



CR 2024 年度第四期技術通報來囉！歡迎各單位及先進踴躍訂閱(或分享給同業周知)以獲得國際間最新消息！

本期焦點

- **MEPC 81**決議案逐一講解，主題包含：壓艙水電子紀錄簿、最新版本燃料消耗數據收集(DCS)提交格式、船舶在具挑戰性水質(CWQ)條件下之處理程序，以及新版海運燃料全生命週期溫室氣體強度(LCA)準則等
- 航港局已於**2024年6月**完成國際航海人員訓練、發證及航行當值標準公約(STCW)品質標準獨立評估！
- **CR**將於**2024年8月19日**舉辦技術研討會，主題為**2024年重點檢查活動(CIC)**、**IMO**法規最新動態與未來趨勢，以及生物污垢準則簡介

本期目錄：

壹、 MEPC第81次會議決議案

- 採納船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM)修正案，允許船舶使用壓艙水電子紀錄簿取代紙本紀錄簿，預計**2025年10月1日**生效
- 說明船舶將原蒸氣機及其供氣系統更換為柴油機時，柴油機的NOx Tier III適用情況，並同步發布對應之準則
- 為提升DCS的資料詳細度，於DCS提交格式新增記錄項目，預計**2025年8月1日**生效
- 採納船舶在CWQ作業之BWM公約適用臨時指南，提供恢復或維持壓艙水管理系統(BWMS)有效運作的建議處理步驟
- 採納**2024年LCA**準則，修正計算方法並新增提交油艙到艙流(TtW)(即船端使用)預設排放係數之模板
- 本次決議案：MEPC.383(81)~MEPC.391(81)

貳、 IMO相關通告

- 更新防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI之統一解釋，以明確能源效率設計指數(EEDI)適用船型及Phase 1的適用範圍，並補充重載運輸船(heavy load carrier)的定義
- 主管機關應向IMO秘書處回報前一年度其所屬船舶使用儲備功率之情況
- 為液化石油氣(LPG)運輸船提供使用LPG貨物作為燃料的臨時指南
- 本次通告：MEPC.1/Circ.795/Rev.9、MEPC.1/Circ.908、MSC.1/Circ.1679

參、 中華民國重要通告

- 採用IMO第三十三次大會採納A.1185(33)決議之「2023年港口國管制程序」訂定案

- 採用IMO所屬海事安全委員會(MSC)與海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(2011 ESP Code)、國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程(IBC Code)之決議案
- 航港局已於2024年6月順利完成STCW公約品質標準獨立評估作業，再次章顯我國海事教育、訓練、發證等業務的優異品質

肆、 巴拿馬重要通告

- 巴拿馬更新救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構檢修之服務供應商名單
- 巴拿馬調整有關國際船舶保全證書(ISSC)中期驗證逾期之措施
- 巴拿馬進一步提供載運工業人員(IP)船舶的船旗國指引
- 巴拿馬提醒船舶符合預計2024年12月23日生效之海事勞工公約(MLC)2022年修正案相關規定
- 本次通告：MMC-258、MMC-359、MMC-401、MMN-06/2024

伍、 東京備忘錄與巴黎備忘錄之年度重點檢查活動

- 東京備忘錄(Tokyo MOU)與巴黎備忘錄(Paris MOU)將於9月1日至11月30日進行2024年度重點檢查活動(CIC)，本次主題為「MLC之船員薪資及船員雇傭契約」

陸、 CR服務資訊

- CR將於2024年8月19日舉辦技術研討會，主題為2024年重點檢查活動(CIC)、IMO法規最新動態與未來趨勢，以及生物污垢準則簡介，歡迎業界參與！
- CR發布混合動力推進系統準則、鋼船規範2025及海巡艦艇規範2025！歡迎業界參考、採用！
- 歡迎加入CR Line官方帳號和Facebook粉絲專頁，即時取得最新消息
- PSCO登輪檢驗需要協助嗎？歡迎船長或輪機長或工程師於PSCO登輪時加入CR PSC應急群組資訊，獲得即時技術協助

壹 MEPC第81次會議決議案

國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)海洋環境保護委員會(Marine Environment Protection Committee, MEPC)第81次會議於2024年3月18日至3月22日於英國倫敦舉行。重點議題請參考本中心[MEPC 81會議快報](#)。本次會議所採納之決議案內容如下：

一、 [MEPC.383\(81\)](#) 決議案：修正船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, BWB)，預計2025年10月1日生效：

(一) 新增電子紀錄簿(electronic record book)定義：

電子紀錄簿係指經主管機關認可，依據BWB公約要求以電子方式記錄每次壓艙水作業事項，以取代紙本紀錄簿的設備或系統。

(二) 允許壓艙水紀錄簿為電子紀錄簿，記錄內容應至少包含BWB公約附件II(壓艙水紀錄簿格式)規定之資訊，如船名、IMO編號、總噸位、壓艙水總容量等，以及壓艙水操作紀錄。

