



本期摘要：

壹、 IMO第29次大會快報

貳、 IMO相關通告

- 一、 MSC.1/Circ.1501 : UNIFIED INTERPRETATION OF SOLAS REGULATION II-2/16.3.3 FOR PRODUCTS REQUIRING OXYGEN-DEPENDENT INHIBITORS 。
- 二、 MSC.1/Circ.1504: UNIFIED INTERPRETATION OF THE GUIDELINES FOR SAFE ACCESS TO TANKER BOWS (RESOLUTION MSC.62(67)) 。
- 三、 MSC.1/Circ.1505: UNIFIED INTERPRETATION OF SOLAS REGULATION II-2/13.6 。
- 四、 MSC.1/Circ.1509: UNIFIED INTERPRETATIONS OF THE CODE ON NOISE LEVELS ON BOARD SHIPS (RESOLUTION MSC.337(91)) 。
- 五、 CCC.1/Circ.2: CARRIAGE OF BAUXITE THAT MAY LIQUEFY 。

參、 中華民國重要通告

訂定「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」。

肆、 巴拿馬重要通告

- 一、 MMC-133: "Provisions for the use of the Ship Security Alert System (SSAS)" 。
- 二、 MMC-199: "SEGUMAR E-mail Accounts" 。
- 三、 MMC-202: "Ratification of the Bunker Convention 2001" 。
- 四、 MMC-208: "Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and Compliance with the Best Management Practices (BMP)" 。
- 五、 MMC-239: "Segumar Seoul, Korea and Singapore Offices" 。
- 六、 MMC-242: "International Ship Security Certificate (ISSC) and Continuous Synopsis Record (CSR) through International SEGUMAR Offices" 。
- 七、 MMC-298: "Economic Incentives for Panamanian Vessels" 。
- 八、 MMC-321: "CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) ON BOARD" 。
- 九、 MMC-324: "Administrative Fee imposed by the Republic of Panama for each statutory certificates and approvals issued by Class Societies and Recognized Organizations dully authorized by the Panama Maritime Authority." 。
- 十、 MMC-325: "Continuous Synopsis Record (CSR) adopted by the Panama Maritime Authority." 。

伍、 BWM公約近況

BWM公約已有47國簽約，世界總噸位占有率為 34.56%，但尚未跨過生效門檻。

陸、 美國USCG壓艙水管理規定

2015年11月16日公布政策信，修正延期採用USCG認可的壓艙水管理系統之規定。

柒、 大陸公告船舶排放控制區

管制珠三角、長三角及環渤海（京津冀）等水域之船舶燃油含硫量。

壹、 IMO第29次大會快報

- 一、 國際海事組織（IMO）會員大會（Assembly）第 29 次會議於 2015年11月23日至12月2日在英國倫敦召開。大會批准韓國籍 Mr. Ki-tack Lim 擔任下一任秘書長（[可參考 IMO 簡歷網頁](#)），自2016年1月1日起任期四年。
- 二、 壓艙水公約現況：本公約【尚未跨過生效門檻】，詳細可參考本技術通報主題伍。

貳、 IMO相關通告

- 一、 [MSC.1/Circ.1501](#) : UNIFIED INTERPRETATION OF SOLAS REGULATION II-2/16.3.3 FOR PRODUCTS REQUIRING OXYGEN-DEPENDENT INHIBITORS :
 - （一）背景：MSC.365(93)決議案（[請參考第73期技術通報](#)）修正SOLAS II-2規則16.3.3，要求液貨船惰氣系統操作時，若其惰氣含氧量超過體積之5%應立即改善。
 - （二）統一解釋：若載運之貨物需要「氧依賴性抑制劑（Oxygen-Dependent Inhibitor）」（[請參考第72期技術通報第壹、二、\(二\)項](#)），則惰氣系統在操作時應不低於所需之最低氧氣濃度，並要依IBC Code第15.13段將其訊息註記於證書中，該解釋適用於2016年1月1日以後建造之化學品船。
- 二、 [MSC.1/Circ.1504](#): UNIFIED INTERPRETATION OF THE GUIDELINES FOR SAFE ACCESS TO TANKER BOWS (RESOLUTION MSC.62(67)) :
 - （一）背景：MSC.62(67)決議案提供依據SOLAS II-1/3-3條文要求有關液貨船船員通往船艙之安全準則。
 - （二）統一解釋：對於踏板選用FRP材質者：
 1. 應依2010年版FTP code規定，具低火焰蔓延性、不產生大量煙、毒性等性質。
 2. 依上述標準測試時仍應具有足夠之防火結構完整性。
- 三、 [MSC.1/Circ.1505](#): UNIFIED INTERPRETATION OF SOLAS REGULATION II-2/13.6 :
 - （一）背景：SOLAS II-2/13.6規定在通常有船員工作的滾裝空間（Ro-Ro Space），須至少有兩個逃生通道通往救生艇和救生筏登乘甲板，且須設置於該空間的前後兩端。
 - （二）統一解釋：
 1. 通常工作的滾裝空間：指的是裝卸貨的時會有船員執行任務的滾裝甲板（ro-ro deck），或航行中執行貨物、消防等各工作檢查的滾裝甲板。
 2. 至少有兩個逃生通道：其中一個應為梯道（Stairway），另一個可為梯道或是通道（Trunk）。
- 四、 [MSC.1/Circ.1509](#): UNIFIED INTERPRETATIONS OF THE CODE ON NOISE LEVELS

