



本期摘要：

壹、 IMO相關通告

- MSC.1/Circ.1535 : Unified Interpretations Relating to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966
- MSC.1/Circ.1555 : Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2
- MSC.1/Circ.1556 : Unified Interpretation of Chapter 8 of the FSS Code and the Revised Guidelines for Approval of Sprinkler Systems Equivalent to that Referred to in SOLAS Regulation II-2/12 (Resolution A.800(19)), as Amended by Resolution MSC.265(84)
- MSC-MEPC.6/Circ.16 : National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response

貳、 中華民國重要通告

- 修正「外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法」
- 公告委託財團法人中國驗船中心辦理船舶檢驗及法定證書發給業務
- 訂定「輸入船舶用救生信號設備審查原則」
- 修正「航行船舶船員最低安全配置標準」
- 配合聯合國決議制裁北韓相關事宜研商會議之決議：本中心將不提供「受聯合國安理會北韓制裁委員會指列入禁港令船舶」之船級服務
- 修正「外國籍船員僱用許可及管理規則」
- 修正「船舶防火構造規則」部分條文
- 修正「交通部航港局委託國內船員訓練機構辦理船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定」，並修正名稱為「船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定」
- 【預告】採用「防止船舶污染國際公約」附錄VI「防止船舶空氣污染規則」第14.1.3條及第4條規定，於2019年1月1日起外籍船舶及航駛國際航線之國籍船舶，進入我國國際商港區域，應採用含硫量以重量計0.5%以下之低硫燃油或具有同等減排效應之裝置或替代燃料案

參、 巴拿馬重要通告

- MMC-258 : Approved Service Providers for Lifeboats, Launching Appliances and On-load Release Gear
- MMC-321 : Continuous Synopsis Record (CSR) on Board
- MMC-359 : Instructions and Procedure for the Implementation and Certification of the ISPS Code

肆、 澳洲通告

- Marine Notice 15/2017通告摘要

伍、 東京備忘錄NIR權重修正

- 東京備忘錄，自2018年2月1日起修正新檢查機制之權重

陸、 印度洋備忘錄新制(NIR)

- 印度洋備忘錄，自2018年起引入新的Ship Risk Profile機制

柒、 遊艇法規新聞(REG Yacht Code)

- 簡介Red Ensign Group Yacht Code遊艇章程

壹 IMO相關通告

一、 [MSC.1/Circ.1535](#) : Unified Interpretations Relating to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 :

(一) Load Line規則13之統一解釋(澄清Position 1跟Position 2定義)；

1. Position 1 :

- (1) 在乾舷甲板以上小於一個標準船艙高度的露天乾舷甲板、高艙甲板或其他露天甲板上；
- (2) 位於從艙垂線起算，向後至四分之一船長的區間內，且在乾舷甲板以上小於兩個標準船艙高度的露天甲板上。

2. Position 2 :

- (1) 位於從艙垂線起算，向後四分之一船長以後的區域，乾舷甲板以上至少一個標準船艙高度、但小於兩個標準船艙高度的露天甲板上；
- (2) 位於從艙垂線起算，向後至四分之一船長的區間內，且在乾舷甲板以上至少兩個標準船艙高度、但小於三個標準船艙高度的的露天甲板上。

(二) Load Line規則20之統一解釋(空氣管裝設高度)：

1. 在乾舷甲板以上，高度小於一個標準船艙高度，乾舷甲板上或露天甲板上的空氣管之高度至少為760mm；
2. 在乾舷甲板以上，其它高度小於兩個標準船艙高度，露天甲板上的空氣管之高度至少為450mm。

備註：

1. 「標準船艙高度」為Load Line規則33所定義之高度。
2. 「露天甲板(Exposed Deck)」包含：船艙、甲板室、升降口和其他類似的甲板結構的頂層甲板。

二、 [MSC.1/Circ.1555](#) : Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2 :

(一) SOLAS II-2章規則3.56及規則20-1之統一解釋：

1. 背景：SOLAS II-2章規範「Vehicle Carriers載運以壓縮氫氣或天然氣作為動

力之汽車」之裝備要求。

2. 統一解釋：該規則所稱之"Vehicle Carrier"僅為適用於「純載運汽車跟卡車之船舶」，並不包含其他類型之駛上駛下船舶(例如Ro-Ro Cargo Ship或Container/Ro-Ro Ship)，即便當他們載運空的汽車或卡車做為貨物時。

