II-2 章 构造－防火、探火和灭火

A部分 总则

第1条 适用范围

2 现有船舶的适用要求

3 现有第2.9款后新增以下第2.10款及相关脚注：

“2.10 2026年1月1日以前建造的船舶须在不晚于2026年1月1日或以后的第一次检验*之日符合以第 MSC.532(107)号决议通过的第10.11.2条。

* 参阅《安全公约》规则中所述的“第一次检验”一词的统一解释(第 MSC.1/Circ.1290 号通函)。”

C部分 抑制火

第10条 灭火

4 现有第10节后新增以下第11节：

“11 灭火剂的限制

本条目的是保护船上人员免于接触灭火使用的危险物质，并最大限度地减少被认为对环境有害的灭火剂的影响。

11.1 适用范围

本条适用于2026年1月1日或以后建造的船舶。

11.2 通则

11.2.1 本条禁用的物质从船舶卸下后，须交付至适当的岸基接收设施。

11.2.2 须禁止使用或储存含有全氟辛烷磺酸(PFOS)的灭火剂。”

第 V 章 航行安全

第 2 条

定义

5 现有第 7 款后新增以下各款及相关脚注：

“8 散货船系指第 XII/1.1 条定义的散货船*。

9 集装箱船系指拟主要载运集装箱†的船舶。

* 参阅《对“散货船”术语的澄清和对偶尔载运干散货但按第 XII/1.1 条和第 II-1 章未被确定为散货船的船舶适用<安全公约>规则的指南》(第 MSC.277(85)号决议)。

† 参阅《1972 年国际安全集装箱公约》(CSC)第 II 条中所定义的“集装箱”一词。”

第 18 条

航行系统和设备及航行数据记录仪的认可、检验和性能标准

6 第 2 款对应的脚注增加以下引用：

“《电子倾斜仪性能标准》(第 MSC.363(92)号决议)”

第 19 条

船载航行系统和设备的配备要求

2 船载航行设备和系统

7 现有第 2.11 款后新增以下第 2.12 款：

“2.12 2026 年 1 月 1 日或以后建造的 3,000 总吨及以上的集装箱船和散货船须设有电子倾斜仪或其他措施，以确定、显示和记录船舶的横摇运动。”

第 XIV 章

极地水域营运船舶的安全措施

第 2 条

适用范围

8 第 2 条由以下替换：

“第 2 条

适用范围

1 除非另有明确规定，本章适用于在极地水域营运的以下船舶*：

.1 按第 I 章发证的船舶；

.2 总长 24 米及以上的渔船；

* 参阅《极地水域营运的非<安全公约>发证船舶的临时安全措施》(第 A.1137(31)号决议)。

- .3 300 总吨及以上、不从事贸易的游艇；和
- .4 300 总吨及以上、但小于 500 总吨的货船。

2 2017 年 1 月 1 日以前建造的受第 1.1 款约束的船舶须在 2018 年 1 月 1 日以后的第一次中间或换证检验之前(以较早者为准)满足《极地规则》的相关要求。

3 2026 年 1 月 1 日以前建造的受第 1.2、1.3 或 1.4 款约束的船舶，须在 2027 年 1 月 1 日以前满足《极地规则》I-A 部分第 9-1 和 11-1 章的相关要求。

4 在适用《极地规则》的 I-A 部分时，应考虑到《极地规则》I-B 部分中的附加指南。

5 本章不适用于由缔约国政府拥有或经营的、目前仅用于政府非商业性服务的船舶。但是，仍鼓励缔约国政府拥有或经营的、目前仅用于政府非商业性服务的船舶在合理和可行的范围内符合本章要求。

6 本章的任何内容均不得损害各国根据国际法所具有的权利或义务。”

第 3 条

对适用本章的船舶的要求

9 第 3 条由以下替换：

“第 3 条

对按第 1 章发证的船舶的要求

1 受上述第 2.1.1 条约束的船舶须符合《极地规则》的引言和 I-A 部分中与安全相关条款的要求，且除须符合第 I/7、I/8、I/9 和 I/10 条的适用要求外，还须按该规则的规定进行检验和发证。