(三) 電子紀錄簿應經主管機關依據BWB公約電子紀錄簿使用準則([MEPC.372\(80\)](#)決議案)進行認可。

二、 **MEPC.384(81)**決議案：修正防止船舶污染國際公約(The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL)議定書I，預計2026年1月1日生效：

(一) 由於惡劣天氣、風浪不佳或海事事故，如船舶擱淺或碰撞，可能會導致貨櫃掉落入海，其中所載之貨物可能含有塑膠微粒，恐造成環境污染。本次修正MARPOL議定書I第V條(通報程序)，新增：若發生貨櫃掉落，依據第II(1)(b)條要求進行之報告，須符合海上人命安全國際公約(SOLAS)第V章規則31(危險訊息)和32(危險訊息要求資訊)要求。

補充：依據MARPOL議定書I第II(1)(b)條規定，以包裝形式，包括貨櫃、可攜式艙櫃(portable tank)、公路和鐵路車輛及船載駁船(shipborne barge)來排放或可能排放有害物質時，應向最近的沿岸國通報。

三、 **MEPC.385(81)**決議案：修正MARPOL附錄VI，預計2025年8月1日生效：

(一) 有關低閃點燃料和其它燃料議題，修正內容概要如下：

1. 敘明燃料(fuel oil)及氣體燃料(gas fuel)的定義：

(1) 燃料：係指交付給船舶並預期在船上使用的所有燃料。

(2) 氣體燃料：氣體燃料係指溫度在37.8°C時，絕對蒸氣壓超過0.28MPa的燃料。

2. 修正規則18(燃料可用性及品質)第5.2段(低閃點燃料或氣體燃料之燃料交付單(Bunkering Delivery Note, BDN))：

(1) 船上BDN應包含附錄VI附件V項目1至6規定之資訊，即船名/IMO編號、港口、交付日期、供應商資訊、產品名稱、燃料數量。此外，規則18第6段要求BDN須保存在船上3年。

(2) 應使用適合該燃料類型的測試方法及溫度來確認密度，並由燃料供應商代表簽署聲明，證明該燃料符合本規則第3段要求，即包含氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)、添加劑、對於機械性能影響等有關燃料品質之規定。

(3) 應由供應商依適合該燃料類型的測試方法確認其硫含量，並記錄在BDN上；或經供應港有關當局同意，聲明使用此方法測試時，其硫含量低於0.001% m/m。

(二) 為提升IMO燃料消耗數據收集(DCS)之取用性(accessibility)，進而強化決策能力，於規則27(船舶燃料消耗數據收集和回報)新增內容如下：

1. IMO秘書長得依需求，在嚴格的保密規定下，與分析諮詢公司及研究機構分享數據。

2. IMO秘書長應在公司(company)要求下，將該公司船舶的燃料消耗報告以具名形式提供給公眾查閱。

(三) 由於使用蒸氣為動力的船舶已非常罕見，目前國輪亦無此類船舶。當船舶將原蒸氣機及其供氣系統更換為柴油機時，IMO為完善相關規定，本次修正MARPOL附錄VI規則13(氮氧化物(NOx))第2.2段，明確規定將原蒸氣機及其供氣系統更換為柴油機時，柴油機的NOx Tier III適用情況：若因船舶的柴油機應適用NOx Tier III要求，但所更換之柴油機無法符合NOx Tier III要求時(例如空間不足)，得符合NOx Tier II要求。承上所述，自2025年8月1日以後更換之柴油機，若僅符合NOx Tier

II要求(無法符合NOx Tier III要求), 主管機關應通知IMO。

補充：為降低船舶排放NOx對環境造成的污染，MARPOL附錄VI規則13(氮氧化物(NOx))規定柴油機的NOx排放限制，其中，NOx Tier II及Tier III為不同階段的排放標準，具體要求如下表：

(表1：柴油機的NOx Tier II及Tier III排放限制量)

Tier	適用船舶	NOx排放限制量(g/kWh)		
		n=主機轉速(rpm)		
		n<130	130≤n<2000	2000≤n
II	2011年1月1日以後建造之船舶	14.4	$44*n^{-0.23}$	7.7
III	1. 2016年1月1日以後建造並在北美排放管制區或美國加勒比海排放管制區作業之船舶。 2. 2021年1月1日以後建造並在波羅的海排放管制區或北海排放管制區作業之船舶。	3.4	$9*n^{-0.2}$	2

補充：MEPC 81會議同步發布對應之準則([MEPC.386\(81\)](#)決議案)。

(四) 為提升DCS的資料詳細度，修正MARPOL附錄VI附件IX(應提交給IMO船舶燃料消耗資料庫之資訊)，IMO邀請各主管機關考慮自2025年1月1日起使用新版格式進行回報。調整內容如下：