(二) SOLAS II-2章規則4.5.5.1之統一解釋：

1. 背景：SOLAS II-2章規則4.5.5.1.4.1規定：液貨船之雙重殼空間應備有合適的惰性氣體供應接頭。
2. 統一解釋：該規定所述之雙重殼空間包含所有壓載艙和雙層底艙的空艙與貨艙相鄰的雙層底艙，包括前尖艙和任何與貨艙相鄰在艙壁甲板以下之任何艙室，但不包含貨艙泵室和壓載泵艙。

(三) SOLAS II-2章規則5.2.1.2、5.2.1.3、7.9.3統一解釋：

1. 用於加熱、通風和空調溫控單元內的風機，或櫃內/配電盤內的循環風機，若動力通風切斷時，其不能向空間內輸送外部空氣的話，不被認為是適用SOLAS II-2章規則5.2.1.2、5.2.1.3、7.9.3之風機。
2. 在應用SOLAS II-2章規則5.2.1.2或5.2.1.3時，這種風機毋須要能夠在所服務空間以外的易於到達位置(或安全位置)進行關閉。
3. 在應用SOLAS II-2章規則7.9.3時，這種風機毋須要能由連續當值的中央控制站進行控制。

(四) SOLAS II-2章規則9之統一解釋：

1. 澄清「完全安裝於駕駛室內」分隔駕駛室(Wheelhouse)廁所之艙壁，無須防火等級(Requires No Fire Rating)。

(五) SOLAS II-2章規則15.2.2.6之統一解釋：

1. 背景：規則15.2.2.6要求應備有充氣設備或是適當數量之鋼瓶備品(A suitable number of spare cylinders)，以供演練使用。
2. 統一解釋：A Suitable Number of Spare Cylinders代表應為每個強制規定之鋼瓶皆備有1組鋼瓶(Set of Cylinders)。此外，SOLAS II-2章規則19、IMSBC Code、IBC Code或IGC Code所要求的呼吸裝置無須額外配備用於消防演練的鋼瓶。

(六) SOLAS II-2章規則19.3.2之統一解釋(澄清載運危險品船舶之合格安全型電器設備規定)：

1. 應參照IEC 60092-506：2003標準(船舶電氣裝設-第506部分：特殊要求-運輸危險貨物和散裝有害物料的船舶)。
2. 對於在危險區域中具有開口端的管子(例如通風管和艙底管)，管道本身應被劃分為危險區域(參見IEC 60092-506：2003表B1中的B項)。
3. 當貨物艙內裝有閃點低於23°C的易燃液體(如Class 3、Class 6.1或Class 8等)，【艙底水管系帶有法蘭、閥、泵等而構成釋放源者】與【封閉空間(如管道，艙底水泵房)】應劃為延伸的危險區域(與Zone 2相當)，除非這些區域持續機械通風，且每小時至少換氣6次。
4. 除了由可自動啟動的冗餘機械通風所保護空間以外，未通過Zone 2認證的設備應在通風失效後自動斷開，而艙底和壓載系統等基本系統應通過Zone 2認

證。

5. 當部署冗餘機械通風時，未經Zone 2認證的設備和基本系統應互鎖，以防通風不能正常運行時前述未經Zone 2認證設備被無意操作。另外，設備如果發生故障，應在有人值班站提供聽覺和視覺警報。

三、 [MSC.1/Circ.1556](#) : Unified Interpretation of Chapter 8 of the FSS Code and the Revised Guidelines for Approval of Sprinkler Systems Equivalent to that Referred to in SOLAS Regulation II-2/12 (Resolution A.800(19)), as Amended by Resolution MSC.265(84) :

(一) 「FSS Code第8章」和「灑水器系統認可指南：與SOLAS公約第II-2章規則12規定等效」([A.800\(19\)](#)決議 + [MSC.265\(84\)](#)修正案)之統一解釋：