2 持有按上述第 1 款规定签发的证书的、受上述第 2.1.1 条约束的船舶须接受第 I/19 和 XI-1/4 条规定的监督。为此，此种证书须视为根据第 I/12 或 I/13 条签发的证书。”

10 现有第 3 条后插入以下新条款：

“第3-1条

总长24米及以上的渔船，300总吨及以上、不从事贸易的游艇，和300总吨及以上但小于500总吨的货船的要求

1 受第 2.1.2、2.1.3 或 2.1.4 条约束、在南极地区从事所有航行以及在悬挂其国旗的缔约国政府领海外界限以外的北极水域航行的船舶，须符合《极地规则》I-A 部分第 9-1 和 11-1 章的规定，并考虑到《极地规则》引言和 I-A 部分第 1 章第 1.2、1.4 和 1.5 款与安全相关的规定。

2 尽管有上述第 1 款的规定，主管机关须确定《极地规则》I-A 部分第 9-1 章的第 9-1.3.1 和 9-1.3.2 条对以下船舶不适用的程度：

- .1 总长 24 米及以上的渔船；和
- .2 非国际航行的 300 总吨及以上、但小于 500 总吨的货船。”

附录
证书

客船安全设备记录(格式 P)

2 救生设备明细表

11 “救生设备明细表”中的条目 10 至 10.2 由以下替换:

10	救生服的数量	
----	--------	--

货船安全设备证书格式

货船安全设备证书

船型

12 “气体运输船”后新增以下条目:

“集装箱船”。

货船安全设备记录(格式 E)

2 救生设备明细表

13 “救生设备明细表”中的条目 9 至 9.2 由以下替换:

9	救生服的数量	
---	--------	--

3 导航系统和设备明细表

14 “导航系统和设备明细表”中，现有条目“15(驾驶台航行值班报警系统(BNWAS))”后新增以下条目:

16	电子倾斜仪	
----	-------	--

核能货船安全证书格式

核能货船安全证书

船型

15 “气体运输船”后新增以下条目:

“集装箱船”。

货船安全设备记录(格式 C)

2 救生设备明细表

16 “救生设备明细表”中的条目 9 至 9.2 由以下替换:

9	救生服的数量	
---	--------	--

5 航行系统和设备明细表

17 “导航系统和设备明细表”中，*现有*条目“15(驾驶台航行值班报警系统(BNWAS))”后新增以下条目：

16	电子倾斜仪	
----	-------	--



第 MSC.533(107)号决议

2023 年 6 月 8 日通过

附录 证书

货船安全设备证书格式

船型

1 “气体运输船”后新增以下条目：

“集装箱船”。



国际海事组织

第MSC.534(107)号决议

2023年6月8日通过

附录 证书

货船安全设备证书格式

船型

1 “气体运输船”后新增以下条目：

“集装箱船”。

货船安全证书格式

船型

2 “气体运输船”后新增以下条目：

“集装箱船”。



第MSC.550(108)号决议

2024年5月23日通过

第 II-2 章

构造 — 防火、探火和灭火

B 部分

防火与防爆

第 4 条

引燃的可能性

2 燃油、润滑油和其他易燃油类的布置

2.1 对燃油使用的限制

1 第 2.1.7 项的末尾，删除“以及”一词，第 2.1.8 项的末尾，“。”由“；以及”替换。

2 现有第 2.1.8 项后新增以下一项：

“9 交付到船上并在船上使用的燃油不得危及船舶安全或对机器性能造成不利影响或对人员造成危害。”

C 部分

抑制火

第 7 条

探测和报警

5 起居和服务处所及控制站的保护

3 第 5.2 款由以下替换：

“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，须安装和布置固定式探火和失火报警系统，以探测这些处所内的烟雾。个人浴室和厨房毋需装设烟雾探测器。极少有失火危险或没有失火危险的处所，如留空处所、公共盥洗室、二氧化碳舱以及类似处所，不必安装固定式探火和失火报警系统。居住舱室中的探测器在启动后，亦须能够在其位置处所内发出或引发听觉报警。”

4 第 5.5 节(货船)由以下替换：

“5.5 货船

(第 5.5 节的要求须适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶。2026 年 1 月 1 日以前建造的船舶须符合第 5.5 节原有适用要求。)