ON BOARD SHIPS (RESOLUTION MSC.337(91)) :

- (一) 背景：SOLAS II-1/3-12規定有關船舶噪音防護要求，並使噪音章程強制化（2014年7月1日生效）。
- (二) 噪音章程之統一解釋，摘要第一章通則部分如下：
 1. 規則1.3.8：娛樂室及開放式娛樂空間不適用於噪音章程，但若與其相鄰的船員艙或醫務室須滿足第六章規則6.2的weighted sound reduction index (Rw)
 2. 規則1.4.21："Navigating bridge wings"包含了enclosed navigating bridge的空間。
 3. 規則3.3.5：在量測噪音時，空調風口應開啟（平常屬關閉狀態之設計者除外）。
 4. 規則3.3.6：在量測噪音時，艙房門之通風百葉應開啟（平常屬關閉狀態之設計者除外）。
 5. 規則3.3.9：其所述"40% of maximum thruster power"即最大推進動力的40%，並非規則3.3.2所述80%推進動力的40%。
 6. 規則3.9：本條用意只承認量測有1.5dB的不確定性，不代表實際操作時可容許放寬1.5dB。
- (三) 其他技術性統一解釋請參考本通告內容。

五、 [CCC.1/Circ.2](#): CARRIAGE OF BAUXITE THAT MAY LIQUEFY :

- (一) 背景：2015年1月2日BULK JUPITER發生之海難，當時船上載運的貨物為BAUXITE（鋁礬土）。
- (二) 通告：鋁礬土雖在IMSBC中被分類為C類，但IMO之CCC次委員會注意到本次海事事務件可能是貨物液化所導致，呼籲留意散裝鋁礬土之處置。

參、 中華民國重要通告

- 一、 訂定「[國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項](#)」，自中華民國104年11月20日生效。

肆、 巴拿馬重要通告

- 一、 [MMC-133](#): "Provisions for the use of the Ship Security Alert System (SSAS)", 巴拿馬海事主管當局建議在進入高風險區前要再次做Piracy Drill 或 SSAS Test且要回報給巴拿馬，並確認SSAS運作正常。
- 二、 [MMC-199](#): "SEGUMAR E-mail Accounts", 依業務類別，新增三組聯絡之E-mail帳戶。
- 三、 [MMC-202](#): "Ratification of the Bunker Convention 2001", 更新燃油公約認可P&I與保險公司之名單。
- 四、 [MMC-208](#): "Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and Compliance with the Best Management Practices (BMP).", 本次新增6.1~6.3段，再次強調巴拿馬籍船舶在進入高危險區前要提升保全等級，並要做好Piracy Drill及確認SSAS運作正常。
- 五、 [MMC-239](#): "Segumar Seoul, Korea and Singapore Offices", 更新巴拿馬海事局在韓

國辦公室之聯絡資訊。

- 六、 [MMC-242](#): "International Ship Security Certificate (ISSC) and Continuous Synopsis Record (CSR) through International SEGUMAR Offices "：更新本通告中 SEGUMAR Offices之相關聯絡資訊。
- 七、 [MMC-298](#): "Economic Incentives for Panamanian Vessels"，更新巴拿馬船籍規費折減事宜（前一版通告可參考[技術通報第81期](#)），新增經符合本通告要求之Eco-Ship可以獲得折減，但此優惠不得跟其他優惠併用。
- 八、 [MMC-321](#): "CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) ON BOARD"：修改第六段，當SOLAS XI-1/5不適用或其他狀況時，PMA只能簽發"NOT CSR CERTIFICATION"。
- 九、 [MMC-324](#): "Administrative Fee imposed by the Republic of Panama for each statutory certificates and approvals issued by Class Societies and Recognized Organizations dully authorized by the Panama Maritime Authority."，補充第二段b項有關於"Any other document"之解釋：包含主管機關認可之計畫、手冊與紀錄簿等。
- 十、 [MMC-325](#): "Continuous Synopsis Record (CSR) adopted by the Panama Maritime Authority."：
 - (一) 巴拿馬澄清其發出之CSR只有14項欄位之原因，故其證書格式不應被認為不符公約規定或被認定有缺失。
 - (二) 當有關簽發CSR之要求滿足時，請傳送電子郵件至csr@amp.gob.pa信箱或MMC242所載之SEGUMAR offices。

