



中國驗船中心 China Corporation Register of Shipping

技術通報 TECHNICAL CIRCULAR

編號 53
日期 2011.2.24

本期摘要：

- 壹、 海事安全委員會(MSC)第88次會議簡介
- 貳、 國際海事組織(IMO)出版Life-Saving Appliances including LSA Code 2010 Edition
- 參、 國際海事組織(IMO)發佈海事安全通告MSC.1/Circ.1351
- 肆、 美國紐約州宣佈，在船舶通用許可(VGP)內的清潔水法案401水質證明，延後到2013年8月1日實施

壹、 海事安全委員會(MSC)第 88 次會議簡介

國際海事組織(IMO)所屬海事安全委員會(MSC)第88次會議於2010年11月24日至12月3日在英國倫敦召開，會中採納了若干決議案，含修正現有公約，主要內容如下，完整的決議案將於下期技術通報介紹。

一、採納FTP CODE

2010 Fire Test Procedure Code (2010 FTP CODE)隨著SOLAS的修正成為強制性，預期在2012年7月1日生效。

2010 FTP CODE提供了實驗室試驗、型式認可的國際要求與產品火焰試驗程序的國際要求。它廣泛修正及更新了1996年所採納的現行FTP CODE。

2010 FTP CODE包含非燃性試驗；毒煙試驗；A、B及F類隔板試驗；防火門控制系統試驗；表面可燃性試驗；垂直支撐的紡織品(如窗簾)試驗；有襯套傢俱試驗；寢具試驗；高速艇限火材試驗及高速艇抗火隔板試驗。

二、採納其他修正案

修正SOLAS第V章Reg.18，要求Automatic Identification System(AIS)做年度測試。

修正SOLAS第V章Reg.23，更新及改善領港上下船的安全方面佈置。

修正SOLAS及SOLAS1988 Protocol 之安全證書，有關另外設計及佈置的參考。

修正1972國際貨櫃安全公約，在Reg.1“安全認可銘牌”增加一段，規定“認可檢查計畫”的基本及效期；針對認可的一門移除貨櫃增加試驗；增加附錄III控制及驗證，以提供特定的控制措施，使得授權官員能評估貨櫃的結構完整性，並能決定該貨櫃是否繼續使用，還是要修理。

Fire Safety System Code增加第9章，有關固定式火災偵測及警報系統。

地址：104 台北市南京東路三段 103 號 8 樓

電話：02-25062711

電子郵件信箱：cr.tp@crclass.org.tw

傳真：02-25074722

網址：http://www.crclass.org.tw

This "Technical Information" is provided only for the purpose of supplying current information to its readers. China Corporation Register of Shipping, its officers, employees and agents or sub-contractors do not warrant the accuracy of the information contained herein and are not liable for any loss, damage or expense sustained whatsoever by any person caused by use of or reliance on this information.

三、延緩救生艇釋放機構的修正案

海事安全委員會延後採納SOLAS第三章Reg.1的修正案，該修正案要求救生艇的負荷釋放機構若不符合新的Life-Saving Appliance Code規定，必須在修正案生效後的第1次入塢時更換。委員會獲一致協議，原則上設定2014年7月1日為現有釋放機構實施該系統評估及更新的實施日期。

SOLAS的修正案意欲確保新的、嚴格的安全標準給救生艇釋放及回收系統，其目的在防止意外事件，及要求評估與可能更換極大數量的救生艇釋放鈎；因此要求各有關方面包含船旗國、製造廠、船東、驗船師採取行動。

四、公司保全員在海盜問題的指南

海事安全委員會核可了一個通告，公司保全員對於在西印度洋及亞丁灣海盜事件的準備指南。海事安全委員審閱了最近在索馬利亞外海及亞丁灣海盜事件的統計表，雖然國際社會在IMO領導、海軍及工業界一致努力下來保護船舶，但船舶持續被攻擊與劫持。

委員會也更新了措施幫助國家實施Djibouti Code-有關抑制在西印度洋及亞丁灣海盜的執行章程。

為了提供船旗國遠距識別及追蹤系統(LRIT)資訊給在海盜水域的武裝部隊，IMO秘書長接獲北大西洋公約組織(NATO)及歐盟海軍(EU NAVFOR)的要求，使用LRIT資訊以強化保護航行在西印度洋及亞丁灣海域的船舶，以及保護為人道救助前往索馬利亞的船舶。SOLAS締約國被邀請考慮提供船旗國LRIT資訊給NATO及EU NAVFOR。

五、安全人力(配員)草案及SOLAS修正案的認可

海事安全委員會認可了修正的安全人力原則，將在2011年的IMO大會上採納。也認可了SOLAS第V章Reg.14的修正，關於決定安全人力的強制要求，將在2012年的第90次委員會議採納。