货船的起居处所、服务处所和控制站须依据第 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予以保护。

5.5.1 IC 法

须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

须安装和布置一个符合《消防安全系统规则》相关要求的经认可类型的自动喷水器、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，但留空处所、卫生处所等没有重大失火危险的处所除外。此外，还须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

须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，以及起居处所内的所有走廊、梯道和脱险通道内的烟雾，但留空处所、卫生处所等没有重大失火危险的处所除外。此外，还须安装和布置一个固定式探火和失火报警系统，探测起居处所内的所有走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室内的烟雾。”

第 9 条

遏制火势

6 装货处所限界面的保护

5 删除第 6.1 款，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 条的标题由以下替换：

“第 20 条

车辆处所、特种处所和滚装处所、开式和封闭式滚装处所和拟载运车辆的露天甲板的保护”

1 目的

7 第 1.1 款由以下替换：

“1 须设有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失火危险的防火系统；”

2 一般要求

2.1 适用范围

8 现有第 2.1.2 款后新增以下第 2.1.3 款：

“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，还须符合以第 MSC.550(108)号决议通过的第 20.4.1.6、20.4.4 和 20.6.2.3 条。”

3 防止封闭式车辆处所、封闭式滚装处所和特种处所内的易燃蒸气着火

9 第 3.1.5 款由以下替换：

“3.1.5 永久性开口

在货船上，处所侧板、端板或天花板上的永久性开口的位置须使装货处所内的火不会威胁到救生艇筏的存放区和登乘站以及装货处所上部的上层建筑和甲板室内的起居处所、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)后新增以下段落：

“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，须不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验符合第 4.1.6 款的要求。”

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)由以下替换：

“4.1 固定式探火和失火报警系统

(第 4.1.1 至 4.1.4 款的要求须仅适用于 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，须符合第 4.1.6 款的要求和第 4.1 款原有适用要求。第 4.1.5 款的要求须适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的货船。2026 年 1 月 1 日以前建造的货船须符合第 4.1 款原有适用要求。)

4.1.1 在车辆处所、特种处所和滚装处所，须设有可单独识别的固定式探火和失火报警系统。该系统须符合《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须在整个车辆处所、特种处所和滚装处所探测烟雾和高温。主管机关可接受线性感温探测器作为高温探测所要求的系统。该系统须能迅速探知火灾的出现。探测器的位置须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，须在正常的通风条件下进行测试，且其总体响应时间须使主管机关满意。

4.1.2 如果在车辆处所、特种处所和滚装处所使用固定式水基雨淋系统，则须布置雨淋系统相同区段可识别的探火和失火报警系统。

4.1.3 固定式探火和失火报警系统须设计一个系统接口，其提供逻辑清晰的信息表示，以便快速正确地理解和决策。特别是，报警系统的区段编号须与其他系统的区段编号一致，比如固定式水基灭火系统或视频监控系统(如设有)。

4.1.4 在拟载运车辆的露天甲板上须设有固定式探火和失火报警系统。固定式探火系统须能在该区域的任何地方迅速探知火灾的出现。探测器的型式及其间距和位置须使主管机关在考虑到通风、货物阻隔和其他相关因素影响后满意。该系统在安装后，须在正常的通风条件下进行测试，且其总体响应时间须使主管机关满意。对于特定作业顺序可能使用不同的设定，比如在装货或卸货期间和在航行期间，以减少误报警。

4.1.5 在货船上，车辆处所、特种处所和滚装处所须设有符合《消防安全系统规则》要求的一个固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统须能迅速探知火灾的出现。探测器的型式及其间距和位置须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，须在正常的通风条件下进行测试，且其总体响应时间须使主管机关满意。

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内须设有符合《消防安全系统规则》要求的一个固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统须能迅速探知火灾的出现。固定式探火和失火报警系统须在整个车辆处所、特种处所和滚装处所探测烟雾和高温。在此情况下，感温探测器须符合适用于感烟探测器的间距和覆盖区域要求。仅在已设有感烟探测器的地方要求设有感温探测器。”

4.3 特种处所

12 第 4.3.1 款由以下替换：

“4.3.1 在特种处所内须保持有效的消防巡逻制度。”

