



中國驗船中心  
China Corporation Register of Shipping

技術通報  
TECHNICAL CIRCULAR

編號 20  
日期 2005. 3.25

本期摘要：

壹、MEPC.117(52)簡介(MARPOL Annex I 修訂版)

貳、MSC 第 79 次委員會會議資料(續)(含 MSC.168(79)-170(79)，180(79)，188(79)，191(79)，192(79)；MSC/Circ.1130，1135-1137，1142，1143，1151)

## 壹、MEPC.117(52)(MARPOL Annex I 修訂)

MEPC.117(52)修訂 MARPOL Annex I 如下：

- (1) 修訂 MARPOL 附錄 I — 防止油污染規則，預定自 2007/1/1 生效。
- (2) 新修訂之附錄 I 規則中，將操作上之要求與結構/設備上之規定分別列在不同章節；且將新船與現成船之要求區別更清楚。
- (3) 修訂之附錄 I 新增以下規則：
  - (A) 泵間(pump room)底部保護(規則 22)：
    - (a) 適用於 2007/1/1 以後建造的油輪 $\geq 5000$ DWT
    - (b) 泵間底部應有足夠高度(距基線)的保護(如雙層底加抽水泵)，以避免壓艙水泵或貨油泵系統失效。
  - (B) 規則 30.7：
    - (a) 海底門(sea chest)若永久連接至貨油管路系統時，應有海底閥及舷內側隔離閥(inboard isolation valve)，以及裝卸貨時有適當的隔離措施。
    - (b) 適用於 2010/1/1 以後交船的油輪 $\geq 150$ GT
  - (C) Accidental Oil Outflow Performance (規則 23)
    - (a) 適用於 2010/1/1 以後交船的新油輪
    - (b) 油輪結構必須能提供適當保護，以對抗觸礁或碰撞所造成的油污染。
  - (D) 規則 37.4  
油輪 $\geq 5000$ DWT 應備有能立即以電腦執行岸上破損穩度及殘留結構強度計算程式。

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.

## 貳、MSC 第 79 次委員會會議資料

(一) MSC.170(79)：修正 SOLAS II-1, III, V, VII, 要點如下：

- (1) 本決議案預定 2006/7/1 開始生效。
- (2) 更新 RegII-1/45.10，並新增 RegII-1/45.11：  
有關在危險氣體存在之艙間裝設電氣設備之安全規定，以及液貨船引用 “IEC60092-502 液貨船之電氣設備標準”，適用於 2007/1/1 以後建造的新船。
- (3) 新增 RegIII/31.1.8：  
2006/7/1 以後建造的散裝船皆應符合 RegIII/31.1.2 的要求(即強制配備自落式救生艇及至少兩舷之一的救生筏應有下水設備)。
- (4) 新增 RegV/20.2：  
2002/7/1 之前建造之國際貨船，應追加航程紀錄器(VDR)或簡式航程紀錄器(S-VDR)，詳本中心第 19 期技術通報第壹(三)項。
- (5) 全面更新第 XII 章，主要內容摘要：
  - (A) 散裝船定義變更為「主要載運散裝乾貨(dry cargo)之船舶」。
  - (B) 規定散裝船船長 150 公尺以上、載運貨物密度  $1,000\text{kg/m}^3$  以上時，選擇雙舷側(double-side skin)構造的要求。
  - (C) 散裝船船長 150 公尺以上、載運貨物密度  $1,000\text{kg/m}^3$  以上、且於 2006/7/1 以後建造者：
    - (a) 貨艙結構應能依據標準裝卸設備與程序來裝卸預期的貨物，而不致遭受危及結構的損壞。
    - (b) 應確保舷側外板結構與其他船體結構間之有效連續性。
    - (c) 貨物區結構應確保不因單一加強結構構件的毀損而立即導致其他結構構件的毀損，以致整個加強嵌板(panel)的崩塌。
  - (D) Reg.7.2：強制要求船東依 MSC.169(79)(船東檢查及保養散裝船艙蓋標準，詳下述第(二)項)規定檢查散裝船艙蓋。
  - (E) Reg.11.3:散裝船船長少於 150m，於 2006/7/1 以後建造者，應配置 loading instrument 以提供船舶穩度資料。
  - (F) Reg.14：  
單舷側構造之散裝船，其船長  $\geq 150\text{m}$ 、載貨密度  $\geq 1,780\text{ kg/m}^3$ 、不符合任一艙浸水後仍具足夠強度之要求(詳 Reg.5.1)、且不符合 MSC.168(79)(單舷側構造散裝船船舷結構標準及準則，詳下述第(三)項)規定者，任一艙載貨量小於滿載時該艙的最大容許載貨量之 10%時，不得航行。

(二) MSC169.(79) (船東檢查及保養散裝船艙蓋標準)，係配合修訂之 SOLAS Reg.XII/7.2 要求實施，其主要內容如下(詳附件 1)：

- (1) 船東應備有相關保養計畫及紀錄，該計畫成為 ISM Code 所謂的船舶安全管理系統 (SMS)的一部份。
- (2) 平時檢查分為航行中檢查及艙蓋開放時檢查：
  - (A) 航行中：包括艙口蓋關閉時的外部檢查(預期天候不佳之前後；但天候許可時，至少每週乙次)，尤要注意船艙 25% 船長內的艙口蓋。
  - (B) 艙蓋打開時：不需每個月檢查超過一次，檢查項目包括艙口蓋本體、密封佈置、壓緊裝置、油壓系統等。
  - (C) 本決議案係強制性規定。