1. 新增記錄項目：分開記錄不同類型系統(如：主機、輔機/發電機、燃油鍋爐及其它消耗情況)的總燃料消耗量及非航行時的燃料消耗量、裝載航行距離(自願填報)、岸電使用總量(kWh)、總運輸量能(total transport work)及安裝之創新技術(如適用)。
2. 安裝之創新技術可參考「2021年創新能源技術對於能源效率設計指數(EEDI)與現成船能源效率指數(EEXI)達成值之計算與驗證指南」([MEPC.1/Circ.896](#))，包含空氣潤滑系統、風力輔助推進系統、廢熱回收發電系統、太陽能發電系統…等。

四、[MEPC.386\(81\)](#)決議案：2024年依據MARPOL附錄VI規則13.2.2要求，針對非完全相同機型之替代柴油機無法符合NOx Tier III限制之準則：

(一) 配合前述[MEPC.385\(81\)](#)決議案所述情況：「當船舶將原蒸氣機及其供氣系統更換為柴油機時，若柴油機無法符合NOx Tier III要求，得符合NOx Tier II要求」，本準則進一步提供因應作法：

1. 應評估拆除蒸氣機及其供氣系統後，機艙空間(含艙櫃)是否能提供NOx Tier III柴油機足夠的空間及支援服務需求。若未拆除蒸氣機及其供氣系統(僅退役)，不應影響NOx Tier III柴油機的安裝評估。
2. 在評估安裝柴油機支撐結構所需施工時，應一併考量安裝NOx Tier III柴油機所需的額外工作，以確保整體工程可如期進行。

(二) 經船旗國主管機關接受替代柴油機無法符合NOx Tier III要求時，得符合NOx Tier II要求之情況，本準則於附件提供船旗國主管機關向IMO回報之格式模板。

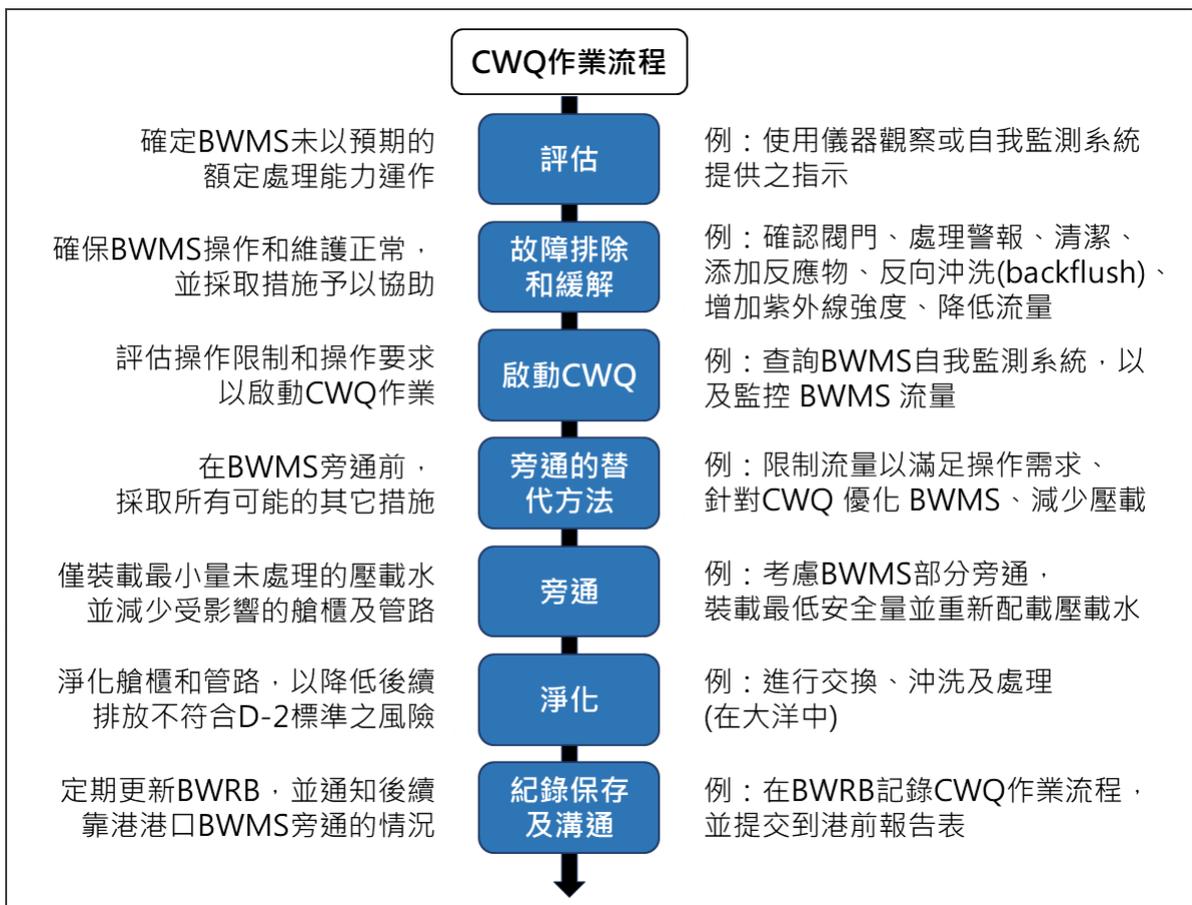
五、 **MEPC.387(81)**決議案：船舶在具挑戰性水質條件下作業之**BWM**公約適用臨時指南：