1. 為了確定灑水器泵和壓力櫃的參數，計算方法如下：
 - (1) 對於按照 FSS Code第8章的灑水器系統，泵排量和壓力櫃容積應以【釋放率 $5\text{l/m}^2/\text{min}$ 】乘以【面積 280m^2 】計算；
 - (2) 對於等效灑水器系統，泵排量和壓力櫃容積或滿足FSS Code第8章 2.3.2.1中的功能要求的其他措施，應採取以下計算：
 - 依「灑水器系統認可指南」全尺寸火災試驗之【在最低設計壓力、液壓需求最嚴苛區域的最高釋放率】乘以【面積 280m^2 】計算。
 - 如果多種類型空間位於液壓需求最嚴苛區域的 280m^2 區域內，應使用各自區域的釋放率；
 - (3) 對於被A類隔艙與相鄰處所隔開之最大面積小於 280m^2 的船舶，泵排量和替代供應部件所要求的面積為最大指定面積；和
 - (4) 對於總受保護面積小於 280m^2 的船舶，主管機關可規定泵排量和替代供應部件決定適當的面積。

四、 [MSC-MEPC.6/Circ.16](#) : National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response :

(一) 更新National Operational Contact Points之清單資訊(更新至2017年12月31日)。

備註：

1. 依MARPOL Annex I規則37之規定，該資訊應載於船上油污染應急計畫(Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP))中。
2. 依MARPOL Annex II規則17之規定，該資訊應載於船上有毒液體物質海洋污染應急計畫(Shipboard Marine Pollution Emergency Plans for Oil and/or Noxious Liquid Substances)中。

(二) 請船東或相關營運人留意更新船上資訊，相關資訊亦可參考[IMO網站](#)。

貳 中華民國重要通告

- 一、修正「[外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法](#)」，中華民國106年12月19日。
- 二、公告[委託財團法人中國驗船中心辦理船舶檢驗及法定證書發給業務](#)，自中華民國107年1月1日起施行。

- 三、訂定「[輸入船舶用救生信號設備審查原則](#)」，自中華民國107年1月1日生效。
- 四、修正「[航行船舶船員最低安全配置標準](#)」，自中華民國107年1月1日生效。
(為鼓勵提早換發，航港局亦提供107年度免收船員最低安全配額表簽證之證照費用措施)
- 五、配合航港局於中華民國107年1月5日「配合聯合國決議制裁北韓相關事宜研商會議」之會議決議：本中心將不提供「受聯合國安理會北韓制裁委員會指列入禁港令船舶」之船級服務。
- 六、修正「[外國籍船員僱用許可及管理規則](#)」第十一條、第十六條，中華民國107年1月9日。
- 七、修正「[船舶防火構造規則](#)」部分條文，中華民國107年1月9日。
- 八、修正「[交通部航港局委託國內船員訓練機構辦理船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定](#)」，並修正名稱為「[船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定](#)」，自中華民國107年1月19日生效。
- 九、【預告】採用「[防止船舶污染國際公約\(MARPOL\)](#)」附錄VI「[防止船舶空氣污染規則](#)」第14.1.3條及第4條規定，於108年(西元2019年)1月1日起外籍船舶及航駛國際航線之國籍船舶，進入我國國際商港區域，應採用含硫量以重量計0.5%以下之低硫燃油或具有同等減排效應之裝置或替代燃料案。

參 巴拿馬重要通告

- 一、[MMC-258](#): "Approved Service Providers for Lifeboats, Launching Appliances and On-load Release Gear" :
 - (一) 更新巴拿馬政府授權之救生艇下水及承載釋放機構維修廠商名單。
- 二、[MMC-321](#): "Continuous Synopsis Record (CSR) on Board"，新增第5段，澄清巴拿馬政府連續概要紀錄之登記日期：
 - (一) 新造船舶(Ships of New Construction)：為登記證書之日期。
 - (二) 轉籍之船舶(Ships from Another Registry)：為轉籍申請被接受之日期。
- 三、[MMC-359](#): "Instructions and Procedure for the Implementation and Certification of the ISPS Code"
 - (一) 巴拿馬政府將ISPS驗證與發證程序有關之通告整合於本通告中，2018年1月1日起依此通告執行。
 - (二) 主要程序變動為：
船舶未能於證書效期內完成ISPS初次、中期及換證驗證者，原有證書將失效，且須重新執行臨時驗證。
 - (三) 建議船東，船舶若未能於其檢驗區間(Window)內及時檢驗，應在該檢驗區間過期前洽本中心辦理驗證延期手續。

