



本期摘要：

壹、 IMO相關通告

- MSC.1/Circ.1577 : Unified Interpretation on the Application of COLREG with Respect to the Placement of Sidelights
- MSC.1/Circ.1578 : Guidelines on Safety during Abandon Ship Drills Using Lifeboats
- MSC.1/Circ.1580 : Guidelines for Vessels and Units with Dynamic Positioning (DP) Systems
- MSC.1/Circ.1581 : Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2
- MEPC.1/Circ.867 : Unified Interpretations of Regulations 1.24, 12, 27 and 28.3.3 of MARPOL Annex I
- MSC-MEPC.6/Circ.15 : National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response
- CCC.1/Circ.4 : Carriage of Ammonium Nitrate Based Fertilizer (non-hazardous)

貳、 中華民國重要通告

- 修正「交通部航港局遊艇驗證機構認可作業程序」
- 修正「船員服務規則」部分條文
- 修正「船員體格健康檢查及醫療機構指定辦法」第4條條文及第2條附表
- 修正「遊艇申請航行金門馬祖澎湖與大陸地區作業程序」

參、 巴拿馬重要通告

- MMC-133 : New Regulation for the Use of the Ship Security Alert System (SSAS)
- MMC-215 : Panama Oil Record Book and Emissions (Amendments and Guidelines)
- MMC-269 : Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), Certification Process, MLC, 2006
- 巴拿馬運河消息

肆、 美國壓艙水規定

- 摘要美國壓艙水管理規定最新動態

伍、 澳洲通告

- Marine Notice 12/2017通告摘要
- Marine Notice 14/2017通告摘要

壹 IMO相關通告

一、 [MSC.1/Circ.1577](#) : Unified Interpretation on the Application of COLREG with Respect to the Placement of Sidelights

(一) 背景說明，有關於舷燈的規定：

1. 舷燈水平光弧範圍 (Horizontal Sectors) 規定為 112.5° ，COLREG Annex I/9(a)(i)要求發光強度應在水平光弧外 $1^\circ\sim 3^\circ$ 的範圍內遞減並達到確實斷光。
2. 舷燈垂直光弧範圍 (Vertical Sectors)，COLREG Annex I/10(a)(i)要求發光強度至少在水平線向上、下各 5° 的範圍內保持最低要求。