(一) 背景：具挑戰性之水質(Challenging Water Quality, CWQ)，係指因水的品質參數不佳而導致壓艙水管理系統(Ballast Water Management System, BWMS)暫時無法運作，如船舶在長江口作業，因該水域的水質混濁，導致採用紫外線、過濾器的BWMS無法正常運作。

補充：CWQ的品質參數包括總懸浮固體或混濁度等，但不含溫度和鹽度。

(二) 本指南提供船舶在面對CWQ時，恢復或維持BWMS有效運作的建議步驟(如圖1)，包括：

1. 確定BWMS因水質問題無法運作，而採用旁通(bypass)的替代方法。
2. 從旁通恢復後，確保符合D-2標準的處理步驟。
3. 規劃、紀錄保存和溝通原則。

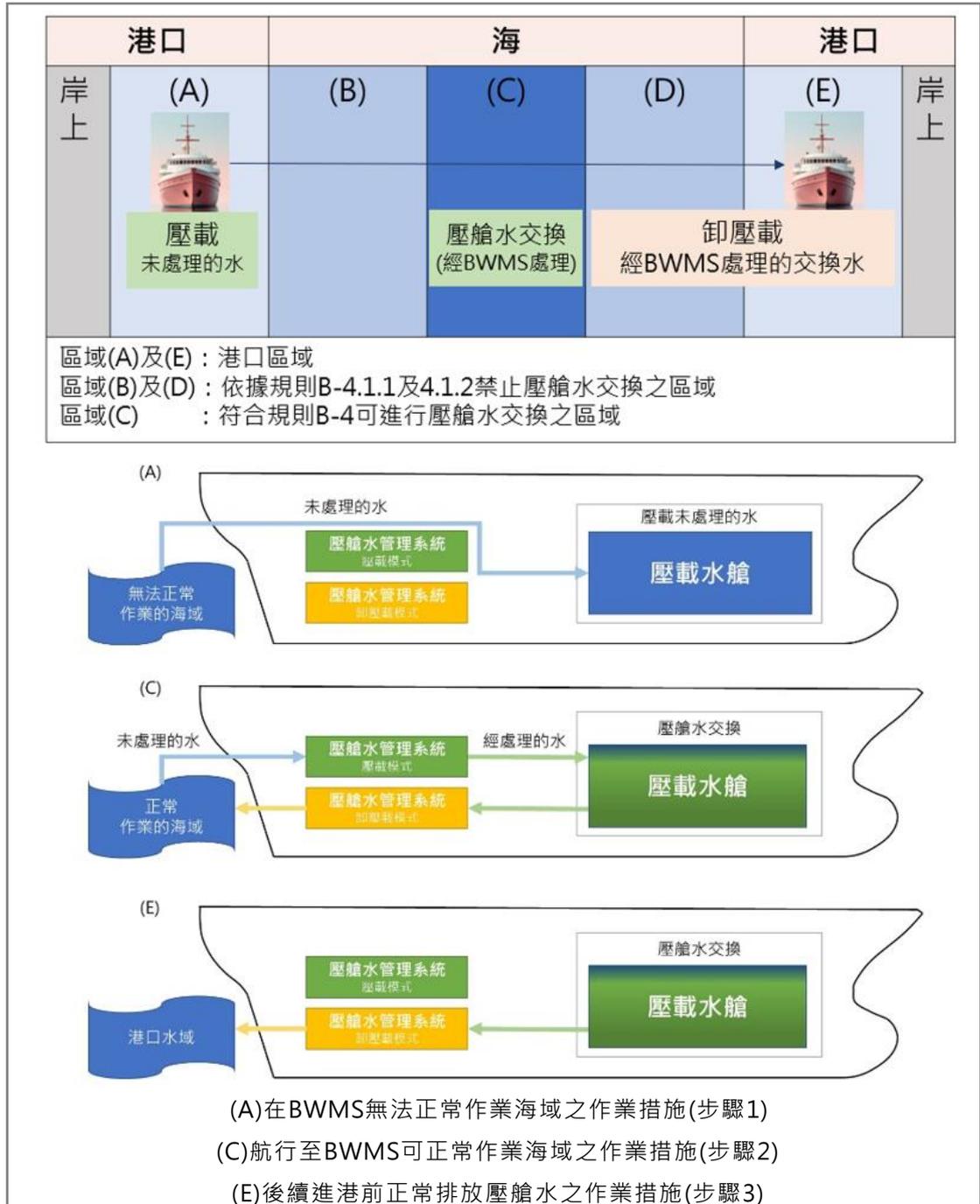


(圖1：CWQ基本流程概念圖)

