船舶壓艙水管理座談會會談紀錄

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 提問單位 | 內容 | 本局說明 | 專家學者說明 | 備註 |
| 麥寮工業區專用港管理公司 | 本港常有船舶排出壓艙水目視水質顏色不正常，未來公約施行後如何執行?D1及D2如何區隔? | 1. D1及D2如何區別，依公約規定船舶壓艙水處理分為壓艙水於B-4規則規範之區域交換(D1)及經由船上處理設備處理以達壓艙水D-2之水質標準。也就是D-1要求壓艙水海水交換為過渡期，銜接D-2規定船舶須裝置壓艙水處理設備達到D-2規定壓艙水水質性能標準。
2. 國際海事組織(IMO)於71次MEPC會議（2017年7月3日-7日）BWM.2/Circ.63決議D-2規定延遲2年施行，自106年9月8日公約正式施行後，針對船舶壓艙水管理證書內勾選D-1之船舶，依公約規範需於進港前換水，如有不符規定，可令其不得排放、出港換水或排至岸上收受設備。無法依據D-2水質性能標準執行抽驗。
3. 國際海事組織(IMO)於71次MEPC會後發出通告BWM.2/Circ.63說明船舶短距航程壓艙水交換處理原則:
4. 如港口國政府依據B-4.2規則已設置壓艙水換置區，則須遵守該國規定於換置區內完成交換。
5. 如依通告許可之短距航程壓艙水無法交換之船舶，須於船舶壓艙水紀錄簿內登錄航程、事由。
6. 我國周邊海域水深狀況，北起韓國經臺灣海峽至海南島水深均不及B-4規定之200公尺水深。為符合公約B-4.3 (不應為符合距最近陸地至少200浬、水深至少為200 公尺或距最近陸地至少50浬、水深至少為200公尺的地方進行壓艙水更換)要求而要求船舶偏離其預定航線或延遲航行規定。我國公告領海(12浬)區域內禁止排放未經處理之壓艙水。亦即我國領海外的海域(海域:為出發港口防波堤以外之海域，至我國領海區域)允許船舶壓艙水交換作業。
7. 另為配合國際海事組織(IMO)於71次MEPC會後通告BWM.2/Circ.63，船舶短距航行我國船舶應於離出發港後換水至我國領海區域外，如因航程過短不及置換完全，依公告精神同意進港，但須於壓艙水紀錄簿登錄以備查察。
 |  | 公約規定及國際海事組織(IMO)於71次MEPC會後發出通告BWM.2/Circ.63參考如附件 |
| 黃磊教授 | 麥寮工業區專用港管理公司非公權力單位，如何執行查察作業? | 台灣港務公司及工業港管理公司皆無法執行壓艙水查核業務，本局各航務中心港口國及船旗國管制檢查員在全國各港口都會進行查核作業，麥寮工業區專用港本局中部航務中心港口國管制檢查員皆定期查察。除港口國檢查外，本局於MTNet建置申報作業系統，請進港船舶於進港申報時申報「壓艙水申報單」，申報採基本資料輸入網路介面及PDF檔上傳擇一申報。港口國管制檢查員依據申報內容後續查察。 |  |  |
| 劉大綱教授 | 我國公告領海(12浬)區域內禁止排放未經處理之壓艙水，對交換水海域界定不明確，海巡署執法恐有疑慮，能否明確界定全球海域船舶於何處能開始換水? | 1. 我國依據商港法75條及船舶法101條公告採行國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」規定。船舶來自世界各國遠距航程，自應符合公約規範。我國公告領海(12浬)區域內禁止排放未經處理之壓艙水係考量北起韓國經臺灣海峽至海南島水深均不及B-4規定之200公尺水深。並為符合公約B-4.3 (不應為符合距最近陸地至少200浬、水深至少為200 公尺或距最近陸地至少50浬、水深至少為200公尺的地方進行壓艙水更換)要求而要求船舶偏離其預定航線或延遲航行規定。