伍、BWM公約近況

- 一、 2015年11月，摩洛哥（Morocco）、印尼（Indonesia）及迦納（Ghana）陸續簽署壓艙水公約，使得簽約國總數達到47個。但經IMO統計（[2016年1月15日新聞](#)），目前簽署國之世界總噸位占有率為 34.56%，本公約尚未跨過生效門檻（30 國簽約且占世界商船總噸位 35%）。簽署條件跨過前述門檻之日起 12 個月後本公約將正式實施。
 註：假設本公約於 2017 年正式實施，各船型應遵守 D-1、D-2 標準之時程如下圖：

..... 假定之公約生效日

建造日期↓	壓艙水容量 (m ³)	2016		2017		
2009 以前	1,500 ~ 5,000			D-1 / D-2	D-2 only	D2 *1
	容量 < 1,500 或 容量 > 5,000			D-1 / D-2	D-2 only	D2 *1
2009.1.1 ~ 2011.12.31	容量 < 5,000			D-1 / D-2	D-2 only	D2 *1
	容量 ≥ 5,000			D-1 / D-2	D-2 only	D2 *1
2012.1.1. ~ 公約生效日	所有船舶			D-1 / D-2	D-2 only	D2 *1
公約生效日後	所有船舶		N/A		D-2 only	D2 *2

NOTE:

*1 公約生效後的第一次 IOPP 換證檢驗時應符合 D-2。

*2 交船時應符合 D-2。

※ 公約生效日起，每艘船依自身狀況（IOPP 換證或交船之時間）有各自適用 D-2 之時間起點；
 但各船自公約生效日起即應遵守 D-1 規定，即該船依規定時程滿足 D-2 要求以前，須採用 D-1 或 D-2 之要求。

陸、美國USCG壓艙水管理規定

- 一、 USCG於2015年11月16日公布一份[政策信\(Policy Letter, 詳連結\)](#)，修正延期採用USCG認可的壓艙水管理系統之規定（[前一版政策信請參考第69期技術通報](#)）。
 - (一) 有關壓艙水之時程管理，可分為：
 1. 原33CFR151規定之符合日期"Original Compliance Date"（搭配該船之第一次計畫進塢"First Scheduled Drydocking Date"）。
 2. 延期"Extension"。
 3. 追加延期"Supplemental Extension"。
 - (二) USCG於網頁上提供申請注意事項（[詳連結](#)），列舉如下：
 1. 船上已採用替代性管理系統（AMS）者，現在亦可申請延期。
 2. 移除繳交BWM PLAN副本之要求，船上有符合聲明文件即可。
 3. 不接受紙本，皆以email申請（寄至environmental_standards@uscg.mil）。
 4. 延期申請書需填列USCG製作之Excel檔，檔名「BWM extension application - INSERT VESSEL OR COMPANY NAME」之後端加上船舶或公司名稱，以減少作業時間及錯誤（[Excel檔案可參考附件](#)）。
 5. 船舶之延長認可信（Approved Extension Letter）不因船東變更而失效。
- 二、 有關第一次計畫進塢之說明，USCG亦補充相關資訊（[連結1](#)、[連結2](#)），摘要如下：
 - (一) 若某船需於2016年後的第一次計畫進塢符合規定，但於2015年12月31日前進塢，雖在2016年1月1日後出塢，依然不算是2016年以後第一次計畫進塢。
 - (二) 某船已到需滿足之時程，若因緊急維修進塢，且未簽發相關塢驗證書（ex客船安全、貨船安全等證書），則不算是該船的第一次計畫進塢（但若有簽發相關證書則被視為第一次計畫進塢）。
 - (三) 某船已到需滿足之時程，若因要安裝廢氣處理裝置（SCR）或船底需塗裝等（不同於緊急為修的情況），視為第一次計畫進塢。
 - (四) 水中檢驗取代塢驗原則上不被視為第一次計畫進塢（An underwater inspection in lieu of drydocking (UWILD) is not considered the "first scheduled drydocking"）。
- 三、 USCG亦將已核准延期之船隻資訊至於網頁上（目前版本：2015年12月9日）：<https://homeport.uscg.mil> > Missions > Environmental > Ballast Water Management Program > Regulations and Policy Documents > Extended Compliance Dates - Application, Guidance, and Approved Vessels > 右方 Supporting Documents 之_USCG BWM Vessel Extension Requests - Approved as of 09DEC2015。

柒、大陸公告船舶排放控制區

- 一、 大陸於2015年12月4日發布關於珠三角、長三角及環渤海（京津冀）水域設為船舶大氣污染物排放控制區之實施方案通知（此排放控制區非MARPOL公約附錄VI所述之排放控制區域（Emission Control Area））。自2016年1月1日起，部分區域可開始實施船舶燃油含硫量管制。
- 二、 適用對象：在排放控制區內航行、停泊、作業之船舶（軍用船舶、體育運動船艇和漁業船舶除外）。
- 三、 實施日程、排放控制範圍及規定等內容，請參考本中心通告[CR-15-006\(R\)](#)及其[附件](#)。
- 四、 有關MARPOL ECA、香港及大陸規定之對照，亦可參考本中心2015年12月22日[對外研討會資料](#)（第26頁）。