(三) 有關執行CWQ程序之重點內容整理如下：

1. 不包含因安裝、操作、維護不當而導致性能不足，或與CWQ無關而BWMS無法運作之情況。上述情況應個案向船旗國/港口國主管機關尋求解決方式(參考 [BWM.2/Circ.62](#))。
2. 依據BWMS性能和自我監測功能，將執行CWQ程序的原因納入壓艙水管理計畫(BWMP)。並依據BWMS的設計和操作限制及製造商在操作、維護和安全手冊提供之資訊，制定啟動CWQ程序的原因清單。
3. 因各港口水質不同，故應於每一次航程評估CWQ啟動的原因。
4. 當船舶在CWQ區域進行BWMS旁通後(如圖2(A))，為確保後續壓艙水排放仍

符合D-2標準，需執行淨化程序(decontamination procedure)，可將船舶航行至符合規則B-4之水域，即距最近陸地至少200海里、水深至少200公尺的水域(如圖2(C))，經由BWMS處理來進行壓艙水交換(BWE)。在執行淨化程序時，因泵入及排放壓艙水皆需經由BWMS處理，為減輕BWMS負擔，壓艙水處理建議採用順序法，以便可最小限度地調節壓載。



(圖2：經BWMS處理的壓艙水交換作業原則)

5. 所有因CWQ而採取的BWMS提前旁通措施，都應先取得船旗國主管機關和下一個港口國同意，以確保未處理的壓艙水在排放前恢復至D-2標準。
 註：旁通應做為最後手段，並盡可能使用BWMS處理含CWQ的壓艙水。
6. 本指南針對執行CWQ作業期間，包含執行前、執行中及執行後，提供船旗國/港口國主管機關和BWMS製造商對於船舶之支援和監督之指引。

- (四) 附件1提供淨化程序範例，說明在BWMS旁通後，恢復至D-2標準可採取的步驟。
- (五) 附件2提供船舶於CWQ進行壓載的流程圖範例，包含BWMS作業評估、CWQ作業流程、旁通替代方法及淨化，以因應BWMS難以滿足操作需求時，協助制定符合BWM公約和D-2標準之計畫。

六、 **MEPC.388(81)**決議案：2022年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定準則修正案 (**MEPC.346(78)**決議案)：

- (一) 背景：MEPC 81會議採納**MEPC.385(81)**決議案，更新MARPOL附錄VI附件IX提供之IMO DCS格式，以提升報告的資料詳細度。
- (二) 為確保正確填寫新版DCS格式，修正本準則提供進一步的說明，內容概要如下：
 1. 說明燃料消耗量計算方法、換算係數(C_f)、航行距離、岸電使用總量和總運輸量。
 註：燃料消耗量計算方法，可透過BDN、流量計、燃料櫃監測、液化天然氣(LNG)貨物監測，以及貨艙監測(使用非LNG貨物作為燃料之船舶)方式計算。
 2. 解釋名詞：
 - (1) 裝載航行距離(laden distance)，係指船舶裝載時的航行距離。
 - (2) 總運輸量(total transport work)，係指各航程運輸量的年度總和，即航行距離乘以該航程期間所載貨物量，本準則提供不同船型的計算公式，如圖3所示：

Ship type	Transport work metric
bulk carriers, tankers, combination carriers, gas carriers, LNG carriers, general cargo ships, ro-ro cargo ships (vehicle carriers), ro-ro cargo ships	$\sum_v (cargo_mass_v \times distance_v)$
containerships	$\sum_v ((cargo_mass_v + container_mass_v) \times distance_v)$ and $\sum_v (No_of_TEU_v \times distance_v)$
cruise passenger ships	$\sum_v (No_of_passengers_v \times distance_v)$
ro-ro passenger ships	$\sum_v (No_of_passengers_v \times distance_v)$ and $\sum_v (cargo_mass_v \times distance_v)$

圖3：不同船型的總運輸量計算公式

- (3) 有關岸電使用總量計算，應依據電力供應商相關文件進行記錄並存放在船上。
- (三) 配合**MEPC.385(81)**，更新本準則附件2：有關燃料使用情形的統計表格，原僅列舉主機(main engine)、輔機(auxiliary engine)、鍋爐(boiler)及惰氣系統(Inert gas generator)，本次新增「其他」欄位，並分別記錄不同燃料消耗系統的燃料消耗測量方法。

七、 [MEPC.389\(81\)](#)決議案：2022年主管機關針對船舶燃料消耗數據及碳強度指標之驗證準則修正案([MEPC.348\(78\)](#)決議案)：

- (一) 背景：MEPC 81會議採納[MEPC.385\(81\)](#)決議案，更新MARPOL附錄VI附件IX提供之IMO DCS格式，以提升報告的資料詳細度。
- (二) 因應上述背景，修正本準則附件2(所收集數據的範本)，內容概要如下：
 1. 新增欄位：載運貨物、裝載航行距離(自願填報)、不同類型系統的燃料消耗量。
 2. 說明航行時間(hours underway)的填寫方式。

八、 [MEPC.390\(81\)](#)決議案：經[MEPC.375\(80\)](#)決議案修訂之2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則修正案([MEPC.335\(76\)](#)決議案)：

