

交通部航港局

「國際海事發展諮詢會議」112年第1次會議紀錄

壹、時間：112年2月24日（星期五）下午2時30分

貳、地點：本局敦和大樓6樓海難應變中心

參、主席：葉局長協隆

紀錄：李榮青

肆、出席單位及人員(詳簽到表)

伍、報告事項：

一、前次會議決議事項說明(略)

二、IMO 委員會議重點報告-財團法人中國驗船中心(略)

三、國際海運趨勢報告-國立高雄科技大學國際海事公約研究中心(略)

陸、近期重要國際海運訊息分享：

「策略聯盟？強勢聯盟！-兼談2M 始末與可能影響」-邀請國立高雄科技大學海洋商務學院戴輝煌院長蒞臨演講

(各單位意見；詳【附件】發言紀要)

柒、結論：

一、有關前次會議結論，請依下列方式持續辦理：

(一) 有關國內航線碳強度指標(CII)認定與認證，如何協助國內航商因應，船舶組業已邀請驗船中心(CR)共同討論，並根據部分航商所屬船舶經常營運之航線及相關需求，制定

相關指南可供航商參考(詳請參考指南第5.9.3條及5.2條規定)。後續請船舶組會同 CR(請蒐集相關資訊)邀請其他國際航商及港務公司(TIPC)(岸電應用)，就可能面對的問題共同溝通、討論，瞭解航商相關需求，及協助相關監管措施因應方式。

(二) 針對船員培訓課程等事項適時融入國際趨勢與要求以符合國際相關規範，船員組業已洽中華海員總工會研議討論相關事宜並持續追蹤 STCW、MSC 等決議之規範，納入相關領域訓練，提升船員能力，此項目請船員組持續辦理。

(三) 有關本諮詢會議開會相關資訊及會議紀錄，本局企劃組業已將本會議議程、歷次簡報、各單位發言紀要與紀錄一併置於官網專區，後續將持續更新 IMO 各委員會和次委員會會議決議摘要於官網專區，為使使用者更便利查詢專區資料，歡迎各單位再提供意見以臻完善。

二、感謝 CR 及高科大公約中心精彩豐富的分享，不僅介紹 IMO 會議最新決議，並針對 UNCTAD、2M 分家都有非常系統完整地說明，2M 聯盟的終止，目前看來對高雄港的運作和營運衝擊不會太大，但未來可能的變化仍值得我們關注。同時，感謝產官學界各方積極的參與討論，使我國在海運及海事發展上能持續與國際接軌，即早覺察國際趨勢及因應準備，期

望在未來會議中，其他先進及相關機關單位亦可於會議中進行分享，並將分享之議題更加精確化，除訊息提供外，建議於分享後提供重點式提醒與歸納，以及中、長期可能的發展趨勢變化，若能蒐集其他國家因應做法，將更有助於相關單位因應，並利未來討論能更聚焦。

- 三、關於 EU Fit For 55之規範目前屬於會議共識，尚未到立法層次，然2024年將至，須面對 EU 新規範，業界在實務操作上之細部規範及該如何因應尚未明確，請船舶組、CR、高科大、海大等產官學各相關單位協助蒐集資料及他國可能應對方式後再行交流。
- 四、有關岸電部分，目前瞭解港務公司正在努力推動中，但仍有其供應限制問題，且目前現行船舶接岸電並還不普遍，此部分請港務公司賡續提供相關訊息。
- 五、關於長榮及陽明提及航線的問題，應共同商議出更具體做法以協助航商因應，請 CR 將已蒐集到的相關資訊，如公式如何計算、國外業者如何因應或其他可能提升評等的相關作法，協助提供我國航商參考運用。
- 六、高科大公約中心所提(IMO)技術合作委員會(TC)性別相關議題，與海事安全委員會(MSC)提及的自主船舶(MASS)議題也是我們關心的重要項目，因涉我國監理法規之修正和訂定，請本局船舶組與 CR 進一步討論，至所涉船員定義，及其相對應需進行調整和要求等事宜，請船員組妥處。

七、後續因應2026 STCW 新公約發布，船員之規範及人員培訓比船舶建造花費更長時間，請本局船員組積極掌握未來2026年STCW 新公約動向，並在文件提交和認證工作上擬定相關因應措施，使臺灣在未來公約因應準備更具前瞻性。