(二) 統一解釋：

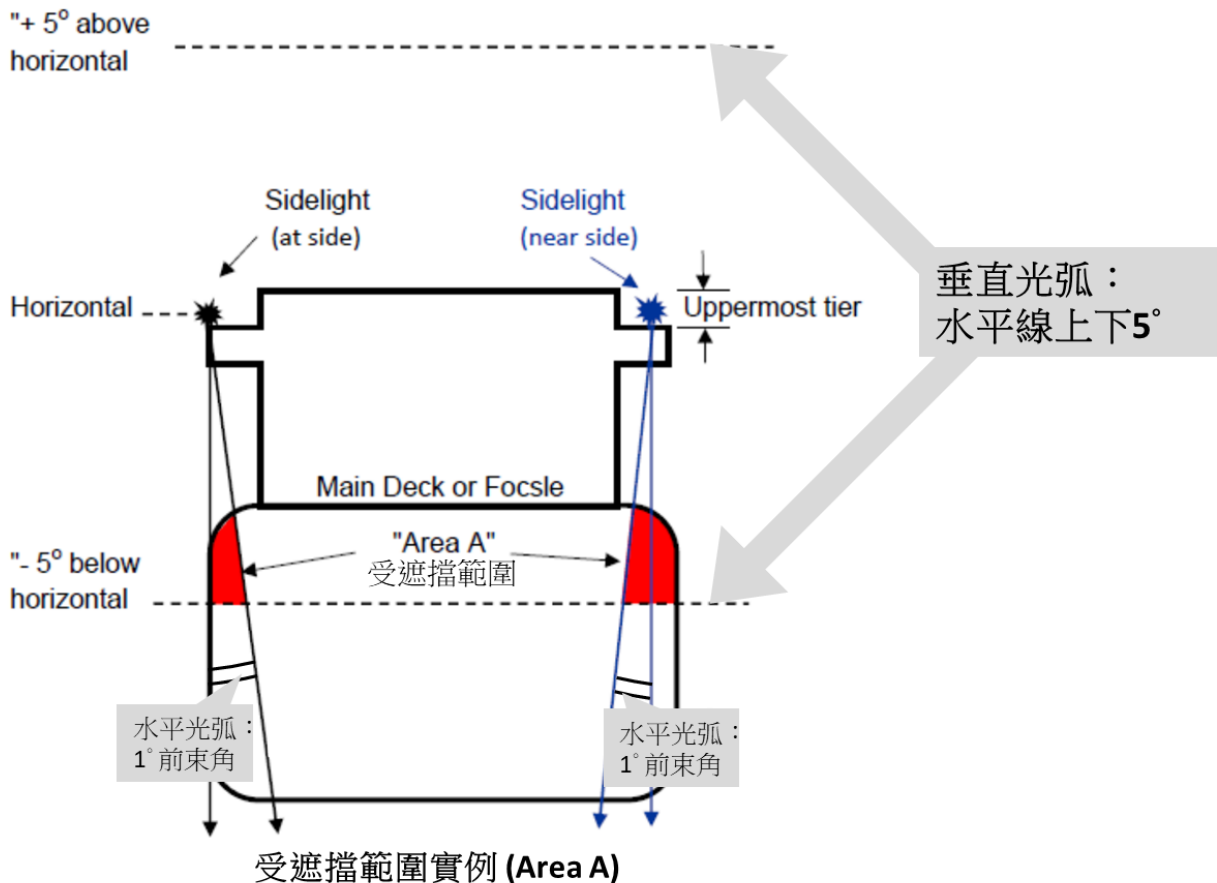
1. 舷燈水平光弧範圍：

- (1) 本次解釋：兩側舷燈正前方應在要求的水平光弧外 1° 的範圍內維持發光強度 (註：即應有 1° 的前束角)。
- (2) 前述解釋有助於搭配COLREG Rule 14的迎船正遇 (Head-on-Situation) 狀況下的航行安全。

2. 舷燈垂直光弧範圍：

- (1) 本次解釋：倘若安裝於船側之舷燈因船身遮擋等因素，照射光 (包含前面提到的 1° 前束角) 無法滿足在水平線上下 5° 的範圍內的可視要求，只要該船舷燈滿足下述條件，該佈置得予以接受：

船舶最小吃水時依據穩度手冊的所有俯仰船況下，距船艏1000m處的水面上皆可看清舷燈 (包含前面提到的 1° 前束角)



二、 [MSC.1/Circ.1578](#) : Guidelines on Safety during Abandon Ship Drills Using Lifeboats , MSC 發布新版「棄船演練使用救生艇之安全準則」取代 MSC.1/Circ.1206/Rev.1之Annex 2部分：

(一) 背景說明：

1. SOLAS III章規則19.3.4.4 規定自落式救生艇，每六個月應進行自由降落入水（僅留必要船員於艇上），或依IMO準則進行模擬下水。
2. 過去模擬下水的目的為「驗證釋放裝置功能」，程序包含船員在艇上啟動釋放裝置，使救生艇滑行一段距離但不落水。

(二) 修訂說明：為降低人員傷亡風險，本次修正案將模擬下水目的修訂為「使人員熟悉救生艇釋放程序」，強調過程中不啟動釋放裝置，釋放系統測試（Testing of Release Systems）應另尋時間進行而不再與模擬下水演練同時進行。

(三) 建議可配合本通告修改船上相應的演練程序。

三、 [MSC.1/Circ.1580](#) : Guidelines for Vessels and Units with Dynamic Positioning (DP) Systems : 船舶或平台之動態定位系統準則：

(一) 建議適用範圍：

1. 本準則建議適用於2017年6月9日以後建造之船舶及平台；
2. 1994年7月1日以後至2017年6月9日前建造之船舶及平台，可繼續適用 [MSC/Circ.645](#)準則，但建議將本準則之第4節適當地用於所有船舶和平台。

(二) 符合本準則之動態定位系統將予以Dynamic Positioning Verification Acceptance Document (DPVAD)文件證明。

註：DPVAD文件範本載於本通告附件。

四、 [MSC.1/Circ.1581](#) : Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2

(一) SOLAS II-2章規則4.5.7.1之統一解釋：

1. 背景說明：液貨船（Tanker）上須配備至少一個偵測氧氣的氣體偵測器及至少一個偵測可燃氣體的氣體偵測器，並應為偵測器提供合適的校正方式。
2. 統一解釋：
 - (1) 校正方式可按製造商的指引，在岸上或船上進行校正。
 - (2) 該校正非指製造商所建議之操作前之精度測試（Pre-operational Accuracy Tests）。

(二) SOLAS II-2章規則9之統一解釋：

1. 只能從駕駛室到達之Navigation Locker應被視為II-2章規則9內表9.3、9.5和9.7中所規定之控制站，且分隔駕駛室跟Navigation Locker的防火等級應至少為B-0 Class。

五、 [MEPC.1/Circ.867](#) : Unified Interpretations of Regulations 1.24, 12, 27 and 28.3.3 of MARPOL Annex I :