- (一) 背景：由於主機功率為計算EEXI之關鍵參數，船舶為符合EEXI規定，可依據[MEPC.335\(76\)](#)決議案採用軸/主機功率限制系統和儲備功率，採取限制軸/主機功率的作法。
- (二) 修正[MEPC.335\(76\)](#)決議案，敘明在可能危及船舶航安的情況下，可提前解除軸功率限制(ShaPoLi)或主機功率限制(EPL)系統的限制，使用儲備功率提升主機出力以因應特殊情況，並新增ShaPoLi系統的功能要求，內容概要如下：
 1. 有關軸功率限制系統(ShaPoLi)規定([MEPC.335\(76\)](#)決議案第2.1.1.3段)，對於計算及限制軸輸出到螺槳功率之控制元件(control unit)，若該元件與主機的自動控制系統為分別獨立的，應滿足以下條件：
 - (1) 若功率超出限制，控制元件應向駕駛台發出警報，並清楚地通知船長或負責航行當值之船員(Officer in Charge of Navigational Watch, OICNW)。船長或OICNW接受該警報即視為經思慮後之作為(deliberate action)；
 - (2) 若功率超出限制，船長或OICNW應手動將功率降至限制範圍內；
 - (3) 若船長或OICNW經思慮後選擇使用儲備功率，系統將自動記錄相關數據；
 - (4) 應裝有第2.1.1.2節定義的資料記錄裝置(持續記錄軸轉速、扭力、功率)；和
 - (5) 在可能出現非使用儲備功率的短期超標情況，如因海況不佳，船身劇烈起伏導致螺槳轉速瞬間提高。為避免不必要的回報，警報系統可設定一段延遲觸發時間，其最長時限為5分鐘。
 2. 針對使用儲備功率的情況([MEPC.335\(76\)](#)決議案第2.2.1、3.3段)，決議案補充說明：
 - (1) 在MARPOL附錄VI規則3.1所述情況(為確保船舶安全、海上生命救援、船舶或其設備損壞之情況)，因可能影響船舶安全，故允許預先解除限制，以利後續可立即使用儲備功率。
 - (2) 對於可能發生危險而預防性解除限制(precautionary un-limiting)，但未使用儲備功率的情況，應記錄在航海日誌和輪機日誌。
 3. 同時應更新提供引水人參考使用的引水資料卡(pilot card)、駕駛台海報和操縱手冊(manoeuvring booklet)，以涵蓋在軸/主機功率均可用(未受限制)及受限制之情況的船舶操縱特性。

九、 [MEPC.391\(81\)](#)決議案：2024年海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA準則)

- (一) 背景：MEPC 80會議採納海運燃料全生命週期溫室氣體強度(LCA)準則([MEPC.376\(80\)](#)決議案)，將船舶所產生的溫室氣體範疇涵蓋燃料自開採/產製到最終使用(搖籃到墳墓)(WtW)。
- (二) MEPC 81會議採納2024年LCA準則，與前版([MEPC.376\(80\)](#)決議案)相比(請參考中心[第131期技術通報](#))，主要修正如下：
- 修正生質燃料生產相關參數的量化、電力碳強度評估、實際/岸上之油艙到艙流(TtW)排放係數計算方法、預設排放係數計算及岸電考慮因素等。
 - 修正附件4-「提交油井到油艙(WtT)預設排放係數之模板(Template for Well-to-Tank Default Emission Factor Submission)」。
 - 新增附件5-「提交油艙到艙流(TtW)預設排放係數之模板(Template for Tank-to-Wake Default Emission Factor Submission)」。

貳 IMO相關通告

一、 [MEPC.1/Circ.795/Rev.9](#)：MARPOL附錄VI之統一解釋：

(一) 有關EEDI Phase 1適用範圍之統一解釋：

- 依據[MEPC.251\(66\)](#)所修正之MARPOL附錄VI，該修正案將LNG運輸船、郵輪客船、駛上駛下客船、駛上駛下貨船和車輛運輸船納入適用EEDI之船型。
- 依據MARPOL附錄VI規則24(EEDI要求值)，前述船型Phase 1開始日期為2015年9月1日，而前版統一解釋尚未涵蓋EEDI Phase 1開始日期為2015年9月1日之適用範圍解釋。故本次納入EEDI Phase 1開始日期為2015年9月1日的適用範圍解釋，如下表：

(表2：EEDI Phase 1開始日期為2015年9月1日的適用範圍)

情況	EEDI Phase 1開始日期為2015年9月1日的適用範圍
有建造合約	建造合約在Phase 1且交船日期為2024年1月1日前
	建造合約在Phase 1前簽訂，並在2019年9月1日以後至2024年1月1日前交船
無建造合約	於2016年3月1日以後至2020年7月1日前安龍或處於類似建造階段，並於2024年1月1日前交船
	2016年3月1日前安龍或處於類似建造階段，並在2019年9月1日以後至2024年1月1日前交船