捌、臨時動議(無)

玖、散會(下午5時30分)

「國際海事發展諮詢會議」112年第1次會議

各單位發言紀要

(按發言順序排列)

一、船舶組-劉嘉洪組長

針對碳強度指標(CII)之議題已與 CR 討論，並提供航商 IMO 公告相關之航行指南。針對船舶如何降低碳指標之準則跟指南也已提供航商相關之建議。

二、長榮海運股份有限公司-施王宜協理

(一) IMO 目前 CII 的公式設定已固定，要待2026年才可能修改。CII 對營運的影響主要以國內航線環島藍色公路(Blue Way)為主。

目前對國內及全球航線，業者(企劃角度)對 CII 因應措施為「兩加、兩減、一變」，加船、加航線長度；減港、減車(減速)；一變，為使位移增加而進行併線。併線方式，係將國內航線航路拉長，拉至其他港口多方停靠，如菲律賓、越南，以此方式才能符合 IMO CII 指標要求 C 等級以上。

為配合 CII 指標，增加國外港口至國內航線，使航線變為國際航線，在船舶要求和定義規範，主管單位是否有其他考量？但如果因國籍船問題，只能限於跑國內航線，又需因應 CII 標準達到 C 等級以上，以業界而言是有相當之難度。

(二) 關於 EU ETS 新議題，目前公司上下仍在學習中，對海運經營的業者而言，今明 (2023、24) 兩年是重整(reset)的重要關鍵。此

議題 EU 碳稅50%計算，還有更深入之規範，像是要求需要在300海里內之港口，如戴院長提到環地中海地區港口(300海里內)或是英國(已脫歐，是否仍以 EU 地區港口計算)。再者，除了北海、環地中海地區、伊比利半島到波羅地海，再到俄羅斯加里寧格勒(Kaliningrad)等 EU 300海里以內都是可能的選擇，且停靠之港口(300海里內)，根據其作業量也有分別，作業量超過整體60%，則不適用於50%碳稅減免。至於該如何購買 EUA 碳權(一單位 EUA 價格多少尚未定價)，業界都尚在學習中。

目前2023年，仍需研究熟悉這些法規規定，及如何去因應和配合，當前亞洲航商較無話語權，具備話語權之歐洲四大航商目前也仍在討論商議。Fit for 55屬於 EU 政策框架，其實際執行，仍需要再以各國語言寫出施行細則，並根據當地國家立法規範才得以實施，並非 Fit for 55規範 EU 各國就全盤接收。對此我們也正在與研究機構、上級指導單位及航港局，共同研究該如何因應相關法規之問題，在符合法規下減少營運上可能遭受的阻礙。

- (三) 關於非 EU 港口進入 EU 港口停靠稅務減免，並非僅是規劃航線進 EU 港口停靠就可解決碳稅問題，因為碳稅是以全程進行計算，還需要考量其他問題。像是即便靠港口次數減少使碳排和碳稅減少，但還需考量那些港口的量能，能否完全接收所有的貨量。

三、陽明海運股份有限公司-鄧家明船長

- (一) 長榮海運上次會議提及兩岸直航線，各點環繞，比如上海—高雄—臺中，上海、基隆、臺中、高雄等各點環繞的短水路航線。因為航行時間短，以 CII 評比就可能相對較弱。
- (二) 另「岸電供應」議題，因無法延長航行時間，又無法連至碼頭，要減少碳排，船舶便需要靠岸電維持運作降低燃油消耗，但上次會議並未明確聚焦。

四、臺灣港務股份有限公司-陳雅婷經理

針對岸電問題，港公司目前有針對接岸電部分提供減免優惠。但回到葉局長提到的限制性，像規格問題、一致性問題，仍需再與臺電洽談電費優惠部分，成本上仍需要考量如何對航商而言較為可行。

五、財團法人中國驗船中心—葉德生組長

- (一) 針對短航線造成 CII 等級較差問題並非僅限於我國，其他國家也有類似提案，對同樣系列船舶，同樣的船級社，也是放大航線走遠路，確實 CII 值的等級也會相差較多。如同長榮海運施協理提及 IMO 要待2026年才會修正 CII 公式設定，因此現階段 CII 並不會強調懲罰機制，若1年落入 E 或連續3年落 D 級，則會被要求制訂矯正計畫，因考量到此公式於能效計算並不算完美，在實務方面操作，通常與租家及使用者簽訂合約時，是以 C 級作