肆 澳洲通告

- 一、澳洲海事安全局(Australian Maritime Safety Authority, AMSA)針對海上駁油之規

定發出通告([Marine Notice 15/2017](#))，重點內容如下：

1. 油輪間於海上轉駁貨油(Transfer of Oil Cargo Between Oil Tankers at Sea)：
 - (1) 依據MARPOL Annex I之規定，總噸位150以上之油輪執行Ship to Ship (STS) 海上轉駁貨油時應符合該公約第8章之規定，內容包含：
 - 船上須備有STS Operations Plan，STS操作的總負責人應能勝任該職責；
 - 須於48小時前告知當地主管機關(AMSA)；
 - STS的操作紀錄須存於船上3年。
 - (2) 非屬「油輪間船對船轉駁貨油」的海上轉移作業(Transfer Operations at Sea other than STS Transfers Between Oil Tankers)：
 - (1) 在澳洲港口以外的海岸附近的船對船人員、貨物等轉移作業應採取一切必要的預防措施，以確保人員安全和保護環境。
 - (2) 為了使適當的海上安全資訊能被公佈，在規劃執行前述作業時應提前通知AMSA，內容包括：
 - 預計進行轉移的日期和地點，及相關船舶的詳細資料；
 - 轉移目的；
 - 若有關的話，轉移貨物的技術細節(包括溫度和壓力)；
 - 是否有其他船隻(例如：拖船)會在場，以及需要提供什麼設備協助；
 - 安排對該轉移地區內其他船舶的監督。
2. 非屬「油輪間船對船轉駁貨油」的海上轉移作業(Transfer Operations at Sea other than STS Transfers Between Oil Tankers)：

伍 東京備忘錄NIR權重修正

- 一、承 [第93期技術通報](#)，東京備忘錄(TOKYO MOU)已正式修正NIR(New Inspection Regime)制度內的[船舶風險特性表](#)，自2018年2月1日起，新增規定如下：
 - (一) 船型(Type of Ship)：新增「貨櫃船」(Container ship)，權重2點。
 - (二) 管理公司表現(Company performance)：新增「過去36個月內未被檢查」(No inspection within previous 36 months)，權重2點。
- 二、以上新制將影響船舶到訪TOKYO MOU港口時的船舶安全總權重，依據NIR規定，權值4點以上者即屬「高風險船」(High Risk Ship)。
- 三、為確保航行安全，建議船東、船舶管理公司於船舶到訪[TOKYO MOU成員國](#)港口前：
 - (一) 預先至[TOKYO MOU資料庫](#)查詢所屬船舶概況。
 - (二) 預先實施自我查核，採取適當措施。
可參考本中心「[強化國輪檢查與管制措施\(2017年9月29日\)](#)」及以下各附件：
 1. [附件一：IMO A1052\(27\) Procedures for Port State Control Appendix 2](#)。
 2. [附件二：港口國管制檢查表\(到港前使用\)](#)。
 3. [附件三：船上保養檢查表](#)。

陸 印度洋備忘錄新制(NIR)

- 一、 [印度洋備忘錄\(INDIAN OCEAN MOU\)公告](#)，自2018年起，引入新的"Ship Risk Profile"機制，並將船舶分為高風險、標準風險與低風險。
- 二、 印度洋備忘錄包含澳洲、印度、南非等21個會員國，請各界留意前述新檢查制度。

柒 遊艇法規新聞(REG Yacht Code)

- 一、 以英國為首的"[Red Ensign Group](#)"船籍國聯盟[近期發表](#)供遊艇使用的標準：**"Red Ensign Group Yacht Code"**(遊艇章程)，預計自2019年1月1日啟用，該章程為英國海事局遊艇章程(UK MCA [LY3](#)、[PYC](#))之的綜合更新版，包含以下部分：

- (一) [Part A \(Large Yacht Code\)](#)：適用LL長24公尺以上、從事運動或休閒等商業行為且乘載12名以內乘客之遊艇(不得載貨)。
- (二) [Part B \(Passenger Yacht Code\)](#)：適用任何尺寸、無論為私用或其中有交易行為且乘載13~36名乘客之休閒遊艇(不得載貨)。
- (三) [Commom Annexes](#)：Part A與Part B共用的附錄。

註：

- (一) 遊艇不論私用或商用，其設計與使用方式與一般商船不同，使得部分公約規定不易落實於遊艇，國際上遊艇註冊較興盛的國家多採自訂法規方式以因應乘員人數增加或遠距航行後衍伸出來的安全、環保、保險、責任義務等議題。
- (二) 在國際公約的適法性上，這些船籍國可採「等效」方式使其國籍遊艇可依遊艇章程設計、建造與營運且不違背公約，例如通告"REG Yacht Code"各依Load Line、SOLAS、STCW公約內的等效條文予以等效。