(三) MSC.168(79) (單舷側構造散裝船船舷結構標準及準則)：

- (1) 配合修訂之 RegXII/14 要求實施。
- (2) 文中附錄 1 (the Standards for side structures in single-side skin bulk carriers)之內容，主要依據 IACS/UR12 之規定。
- (3) 文中附錄 2(the Renewal criteria for side shell frames and brackets in single-side skin bulk carriers not built in accordance with the standards for side structures in single-side skin bulk carriers)之內容，主要依據 IACS/UR31 之規定。
- (4) 本決議案係強制性規定。

(四) MSC.180(79) (修正 STCW Code Table A-VI/2-1)：

- (1) 本決議案預計 2006/7/1 開始生效。
- (2) 主要修正救生艇筏及救難艇的適任人員最低標準(有關 release device)。

(五) 相關設備性能標準

- (1) MSC.188(79)(散裝船及單貨艙之其他貨船水位偵測器性能標準)：
  - (A) 本決議案取代 MSC.145(77)(散裝船水位偵測器性能標準)，以利適用於單貨艙之散裝船以外之其他貨船。本決議案內容與 MSC.145(77)大致相同。
  - (B) 供 SOLASReg.XII/12 及 Reg.II-1/23-3 (本規則將於 2005 年 5 月 MSC80 會議中採納)要求使用。
- (2) MSC.191(79) (顯示航海相關資訊之性能標準)：
  - (A) 適用於 2008/7/1 以後安裝者。
- (3) MSC.192(79) (修訂之雷達設備性能標準)：
  - (A) 適用於 2008/7/1 以後安裝者。

(六) 相關 MSC 通報(MSC/Circ.)，詳細內容可參閱 IMO 網站<http://www.imo.org/>

(1) MSC/Circ.1135：

所有船舶應在岸上及船上備便以下建造圖說：

(A) Main plans

- (a) General arrangement
- (b) Capacity plan
- (c) Hydrostatic curves
- (d) Loading Manual, where required

(B) Steel plans

- (a) Midship section
- (b) Scantling plan
- (c) Decks
- (d) Shell expansion
- (e) Transverse bulkheads
- (f) Rudder and rudder stock
- (g) Cargo hatch covers, when applicable

(C) Bilge ballast and cargo piping diagrams

(2) MSC/Circ.1142 (標記 IMO 船舶識別碼於船舶設計圖，手冊及其他文件)：

- (A) 2005 年 7 月 1 日以後建造之船舶，應標記 IMO 船舶識別碼於所有依 IMO 公約應備便於船上之設計圖、手冊及其他文件。

(3) MSC/Circ.1151 (船上應備便的證書及文件一覽表，修訂版)：

- (A) 本通報取代 MSC/Circ.946；係配合 SOLAS 於 2002/1/1，2002/7/1，2004/1/1 及 2004/7/1；MARPOL 於 2002/9/1 及 2003/9/27 生效之相關規則而修訂。

(4) MSC/Circ.1136 (棄船演練使用救生艇之安全指南)：

- (A) 說明救生艇演練計畫及執行時應注意的安全事項。
- (B) 自落式(free-fall)救生艇的模擬下水，除依廠家指示外，應參考 MSC/Circ.1137。
- (C) 主管機關簽發船舶安全證書(SMC)時，應確保本指南已實施。

(5) MSC/Circ.1137 (自落式救生艇模擬下水指南)：

- (A) IMO 第 79 次海事委員會通過自落式救生艇模擬下水(依據 SOLAS Reg.III/19.3.3.4 要求)指南。
- (B) 自落式救生艇模擬下水程序，請參閱 MSC/ Circ.1137 之 ANNEX，

<http://www.imo.org/>

(6) MSC/Circ.1143 (散裝船提早評估船體受損及可能棄船之指南)：

- (A) 本指南適用於無法抵抗任一貨艙浸水之散裝船；以便適時提醒船長意識到瀕臨的危險。
- (B) 當散裝船船體完整性受損時，應儘速撤離。因此必須做好提早評估之工作，同時警示海事救難協調中心及船上所有人員，並準備撤離。
- (C) 船公司應考慮以下建議，以改善緊急事故的預防措施及程序：
  - (a) 載重貨的潛在危機。
  - (b) 結構因銹蝕、疲勞及受損而變差。
  - (c) 防碰艙壁之前空間進水時，危及船舶安全的可能性。
  - (d) 提早評估船體受損時，船長應警覺到大量進水及其後果，以下準則有助於評估。
  - (e) 船舶有不正常的作動或狀況時，應懷疑船舶是否仍具有完整性。
  - (f) 偵測方法(如艙口蓋會浮動，顯示可能船艙湧進海水)。
  - (g) 察覺船舶有受損之虞時，召集人員至緊急集合站，並及早準備撤離。
  - (h) 對人員實施撤離訓練，熟悉救生設備使用等。
  - (i) 調查可疑進水之同時，不能延遲撤離船舶之準備。
  - (j) 在船舶碰撞事故時，應召集所有船上人員至應急站，並務必做好撤離船舶的準備(尤其是載運高密度散裝貨時)。
  - (k) 有關安全與救生，應及早與救難協調中心聯繫；船長的任何決定都須以人員性命為優先考量。
- (7) MSC/Circ.1130 (對船長、船公司及授權官員有關進港前提交保全相關資訊的指南)：
  - (A) 本指南旨在提供船舶進港前船長應提交保全相關資訊之標準資料組合(Standard data set)，以便相關人員參考。
  - (B) 該標準資料組合詳閱 MSC/Circ.1130 之 Annex 之 Appendix。