(一) 統一解釋：

1. MARPOL Annex I 規則1.24，關於空船重量定義：船上固定式滅火系統中滅火劑之重量，應計入空船重量及輕載船況。

2. MARPOL Annex I 規則12.3.3，關於「油泥艙管路不得與艙底水管路相通」：在油泥艙與艙底水通往標準排放接頭的共用管路上安裝螺旋止回閥，可視為防止油泥被輸送或排放至艙底水系統、含油艙底水儲存櫃、內底或油水分離器的一種方式。
3. MARPOL Annex I 規則12.3.4，關於油泥艙之舷外接頭：1993年4月4日以前安裝之油泥艙進出管路通往舷外排出口的船舶，可於此等管路上安裝斷開裝置以符合無舷外接頭之要求。
4. MARPOL Annex I 規則27、28.3.3，審核完整穩度與破損穩度時，進水點應考慮操作中須開啟之機艙或應急發電室的通風筒。

六、 [MSC-MEPC.6/Circ.15](#) : **National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response** :

(一) 更新National Operational Contact Points之清單資訊。

(二) 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。

七、 [CCC.1/Circ.4](#) : **Carriage of Ammonium Nitrate Based Fertilizer (non-hazardous)** :

(一) 背景：國際海事組織CCC次委員會於其第4次會期審議了關於載運Ammonium Nitrate Based Fertilizer (Non-hazardous) (硝酸銨肥料(無危害))之相關事項，並發佈本通告。

(二) 本通告主要內容摘要如下：

1. 雖依據IMSBC Code之分類，該貨物為Group C (非易液化且非化學危害)，但現行IMSBC Code附錄1明細表對其所列的相關措施應謹慎使用。
2. 當該貨物被強烈加熱時，可能會分解並釋放有毒氣體。此時若能及時打開貨艙艙口蓋，能預防壓力積聚及冷卻貨物，阻止貨物進一步的分解。
3. 為能探測該貨物的分解，建議整個航程對其定期監測。
4. 若該貨物發生分解或火災，應提供大量的通風，必要時穿戴防護衣和自給式呼吸器，使用射水管將水注入熱點，但須考量船舶穩度與結構強度。

貳 中華民國重要通告

- 一、修正「[交通部航港局遊艇驗證機構認可作業程序](#)」，中華民國106年11月1日。
- 二、修正「[船員服務規則](#)」部分條文，中華民國106年11月24日。
- 三、修正「[船員體格健康檢查及醫療機構指定辦法](#)」第4條條文及第2條附表，中華民國106年11月24日。
- 四、修正「[遊艇申請航行金門馬祖澎湖與大陸地區作業程序](#)」，中華民國106年11月28日。

參 巴拿馬重要通告

一、 [MMC-133](#): "New Regulation for the Use of the Ship Security Alert System (SSAS)", 修訂SSAS年度及初次檢驗之相關規定：

- (一) 2018/1/1起，PMA將透過新建置的電子平台接收船舶保全警報系統(SSAS)之年度測試訊息。
- (二) 2017/11/30起，CSO可email至指定信箱(info@panama-ssas.com)申請該電子平台之使用權限，以便處理SSAS年度測試預定及測試訊息發送事宜；已透過PMA線上系統遞交CSO Validation Form 者，系統將自動發給憑證。

二、 [MMC-215](#): "Panama Oil Record Book and Emissions (Amendments and Guidelines)."

- (一) 背景說明：MEPC.271(69)修正案要求，船舶進出排放管制區（ECA）或在ECA中改變柴油機的操作模式時，其排放之環保標準、操作狀態，相關時間、船舶位置需記錄於主管機關所要求之紀錄簿上。（請參考第86期技術通報）
- (二) 巴拿馬海事局配合上述修正案，於紀錄簿「Oil Record Books and Emission」Part III 新增進出ECA應記載之紀錄項。

新版紀錄簿將於近期發行，船東可向巴拿馬海事局各辦事處購買。

（註：舊版紀錄簿若附上新版紀錄簿Part III之填寫指南（參通告4.4項之檔案連結），得使用至頁面用盡。）

三、 [MMC-269](#): "Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), Certification Process, MLC, 2006"，船東若欲提前進行MLC換證檢驗，毋須先經PMA授權：

- (一) 不涉及船級轉換者，本中心將依[MMC-159](#)辦理相關程序；
- (二) 涉及船級轉換者，本中心將依[MMC-309](#)辦理相關程序。

四、 巴拿馬運河消息：

- (一) 為了減少溫室氣體的衝擊，巴拿馬運河當局推行了"[Green Connection Environmental Recognition Program](#)"計畫，近日新發表船舶排放減量機制，目前共計有"Green Connection Award"、"Environmental Premium Ranking"、"Emissions Calculator" 等活動，為了表彰環境友善的船舶，滿足綠色運輸要求者有機會獲得獎勵。