13 现有第 4.3 节(特种处所)后新增以下第 4.4 节：

4.4 视频监控

(第 4.4.1 和 4.4.2 款的要求适用于 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，须不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验符合第 4.4.1 和 4.4.2 款的要求。)

4.4.1 对于客船，须在车辆处所、特种处所和滚装处所内布置一个有效的视频监控系统，用于此类处所的连续监控。在切实可行的情况下，该系统须设有即时回放功能，以便迅速识别火灾的位置。摄像机的安装须覆盖整个处所，其高度足以在装货后越过货物和车辆进行监控。

4.4.2 该视频监控系统所录制的视频须可以在有人值守的控制站或安全中心连续回放至少七天(对于安装在 2026 年 1 月 1 日或以后建造的滚装客船的系统)和 24 小时(对于安装在 2026 年 1 月 1 日以前建造的现有滚装客船的系统，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的滚装客船)。任一视频摄像机和由其覆盖的保护该处所的固定式水基灭火系统区段的对应关系须在视频监视器附近清楚显示。不要求船员对视频图像进行连续监控。”

5 构造防火

14 现有第 5 节(构造防火)由以下替换：

“5 构造防火和开口布置

(本条适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。2026 年 1 月 1 日以前建造的客船须符合第 5 款原有适用要求。)

5.1 构造防火

5.1.1 对于载客超过 36 人的客船，特种处所和滚装处所的限界面舱壁和甲板须隔热至“A-60”级标准。但是，如果本章第 9.2.2.3 条所定义的第(5)、(9)和(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 如果特种处所或滚装处所被内甲板分隔，这些甲板的防火等级须根据固定式水基灭火系统的容量和布置确定。如果固定式水基灭火系统无法同时覆盖指定甲板上方和下方的适用区域，该甲板须为“A-30”级标准，甲板之间的坡道和门须为钢制，其设计须尽可能密闭。

5.2 滚装处所和特种处所的开口布置

5.2.1 滚装处所侧壁、两端或天花板的开口的位置和布置须使滚装处所失火不会危及：

.1 救生艇筏存放区；

- .2 登乘站和集合站，包括通往此类站的通道；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。

开口不允许设在此类物体正下方和水平方向上测量至少 6.0 m 的安全距离内的所有甲板上。

5.2.2 本要求不适用于设有关闭装置的开口，比如坡道和门。对于起居处所、控制站和通常有人的服务处所正下方的所有甲板，坡道和门须为钢制；对于救生艇筏、登乘站和集合站正下方的所有甲板，坡道和门须至少为“A-0”级标准。

5.2.3 但是，当船舶两侧(包括窗和门)的耐火完整性在开口前后水平方向上测量至少 6.0 m 的矩形区域的界限面和垂直方向上与开口齐平的甲板上方至少两层甲板为“A-60”级标准时，可允许在起居处所、控制站和通常有人的服务处所下方的滚装处所设有开口。受喷水率至少为 5.0 L/min 每平方米的水基系统保护的“A-0”级窗可视为等效于“A-60”级窗。通风进口的设计须将污染的风险降至最低*。

* 参阅第 5.2、8.2、9.7.1.5 和 20.3.1.4 条。

5.2.4 如果开口受关闭装置的保护，开口布置不太可能在滚装处所失火时被切断，并能在易于到达的位置关闭，则允许在上层建筑内的起居处所、服务处所和控制站下方的滚装处所和特种处所设置机械通风开口。关闭装置须为钢制或由其他耐火材料制成。不允许在救生艇筏、应急发电机和机舱的进气口下方设置此类开口。

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进气口位置须将滚装处所或特种处所受火灾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 须妥善布置，使拟载运车辆的露天甲板上的全燃火不会危及：

- .1 救生艇筏存放区；
- .2 登乘站和集合站，包括通往此类地点的通道；和
- .3 邻近露天甲板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。

5.3.2 须妥善布置，在专用车道和邻近露天甲板的上层建筑和甲板室内起居处所、控制站和通常有人的服务处所之间设置水平方向上测量大于 6.0 m 的安全距离。

5.3.3 当在 6.0 m 以内的界限面(包括窗和门)为“A-60”级完整性，安全距离可减少至 3.0 m。或者，受喷水率至少为 5.0 L/min 每平方米的水基系统保护的“A-0”级界限面可接受为等效。