2. 「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」D-1壓艙水換水交換的精神是預防有害物種經由某一國度內水或其港口藉壓艙水引渡至其他國家港口或其內水，爰於公約內規範皆於大海上實行壓艙水交換，我國制定該公約內國法化依其精神,惟離岸距離無法依據公約之最少50浬，簡言之依航行經驗術語〝Under way〞即船舶駛離防坡堤船舶解除Stand by後。
3. 港口國管制檢查員登輪查核船舶壓艙水紀錄簿或壓艙水申報單，本於專業很容易判別船舶壓艙水打入、換置、排出之地點、數量。以解決有關兩岸定點界定換置線議題，另可參酌如下情境:
4. 依據國際海事組織(IMO)於71次MEPC會後通告BWM.2/Circ.63，船舶短距航行可豁免換置規定。
5. 因台灣海峽海流湍急，黑潮流經流速達3節以上，爰界定換置線始於出發港防波堤外，船舶因船型。大小、壓艙水容積大小、航程距離、船舶航速等變數會形成各船能否完全換完依據，此須港口管制檢查員專業判斷。
 |  |  |
| 麥寮工業港區衛福部檢疫官 | 1. 由於海峽東北季風強勁對船舶換置壓艙水產生風險，並非每艘船均需壓艙水交換處理及界定區域劃條可換水界線。
2. 日本有手提式檢驗設備僅需滴一滴水即可檢驗，非SGS簡報說明之取樣分析方式複雜。
3. D-1及D-2檢驗標準為何?當需要SGS做取樣檢驗時，衛福部無強制力，應由何單位通報SGS執行取樣?
 | 1. 壓艙水公約B-4.4規定說明由於惡劣天氣，船長可視情況不進行壓艙水換置。但須於壓艙水紀錄簿內登錄。
2. 日本手提式檢驗設備，本局曾與該公司接洽了解，該設備屬後端檢測設備，檢測的檢體仍需經過1立方公尺(1噸)體積的壓艙水篩選過濾。
3. D-1不適合D-2的標準，亦即D-1是壓艙水交換標準，D-2是船舶裝設壓艙水處理設備後，裝載之壓艙水經消毒或過濾後應符合公約規範之壓艙水水質性能標準。麥寮工業港區未來如對特定船舶質疑需取樣檢測，可配合本局中部航務中心港口國管制檢查員登輪查核後，通報SGS做後續取樣檢測。
 | SGS 黃國豪主任:依據公約D-2規則進行壓艙水管理的船舶的排放，應達到每立方公尺中最小尺寸大於或等於50 微米的可生存生物少於10 個，如只滴一滴水是無法符合公約每立方公尺的水容積要求。 |  |
| 漁業署余建勳 | 1. 如兩岸同時規範12浬限制區，航程過短如何處理。
2. 依據公約精神採樣檢驗並無立即急迫性，一般為避免耽誤船期，多採事後舉發裁罰。
 | 1. 2014年中國大陸海事局與本局討論過兩岸是否能相互豁免議題，當時有討論如兩岸採行相互豁免應先行依據MEPC162.(56)G-7風險評估指導方針內有關(1).環境相似度評估(2).生物地理區評估(3).特定物種評估等做研究後再行會談。唯103年至104年兩岸小兩會因故中斷，至今未有後續發展。
2. 國際海事組織(IMO)於71次MEPC會後發布通告BWM.2/Circ.63，本局研議後配合公告精神，船舶短距航行我國船舶應於離出發港後換水至我國領海區域外，如因航程過短不及置換完全，依公告精神同意進港，但須於壓艙水紀錄簿登錄以備查察。
 | SGS 黃國豪主任:壓艙水採樣過程中，依據壓艙水水質性能標準分類可分為於船上即可完成作業之指示分析及須將必要樣品送實驗室做活體培養之詳細分析。其目的為配合公約第9條第1項C款「按照本組織將要制定的導則，進行船舶壓艙水取樣。但是，分析樣品所需的時間不得作為不當延誤船舶操作、移動或離港的理由。」避免船舶船期耽誤。 |  |
| SGS 黃國豪主任: | 未來施行D-2壓艙水取樣分析，我國採行指示分析即可?或指示分析及詳細分析皆須具備? | 我國依據商港法75條及船舶法101條公告採行國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」規定，針對壓艙水水質性能標準亦與國際公約規範同步，因此，如採取取樣分析作業，需指示分析及詳細分析皆須具備。如船舶於快篩之指示分析無法符合標準，即依據商港法裁罰。如需進一步做詳細分析，為避免船舶船期耽誤，應先准其離港，俟詳細分析結果如有不符規定，依據港口國管制流程通報該輪次一港口國，並將該輪列入黑名單並裁罰。 |  |  |