肆 美國壓艙水規定

一、 有關壓艙水系統之型式認可：

- (一) 美國海岸巡防隊（USCG）公告第六家獲得壓艙水系統型式認可證書（Ballast Water Management System Type Approval Certificate）廠商，內容詳各證書（按字母順序排列）：[Alfa Laval](#)、[Ecochlor](#)、[Erma First](#)、[OceanSaver](#)、[Optimarin](#)、[Sunrui](#)。
- (二) 根據[USCG之資訊](#)，另有二家廠商（Samsung Heavy Industries Co., Ltd及

Techcross, Inc) 的申請案目前正在審理中。

(三) USCG已更新OceanSaver的BWTS MKII型式認可證書：

1. 所有在舊有型式認可證書效期內生產的OceanSaver設備，只要按照其型式認可證書的規定製造，安裝和運行，仍然有效；
2. 設備之維護和維修須按照其型式認可之手冊進行；
3. 若設備無法運轉且原始設備製造商的零件不再可用，則該設備則不再被認可，須被更換。

(四) 另提供USCG出版的壓艙水常見問答如[附件](#)。

伍 澳洲通告

一、澳洲海事安全局 (Australian Maritime Safety Authority, AMSA) 針對救難艇舷外馬達的操作求發出通告 ([Marine Notice 12/2017](#))，重點內容如下：

(一) 背景：AMSA檢查員近日發現越來越多船員不熟悉救難艇舷外馬達的操作及保養，對此這方面缺乏了解可能會導致馬達性能下降或完全故障，造成在救援行動時產生重大風險。

(二) 該通告整理出常見之缺失包含：

1. 冷卻水 (Cooling Water)：

(1) 舷外馬達之設計無法使其於沒有冷卻水的狀況下運轉 (即使是非常短的時間)。

(2) AMSA之PSCO發現到某些船員操作該馬達時「未用冷卻水冷卻」或「未使用有效之方法冷卻」，此情況會造成其損壞，故在進行操作測試時應有適當的程序以確保達到有效冷卻。

2. 燃料油 (Fuel and Oil)：

(1) AMSA之PSCO發現到某些船上並未備有製造商的操作手冊，且船員不確定該舷外馬達及其相關系統之型式。

(2) 因不同型式所需之燃料油不同，若使用不正確的燃料油種類可能會導致馬達無法發動。

(三) 最佳做法指南 (Best Practice Guidance)：

1. SOLAS及ISM Code要求船員們熟悉與操作和維護應急設備 (包括救援艇舷外馬達)。ISM Code要求管理公司 (Company) 應認知到設備突然運轉失靈可能導致的風險，且將具體作法放入SMS中，以增加該設備的可靠性。

2. 船舶之SMS應包含救難艇舷內／舷外機之有效的保養程序。

3. 製造商的使用說明手冊應備於船上，且相關備件 (Fuel and Oil Filters, Spark-Plugs and Water Pump Impeller) 應為製造商所推薦之備品。

二、澳洲海事安全局 (Australian Maritime Safety Authority, AMSA) 針對船員工作／休息時間表發出通告 ([Marine Notice 14/2017](#))，重點內容如下：

(一) 背景：依據MLC公約 (Maritime Labour Convention) 標準A.2.3及STCW Code Section A-VIII/1之規定，每日的工作／休息時間表應貼於船上方便到達的地方，並且用英文及該船之工作語言寫成；此外，該紀錄應能反映實際在海上及

港口的工作安排。

(二) 有關最長工作時間／最短休息時間：

1. 雖MLC公約標準A.2.3及STCW Code Section A-VIII/1之規定允許在緊急情況下能對船員的最長工作時間／最短休息時間進行彈性調整；惟AMSA不認為這些彈性是用於延長船舶正常操作情況，例如靠港，靠泊，離港和貨物操作作業。

(三) AMSA檢查員所發現之常見缺失包含：

1. 在港口沒有遵守休息時間，造成離港及首次海上值班人員沒有足夠的休息時間（Hours of rest not being complied with in port resulting in personnel on duty for departures and first sea watches not being adequately rested）；
2. 未保存工作／休息時間的紀錄（Records of hours of work/rest not being maintained）；
3. 工作／休息時間紀錄未能反映實際工作安排（Records of hours of work/rest not reflecting actual working arrangements）；
4. 船舶安全管理系統（SMS）中存在的妨礙符合規定的缺陷（Deficiencies in the Safety Management System of the vessel that hinder compliance）。

(四) AMSA建議船舶所有人、管理公司及船長再次檢視船上的工作安排是否符合規定。