交通部航港局

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

期末報告書
(修正版)

年　　度：	113 年度
計畫名稱：	113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案
案號：	MPB11250108A
投標廠商：	財團法人中國驗船中心
廠商負責人：	謝謂君董事長
計畫主持人：	黃建樺總驗船師
報告日期：	民國 113 年 12 月

交通部航港局

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

期末審查意見修正對照表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
章審查委員烈忠	1	本研究案研擬有關新版「船舶燃料消耗書據回報格式(DCS)」之MEPC.385(81)決議案，後續IMO於今年九月底舉辦的 MEPC 82 次會議上有新批准實施指南(MEPC.1/Circ.913)，針對主管機關依據 IMO 所訂生效日期實施(2025年8月1日)，或提前至 2025 年1月 1 日開始實施之情況，提供船舶應重新驗證「船舶能源效率管理計畫(SEEMP)」以及使用新版格式時機之詳細說明，建議研究團隊可補充相關資訊。	感謝委員指導。 配合於本案MEPC.385(81)決議案相關說明位置補充MEPC.1/Circ.913資訊。	P41 A2-42
	2	有關報告本文第 26 頁，IMO 對於船舶替代燃料相關安全準則之期程規劃，後續因 CCC 10 次會議討論時間不足緣故，無法完成使用氫作為燃料的船舶安全臨時準則，而僅完成使用氨作為燃料的船舶安全臨時準則，建議研究團隊可補充最新時程圖。	感謝委員指導。 配合 IMO 替代燃料發展之最新時程於本案報告書補充。	P26 P27
	3	針對 MEPC 81 次會議所採納「具挑戰性之水質」壓艙水處理方式之臨時指南，IMO 為協助航商進行壓艙水紀錄之登載，後續在 MPEC 82 次會議上有更新壓艙水紀錄保存及報告指南，建議研究團隊可協助補充相關資訊。	感謝委員指導。 有關「具挑戰性之水質」壓艙水處理方式，配合補充 BWM.2/Circ.80/Rev.1 通告相關資訊	A2-47

王審查委員榮昌	1	建議報告本文可參考論文寫法，增加一頁「摘要」藉以貫穿報告書前後文內容。	感謝委員指導。 配合納入一頁摘要內容。	PI
	2	對於我國公告採用、頒布行政規則、行政命令之法源，請研究單位確認是否有缺漏。	感謝委員指導。 經本研究團隊確認，已補齊相關法源。	P39 P40
	3	針對 MEPC.376(80)翻譯文件： (1) GWP_{100} 與 GWP_{20} 之差異，想請教為什麼 CO_2 維持 1，但 CH_4 以及 N_2O 會有變化? (2) 計算 WtT 時，其引用之 ISO 標準為什麼跳過 14064 其他標準而直接使用 14067:2018? (3) 後續船舶排放之量測及驗證，第三方驗證是否由 CR 執行?再後續執行上面是否有相關規定? (4) A4-94 針對該文件提供的初始預設排放係數，目前仍有許多內容留空，想請教留空的意思及原因?	(1) GWP_{100} 及 GWP_{20} 是針對溫室氣體 100 年或 20 年為週期評估暖化效應，GWP_{100} 用以評估長期暖化效應，而 GWP_{20} 係用以評估短期暖化效應，其最大差異在於 CH_4，因其特性緣故，CH_4 在 18-25 年會降解為水及 CO_2，因此 CH_4 在 GWP_{20} 之全球暖化潛勢 (84) 會遠大於 GWP_{100} 之全球暖化潛勢(28)。 目前 IMO 主要多以 GWP_{100} 作為標準，但仍保留使用 GWP_{20} 的可能。另該翻譯文件所使用之數值係由 IMO 訂定，因此可能會與其他單位(如歐盟)所訂之數值有一些差異。 (2) ISO 14064 主要針對公司產域範圍之碳足跡，而 ISO 14067 係對於產品本身之碳足跡。就海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA)而言，其著重於燃	N/A