(二) 有關MARPOL附錄VI規則2.2.15之「雜貨船(general cargo ship)」定義之統一解釋：

- 背景：依據MARPOL附錄VI規則2定義，適用EEDI的雜貨船(general cargo ship)不包含重載運輸船(heavy load carrier)，因此補充重載運輸船的定義，以便判斷船舶是否適用EEDI。
- 因應上述背景，新增有關重載運輸船定義之統一解釋，內容如下：
 - 重載運輸船包含：(重載)甲板運輸船((heavy load) deck carrier)、半潛式工程

貨物運輸船(semi-submersible project cargo carrier)、半潛式(重載)甲板運輸船(包含碼頭吊裝船)、重型吊裝多用途船、大型工程運輸船及工程貨物運輸船。

- (2) 對於重型吊裝多用途船及大型工程運輸船，其穩度須符合2008年完整穩度章程(IS Code)所訂定之「從事起重作業船舶」額外要求；其單台起重機的最大安全工作負荷(SWL)須符合本統一解釋要求。
- (3) 對於工程貨物運輸船，無論其是否裝有貨物裝卸設備(cargo gear)，主管機關可依船舶所有人/公司的設計和特定操作程序(operation-specific application)進行考量。

二、 [MEPC.1/Circ.908](#)：向IMO回報儲備功率使用之程序：

- (一) 背景：依據「2021年為符合EEXI而採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則修正案」([MEPC.375\(80\)](#)決議案)，增加若船舶在特殊情況需提升主機出力而使用儲備功率，應立即將準則第3.2段規定之資訊，如船名、IMO編號、使用儲備功率之原因等進行回報。並於該準則附件提供報告格式。
- (二) 因應上述背景，本通告目的係為完善主管機關向IMO回報的規定及流程。主管機關應使用本通告所附格式E-mail至ghg@imo.org。

三、 [MSC.1/Circ.1679](#)：使用液化石油氣貨物(LPG)作為燃料的臨時指南：

- (一) 背景：目前已有液化石油氣(LPG)運輸船使用其自身之LPG貨物作為燃料，但對於使用LPG貨物作為燃料尚缺乏國際間的統一要求。
- (二) IMO制定臨時準則，為使用LPG貨物作為燃料的船舶提供具體和統一的指導。同時亦制定國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)修正案草案，新增有關使用LPG貨物作為燃料的安全規定。

參 中華民國重要通告

- 一、 採用國際海事組織(IMO)第三十三次大會採納A.1185(33)決議之「[2023年港口國管制程序\(Procedures For PSC, 2023\)](#)」訂定案，自113年6月7日生效。
- 二、 採用國際海事組織(IMO)所屬海事安全委員會(MSC)與海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(2011 ESP Code)、國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程(IBC Code)之決議案：
 - (一) 採用「[2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程\(2011 ESP Code\)](#)」及其後續7件修正案，自113年7月1日生效。
 - (二) 採用「[國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程\(IBC Code\)](#)」及其後續23件修正案，自113年7月1日生效。
- 三、 航港局5度完成[STCW公約品質標準獨立評估作業](#)，結果顯示我國各項作業符合STCW公約強制性規定。
 - (一) 為完備我國之海事教育、海事訓練、船員適任能力評估、發證、證書加簽及證書重新生效等業務之STCW公約審查程序，航港局委託CR對我國各項作業比對STCW公約規定逐一審查，結果顯示符合STCW公約強制性規定。
 - (二) CR已於6月12日核發品質標準獨立評估符合聲明書，並於6月28日將履行成果提

送IMO知悉，充分展現我國全面履行STCW公約作為，使我國核發之航海人員適任證書獲國際認同與接受，以利國家航運發展。

肆 巴拿馬重要通告

一、 **MMC-258** : "Authorized service providers for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear" :

(一) 巴拿馬更新救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構檢修之服務供應商名單。

二、 **MMC-359** : "Guidance for the implementation and certification of the ISPS Code" :

(一) 背景：

1. 依據國際船舶及港口設施保全章程(ISPS Code)第19.3.8條規定，若船舶未於第19.1.1條規定期限內完成國際船舶保全證書(ISSC)相關驗證，則ISSC即失效。
2. 通告第20.2項：若船舶未進行ISSC定期驗證(含中期驗證)，則ISSC即失效。
3. 通告第20.1項：需將ISSC失效通知E-mail至isps@amp.gob.pa，由巴拿馬取消ISSC長證。

(二) 本次修改內容概要如下：

1. 巴拿馬本次刪除「可申請ISSC中期驗證逾期之驗證，以使ISSC有效」之作法(原通告第17項及原ANNEX第16項)。因此，依據通告第20.2及20.1項，若巴拿馬籍船舶ISSC中期驗證逾期，原則上，其ISSC即失效。然而，需將失效通知E-mail至isps@amp.gob.pa，由巴拿馬個案處理。
2. 移除原置於通告後方的ANNEX(ISPS CERTIFICATION GUIDANCE (SCENARIOS))，改成提供[連結](#)下載。

三、 **MMC-401** : "International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code)" :