| SGS 黃國豪主任: | 如於D-1時期，經港口國管制檢查員查核船舶文書及記錄造假情事，如何處理後續事宜，是否須經壓艙水樣品檢驗? | D-1時期屬船舶壓艙水交換期，無關壓艙水樣品檢驗，如船舶有違反公約及我國法規有關壓艙水交換事宜，處理方式可要求1.該船壓艙水不准排放2. 壓艙水排放至岸上收受設備3.船舶出港至12浬外壓艙水海水交換後，重新進港。 |  |  |
| 劉大綱教授 | 國際海事組織(IMO)於71次MEPC會後通告BWM.2/Circ.63豁免事宜，我國是否認可自中國大陸來的船舶都不須交換壓艙水? | 1. 我國規範12領海區域內，不准未經處理的壓艙水排放，亦即我國領海外的海域(海域:為出發港口防波堤以外之海域，至我國領海區域)允許船舶壓艙水交換作業。
2. 國際海事組織(IMO)於71次MEPC會議（2017年7月3日-7日）後BWM.2/Circ.63公告。本局研議後配合公告精神，船舶短距航行我國船舶應於離出發港後換水至我國領海區域外，如因航程過短不及置換完全，依公告精神同意進港，但須於壓艙水紀錄簿登錄以備查察。亦即凡中國大陸航駛我國港口之船舶於出港時(Under way)即應換水至我國12浬領海區域止，不及換水時，可登錄於壓艙水紀錄簿，以備港口國管制檢查員查核。港口國檢查員依其專業由出發港口航程距離、船舶船速、壓艙水使用容積、交換水地點(經緯度)等資料判斷該輪能否完成壓艙水交換。無需另定那些港口需交換，那些港口不需交換。此在BWM.2/Circ.63內亦無規範多近距離可豁免交換，即可了解。
 |  |  |
| 劉大綱教授 | 環保署負責商港區以外之壓艙水排放查察作業，是否配合處理國際海事組織BWM.2/Circ.63公告? | 我國環保署依「海洋污染防治法」第8條第2項及第3項辦理公告我國領海範圍內為禁止船舶壓艙水交換之海洋管制區，係為符合本(交通)部依據商港法75條及船舶法101條公告採行國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」附錄B-3規則「船舶壓艙水」及其他相關規定。爰國際海事組織於BWM.2/Circ.63發布通告，該署自當配合執行，執法機關採一致性作法。 |  |  |
| 中鋼運通 | 1. 我國是否能建立壓艙水設備官方認證制度?
2. 航商對壓艙水處理設備採購無經驗尤其現成船。能否舉辦有關設備專題研討會?
 | 1. 壓艙水處理設備目前經國際海事組織(IMO)認證有數十家，經美國認證4家，其中美國規格嚴格，船舶赴美需依據美國標準。
2. 船舶裝置壓艙水處理設備純屬商業行為，政府基於溝通、輔導提供諮詢立場協助，供航商業者採購參考。
 | 楊磊教授:1. 目前壓艙水處理設備皆須經過國際海事組織形式認證(Type approval)，方可裝置於船舶，認證過程耗時長久並投資不斐。目前採國內研發，不如購置經IMO認證之外國設備。
2. 針對業者有關壓艙水設備研討會，本會有機會將另行安排。
 |  |

主席決議事項:

1. 由於「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」即將於今(106)年9月8日正式實施，經過今天的討論，各位可能還有問題未及提問，可於會後以電郵或其他任何方式提交本局，本局將整理相關疑惑在航港局官網設置有關「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」Q&A專區(相關問題請先至<https://www.motcmpb.gov.tw/opinionforumlist_64.html>提出)。
2. 海峽兩岸壓艙水豁免議題應於適當時機協商，但前提須依據MEPC162.(56)G-7風險評估指導方針內有關環境相似度評估、生物地理區評估及特定物種評估等做研究後再行會談。