5.3.4 救生艇筏和登乘站(包括通往此类地点的通道)须受到大于 12.0 m 的安全距离的保护。安全距离须水平方向上测量。

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进气口位置须将拟载运车辆的露天甲板受火灾污染的风险降至最低。”

6 灭火

6.1 固定式灭火系统

15 现有第 6.1 节(固定式灭火系统)标题下的解释性段落由以下替换：

“(第6.1.1和6.1.2款的要求须适用于2014年7月1日或以后建造的船舶。2014年7月1日以前建造的船舶须符合第6.1.1和6.1.2款原有适用要求。第6.2.1和6.2.2款的要求须适用于2026年1月1日或以后建造的滚装客

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，须不迟于2028年1月1日或以后的第一次检验符合第6.2.3款的要求。)”

16 现有第 6.1 节(固定式灭火系统)后插入以下新的第 6.2 节，后续章节(手提式灭火器)及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 在客船上，须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。水炮须符合《消防安全系统规则》的规定。

6.2.2 在客船上，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，须设有排水装置。系统的排量须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，须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。水炮的位置须确保尽可能对在拟载运车辆的露天甲板上的车辆的无阻挡保护。须通过不受水炮保护区域失火影响的安全通道或遥控确保水炮的操作。每个水炮的容量须至少为 1,250 L/min。如果考虑到船舶的尺度和布置，所要求的容量不可行，主管机关可允许较小的容量。主管机关还可允许在 2026 年 1 月 1 日以前已安装基于水炮的固定式水基灭火系统的替代布置。”

17 在重新编号后的第 6.3 节(手提式灭火器)中，在其重新编号的第 6.3.2 款中，将对“6.2.1”款的引用相应地替换为“6.3.1”款，具体如下：

“6.3 手提式灭火器

6.3.2 除须符合第 6.3.1 款的规定外，拟用于装载油箱内装有自身驱动所用燃料的机动车辆的车辆处所、滚装处所和特种处所内还须配备以下灭火设备：”

18 现有第 6 节(灭火)后新增以下第 7 节：

“7 决策

(第 7 款的要求须适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。)

在客船上，设有固定式压力水雾系统的车辆处所、特种处所和滚装处所须在天花板和舱壁以及垂向界限面上设有合适的标识和标记，以易于识别固定式灭火系统的各区段。合适的标识和标记须考虑到货物或固定装置的阻挡顺应船员移动的典型模式。区段编号标志须为荧光材料*。处所内显示的区段编号须与安全中心或连续有人值班处所的区段阀识别和区段识别一致。

* 参阅《消防规则》第 11 章关于荧光材料的评估和测试。”

第 23 条

客船上的安全中心

6 安全系统的控制与监测

19 第 6.10 项由以下替换：

“1.10 探火和失火报警系统；”

第 V 章 航行安全

第31条

危险报文

20 现有第 1 款后插入以下新段落及相关脚注：

“2.1 每艘涉及货运集装箱灭失船舶的船长，须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、最近的沿海国以及船旗国。

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

2.3 船旗国在按第 2.1 款收到通知后须立即向本组织报告货运集装箱的灭失。*

* 参阅《通过全球综合航运信息系统(GISIS)发布信息》(第 A.1074(28)号决议)。

2.4 每艘观测到货运集装箱在海上漂流的船长，须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海国。”

21 现有第 2、3 和 4 款分别重新编号为第 3、4 和 5 款。

第32条

危险报文所要求的信息

22 在现有第 2 款(热带气旋(风暴))后插入以下新段落：

“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/或附加信息须由船长在最初报告后尽可能早的机会报告。报告须包括：

.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 编号)
- 发报方：船长、或代表船长报告的代表的联络方式
- 收报方：距离事故发生处最近的沿海国和船旗国
- 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。

须尽早、安全和切实可行地进行彻底检查。须核实灭失货运集装箱数量或者估计数量。包含此验证码的通报须标记为“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 灭失货运集装箱数量或估计数量(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 编号)
- 发报方: 船长
- 收报方: 距离观测处最近的沿海国

.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量

.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”

23 现有第 3、4 和 5 款分别重新编号为第 4、5 和 6 款。