(一) 本通告提供有關SOLAS第XV章(載運工業人員(IP)船舶的安全措施)及國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定的說明，內容概要如下：

1. 說明總噸位未滿500且載運「乘客+特種人員+工業人員」總人數超過12名之船舶規定。(如通告第6.4~6.5項)
2. 說明有關移動式海上裝置(Mobile Offshore Unit, MOU)之規定。(如通告第7項)
3. 說明主管機關對於人員轉移方法無法被接受時的認可方式，如船上未安裝人員轉移設備之情況。(如通告第8項)
4. IP船舶所安裝的人員轉移設備需經認證，其設計、建造、測試和安裝應符合主管機關接受之標準(即MMC-192)或認可組織(RO)要求，以滿足IP Code/II/2.2.2的功能要求。(如通告第9.2項)

四、 [MMN-06/2024](#) : "Amendments 2022 MLC, 2006 Titles 1, 2, 3 and 4" :

- (一) 「海事勞工公約(MLC)2022年修正案」(請參考中心[第122期技術通報](#))將於2024年12月23日生效，本通告提醒巴拿馬籍船舶注意並符合MLC修正案相關規定。
- (二) 巴拿馬補充該修正案不影響MLC之附件A5-I(簽發海事勞工證書前，船旗國須檢查並批准有關船員工作和生活條件的項目)、A5-II(海事勞工證書、符合聲明第I部分和第II部分、臨時海事勞工證書的格式)、A5-III相關內容(港口國管制官員(PSCO)進行檢查時，需進行詳細檢查的項目)的相關內容，也不影響巴拿馬年度安全檢查(ASI)之檢查項目。(如通告第3、4項)

伍 東京備忘錄與巴黎備忘錄之年度重點檢查活動

一、 東京備忘錄(Tokyo MOU)與巴黎備忘錄(Paris MOU)2024年度重點檢查活動(CIC)主題為「海事勞工公約(MLC)之船員薪資及船員雇傭契約」：

- (一) 期間自9月1日至11月30日為期3個月的時間。
- (二) 新聞稿及檢查清單內容可參考[連結](#)。

陸 CR服務資訊

一、 CR將於2024年8月19日舉辦技術研討會([報名連結](#))，歡迎業界參與！

- (一) 本次主題如下：
 1. 2024年重點檢查活動(CIC)「海事勞工公約(MLC)之船員薪資及船員雇傭契約」：針對2024年CIC內容進行簡報，並依據檢查清單進行逐條說明。
 2. IMO法規最新動態未來趨勢。
 3. 生物污垢準則簡介。
- (二) 研討會資料可至CR[技術研討會](#)資料下載網頁取得。

二、 CR發布[混合動力推進系統準則](#)、[鋼船規範2025](#)及[海巡艦艇規範2025\(中英文版\)](#)！歡迎業界參考、採用！

- (一) 因應船舶在混合動力推進系統的發展需求，CR發布最新制定之「[混合動力推進系統準則](#)」，為船舶取得混合動力推進系統相關特殊裝備註解(如電力混合動力系統(EHPS)及混合機械推進系統(HMPS))提供設計、安裝及檢驗的依據。
- (二) CR發布[鋼船規範2025](#)及[海巡艦艇規範2025\(中英文版\)](#)，預計2025年1月1日生效實施：
 1. 本次鋼船規範主要修訂內容：
 - (1) 新增開環式水潤滑軸系狀況監視系統註解(PCM-OLW)及相關規定。
 - (2) 考量船舶使用替代燃料(如LNG、LPG、液態氨等)的儲存槽材料發展需求，即在低溫環境下仍能維持良好機械性能，新增高錳沃斯田鋼製造認可與材料檢驗的相關規定。
 2. 本次海巡艦艇規範修訂船體測厚及直升機甲板消防安全等相關要求。

三、 CR Line官方帳號和Facebook粉絲專頁：

- (一) 歡迎加入CR Line官方帳號和Facebook粉絲專頁，即時取得最新消息、專業知識等訊息。



CR LINE官方帳號



CR Facebook粉絲專頁

四、 CR技術通報服務：

- (一) 訂閱後將於更新時自動發送技術通報至電子郵件信箱。
- (二) 即時中文摘要IMO最新動態，MSC以及MEPC決議案重點中文摘要。
- (三) 相關問題亦可即時E-mail(cr.tp@crclass.org)或電話詢問(02-2506-2711#514)。

五、 CR PSC應急群組資訊：

- (一) 有關CR PSC應急群組：請將以下連結告知船上，若有港口國管制官員(PSCO)登輪檢驗或可能登輪檢驗時，請船長或輪機長或工程師等屆時務必加入此群組。
(<https://www.crclass.org/psc%E5%B0%88%E5%8D%80/>)
- (二) 補充說明：
1. 任何港口，只要有網路連線處皆可使用。CR可立即提供諮詢或提供資料。
 2. 單一PSC案件結束後，會將加入的人員刪除，以保護各船舶之間的隱私。下一次PSC案件請重新加入。



CR PSC應急群組