為目標，這部分對於航商而言可能較為困難。IMO 如後續有新資訊或 MEPC 80對公式有立刻修正，CR 會再提供。

- (二) 有關(碳排放)計算上，除了岸電外，在(MEPC.355(78)決議案：2022年碳強度指標計算之修正係數及航程調整臨時準則)G5準則上也有其他可以進行折減係數的部分可供參考。
- (三) EU ETS 將於2024年1月1日開始實施，以日曆年為單位，自2024年1月1日至12月31日為匯報區間，此日曆年間產生的碳量大家共同來配額。但並非於2024年進行購買，而是於2025年年中截止日前進行碳配額購買。部分航商也會考慮於2024年進行購買(有類似股票方式)，但可能還需考量當下的價格是否划算。航商可以選擇在碳費最後繳交截止日前一次購買，或是於2024年碳費發生過程中就進行購買主要的也可行。最終都須於2025年年中繳交截止前，提供2024年一整年的碳量匯報，並且附上全部配額之佐證依據和紀錄。
- (四) Fit For 55是 EU 委員會提出的政策，需要經過議會跟理事會磋商才會成為 EU 的指導法令，再交由各國去執行，2月9日是指 EU 委員會、議會和理事會，針對 EU ETS 納入海運碳排達成共識，此部分算是 EU 的共識，對較大方向的規範較具影響，如航程的計算方式或定價標準。長榮海運施協理提及的部分屬於較後端的實務面向，包含合約該如何簽訂等部分，可能實際規範還尚早，尚未明確。

(五) 目前 Fit For 55 法案一讀通過時間是6月22日，而12月18日三方會談是為加速二讀和三讀的一項流程，此次會議已有較明確之結論，包含適用對象、可能的收費標準等，以文字的方式訂定。2月9日是三方會談後的明文規範確立，已根據最初草案明確修改文字，只是實際實務執行上細部之規範，尚未明確。

六、本局船員組－黃姿婷專門委員

船員培訓課程部分，已洽中華海員總工會研議，目前也已規劃相關培訓課程，刻正簽報中。國際公約部分，船員組也會持續追蹤 STCW、MSC 等相關決議，會進一步納入訓練。

七、本局企劃組－張嘉紋組長

原則上官網專區部分都已按照前次會議決議辦理，並將持續更新各委員會和次委員會的會議摘要。另今年度將進行航港發展資料庫改版，將會進行系列整理。

八、國立高雄科技大學－戴輝煌院長

根據 CR 葉組長的簡報中提及 EU ETS 將於2024年實施購買碳排放額(TtW)，船舶自非 EU 港口進入 EU 港口再離開，航程紀錄算50%，若此政策執行，將會使 EU 以外之中東印巴和北非港口受惠。部分航商為避免繳納更多稅金，可能會進入 EU 之遠歐航線與其集貨航線重行整合，若是會影響航商運行之單位成本

過大，則航商會為了省下一筆費用而只進入 EU 港口停靠一站。
當然，航商絕對會以此 ETS 費用來與每艘船之單位運送成本相比較，若此費用支出甚高，則未來可能會有航線改變之現象。

九、長榮海運股份有限公司－傅國唐經理

補充說明，EU Fit for 55已經通過，目前規範屬三方會談結論。
另外歐盟的立法，二讀即可通過。

十、台灣海事安全與保安研究會－陳彥宏理事長

人為因素、訓練及當值次委員會第9屆會議 (HTW 9)業於今(112)年2月6日至10日召開。此次會議修改許多典範課程，也定調 STCW 2026的大改版(先前是 STCW 1978, 1995, 2010)。此事在 COP 27也有報告 IMO 在 STCW 方面應該有所作為，特別是因應氣候變遷與替代能源，從開始啟動，船舶改裝和準備好最快3年，船員準備好最快要8年，換言之，船員組的因應要比船舶組早5年以上開始才能因應這個變局。航港局今年正開始準備 STCW 公約履約文件的遞送和稽核工作，期待這次的履約文件，航港局在此方面政策上能有相關宣示與鋪陳。