其目的在確保船舶具有足夠及有效的人力以維護船舶的安全及保全，安全航行與作業，防止人員受傷或人命喪失，避免傷害海洋環境及財產，以及確保船員福利與健康。

所建議的決議案含有許多附錄，給予實施安全人力的詳細指南，包括應用安全人力原則的準則；決定最低安全人力的準則；應用最低安全人力原則的責任；最低安全人力文件的內容與標準式樣之指南；以及決定最低安全人力的架構。

六、通訊小組最終確定了IMO海事保全手冊

海事安全委員會建立的通訊小組，最終確定了IMO海事保全手冊，提交給2011年5月舉行的89次會議審核。手冊的目的在綜合目前所有的工作，以處理保全事務及提供主管機關有參考價值的實務工具。

七、LRIT現狀更新

海事安全委員會已更新了建立全球LRIT系統的現狀，包括由歐洲海事安全總署(EMSA)在葡萄牙里斯本所建立的國際LRIT資訊交換中心。

委員會核可了LRIT系統第一次修正測試指南，並敦促LRIT數據中心提供必要資料，以期在2011年3月1日以前完成修正的測試。

八、討論實施目標型標準的未來工作

委員會邀請會員國政府及國際組織提交詳細建議，以期在89次會議上最終完成發展目標型標準的一般準則草案，以及考慮有關未來工作的所有提案。

委員會注意到正在實施中的散裝船及油輪目標型構造標準之驗證計畫的進度，這是在87次會議上採納，伴隨SOLAS II-1章修正而成為強制性。

九、其他議題

由IMO次委員會及其他團體提出的報告關於其他議題，海事安全委員會

(1)採納許多新的、修正的船舶路線系統及強制船舶報告系統，這是由航行安全次委員會(NAV)所認可的。

(2)採納修正的防止偷渡者進入及尋求解決偷渡案件的責任分配準則。

審閱由船旗國實施次委員會(FSI)提出的一系列建議，皆與使“實施IMO強制性文件章程”變成強制性的各種可能方法有關。

(3)審閱發展新的認可組織章程的進度。

(4)認可一個LSA CODE修正草案，要求救生艇全部為國際或鮮艷橘紅色。

(5)認可一個SOLAS II-2章Reg.20修正草案，有關在車輛、滾裝、貨櫃及雜貨船貨艙空間使用的固定式氣體及噴水滅火系統。

(6)認可一個SOLAS II-2章Reg.9修正草案，有關貨船及載客不超過36人客船的滾裝空間與鄰近空間的隔艙壁與甲板之防火完整性。

(7)認可國際火災安全系統章程(FSS CODE)第5章到第8章的修正案。

貳、國際海事組織(IMO)出版 Life-Saving Appliances including LSA Code 2010 Edition

2010 版 Life-Saving Appliances IMO 已出版。這本書包含最新綜合版的

1.International Life-Saving Appliances (LSA) Code.

2.Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances.

3.The Code of Practice for the Evaluation, Testing and Acceptance of Prototype Novel Life-Saving Appliances and Arrangements.

在新版本內包含下列的更新要求及建議

1.救生筏的存放、□品及設備

2.救生艇的□品及發證

3.快速救難艇的新要求

4.救生艇及救難艇下水裝置的要求

5.自由落下式救生艇的承載容量

6.救生裝置的設備及設計之使用人平均重量改變

7.救生衣的廣泛新要求，包括嬰兒及兒童救生衣

8.救生裝置試驗要求之擴大改變，包含使用參考試驗裝具(reference test devices)

參、國際海事組織(IMO)發佈海事安全通告 MSC.1/Circ.1351(附件一)
2011年1月1日生效的國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC CODE)，對於煤(包含 COAL 及 BROWN COAL BRIQUETTES)的積載與隔艙，解釋如下：

這種貨物不能積載在鄰近熱區。(This cargo shall not be stowed adjacent to hot areas)

IMO 對此規定的解釋是，鄰近貨艙的燃油艙，加熱後的溫度控制在低於 55°C，不算熱區。在任何 24 小時的時段內，溫度高於 55°C 的時間不能超過 12 小時，但溫度絕不能超過最高溫度 65°C。

肆、美國紐約州宣佈，在船舶通用許可(VGP)內的清潔水法案401水質證明，延後到2013年8月1日實施(附件二)

美國紐約州環境保護部門在2011年2月7日發出信函宣佈，在環境保護署(EPA)船舶通用許可(VGP)內的紐約清潔水法案401水質證明(WQC)，延後到2013年8月1日實施，本法案原訂2012年1月1日實施，其對壓艙水的水質要求比壓艙水公約(BWM CONVENTION)的要求，還嚴百倍，(請參閱本中心技術通報第49期)，延後實施的主要原因是壓艙水處理設備之不足。