交通部航港局

「國際海事發展諮詢會議」112 年第 1 次會議 簽到單

一、 時間：112 年 02 月 24 日（五）14 時 30 分

二、 地點：本局敦和大樓 6 樓海難應變中心

三、 主席：葉協隆 局長

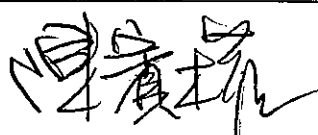
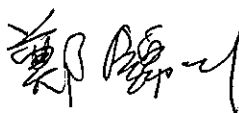
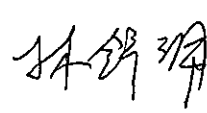
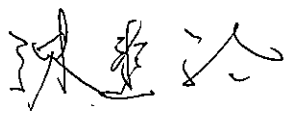
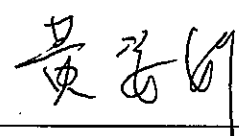
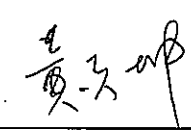
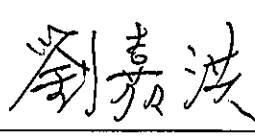
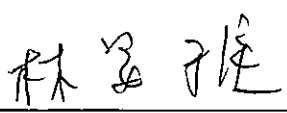
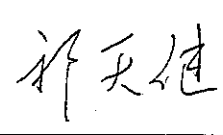
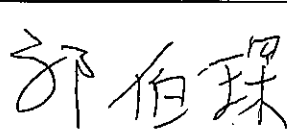
葉協隆

四、 出席人員：

單位	出席人員	簽到欄
國立高雄科技大學	戴輝煌 院長	戴輝煌
	許永恩 執行長	許永恩
	蔡孟君 研究助理	蔡孟君
	張采綾 研究助理	張采綾
財團法人中國驗船中心	葉德生 組長	葉德生
財團法人船舶暨 海洋產業研發中心	陳崇平 副處長	陳崇平
	鍾豐仰 副處長	鍾豐仰
	劉建宏 主任	
中華海員總工會	楊育錚 處長	楊育錚
中華海運研究協會	桑國忠 理事長	桑國忠
	楊崇正 秘書長	楊崇正
	林旻昇 組長	林旻昇
臺灣港務股份有限公司	陳雅婷 經理	陳雅婷
	李佳育 工程師	李佳育

單位	出席人員	簽到欄
	黃雅優 事務員	黃雅優
長榮海運股份有限公司	傅國唐 經理	傅國唐
	陳柏慶 經理	陳柏慶
	施王宜 協理	施王宜
陽明海運股份有限公司	鄧家明 船長	鄧家明
國立台灣海洋大學	林全良 助理教授	林全良
台北海洋科技大學	徐嘉良 主任	徐嘉良
中華民國引水協會	胡延章 理事長	胡延章
國家運輸安全調查委員會	曾承志 副調查官	曾承志
國家海洋研究院	李謁霏 研究員	李謁霏
交通部運輸研究所	許修豪 副組長	許修豪
海洋委員會海洋保育署	馬振耀 專門委員	
行政院農業委員會漁業署	郭東霖 技正	請假
中華民國船長公會		請假
德翔海運股份有限公司		請假
萬海航運股份有限公司		請假
海洋委員會海巡署		請假
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會		請假
	陳育宏	

交通部航港局
「國際海事發展諮詢會議」112 年第 1 次會議
簽到單

單位	出席人員	簽到欄
副局長室	陳賓權 副局長	
航務組	鄭錦州 專門委員	
	林舒珮 科員	
港務組	陳慧玲 科長	
船員組	黃姿婷 專門委員	
	黃炎坤 技士	
船舶組	劉嘉洪 組長	
	林姿雅 專員	
航安組	祁天健 副組長	
	郭伯琛 技士	

交通部航港局
「國際海事發展諮詢會議」112 年第 1 次會議
簽到單

單位	出席人員	簽到欄
企劃組	張嘉紋 組長	張嘉紋
	紀允晴 簡任技正	紀允晴
	黃玲玉 科長	黃玲玉
	李榮青 科員	李榮青
	邱子硯	
	羅雪梅	羅雪梅
	李文蕙	李文蕙