			料自身之溫室氣體足跡，因而僅引用 ISO 14067 標準。 (3) 有關後續驗證之方式，IMO 目前仍正在討論階段。 (4) 有關初始預設排放係數留空部份，代表該燃料目前 IMO 尚未訂定相關燃料之預設排放係數。此部分 IMO 後續將積極邀請各國、各研究單位協助研究分析並制定相關係數。	
台灣中油公司	1	因為本年度 B100 油料採購延後，B24 需至 114 年第 4 季才會由中油公司內部開始先行試用測試，預計於 115 年度第 1 季才會開始於基隆提供 Biofuel 加注服務。	感謝指導。	N/A
內政部地政司	2	P.50，有關決議案號 MSC.530(106)/REV.1 電子海圖顯示和資訊系統ECDIS性能標準，建議以「行政規則」處理，由航港局通知認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會」1 節，雖然公約規範適用船舶係國際航線使用 ECDIS 之船舶，建請 2029 年 1 月 1 日以後新安裝之ECDIS 同樣適用於國內船舶並強制要求符合相關規範，並內國法化以因應未來海事發展趨勢。(參考附件二 MSC108 決議案評估表<項次 19>有關國內航線建議作法，於「船舶設備規則」新增 ECDIS 應符合 IMO 性能標準)，故本決議並非	感謝指導。 本研究案主要目的係為滿足 III Code 要求，國際航線船舶之相關設備符合 IMO 公約所訂之規定及性能標準，即可滿足公約要求。至國內航線部分，報告評估表 A2-103 亦已載明相關建議供主辦單位參考。 補充：航港局船舶組於會中表示，後續修正我國「船舶設備規則」時，會研議將 ECDIS 顯示設	N/A

		僅係屬行政規則函知相關單位。另有關上開MSC108決議案評估表摘要內容部分，建議補充ECDIS設備性能標準係為了因應IHO S-100資料標準及相關海事服務(MS)，以呼應P.53，MSC.1/Circ.1610/Rev.1決議內容。	備之性能標準列為優先修正對象，以要求我國國內航線船舶之相關設備符合最新國際標準。	
	3	P.53，有關MSC.1/Circ.1610/Rev.1及附件二MSC108通告評估表建議如下: (1) 目前我國電子航行圖係由內政部臺灣電子航行圖中心專責測製、發行及維運更新，爰「影響對象」欄請將「內政部國土測繪中心」修正為「內政部地政司」。 (2) 本通告主要闡述未來相關海事服務，係基於 E-navigation 及IHO S-100資料標準及系列產品之發展，建議補充IHO S-100相關內容及說明。 (3) 本部為推動S-100，業於113年9月5日召開「國際海道測量組織IHO S-100推動會議」，並辦理各1次國內及國際S-100技術交流工作坊，均有說明推動S-100及海事服務涉及不同權責機關，「建議做法與監管方式」欄補充後續航港局職權上應處理的方向。	感謝指導。 (1) 配合將影響對象由「內政部國土測繪中心」修正為「內政部地政司」。 (2) 配合補充有關 IHO S-100相關說明。 (3) 依據地政司提供之資訊，將航港局職權說明納入本案報告。	P54 A2-117 A2-119 A2-117 A2-118
勞動部職業安全衛生署	1	有關報告書第六章、IMO決議案/通告之內國法化及IM0履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果二、(二)針對決議案 MSC.561(108)、MSC.562(108)關於漁船人員訓練、發證、當值標準國際公約與航行當值標準章程，建議將本案	感謝指導。 配合將勞動部自相關文件之主政單位或相關單位移除。	P45 P53 A2-94 A2-96 A2-125

		資訊提供予勞動部以及農業部漁業署，以評估後續內國法做法(P．45)及(七)針對決議案 MSC．1/Circ．1678 關於漁船人員體格(健康)準則，建議提供一套國際公認的漁船人員體格(健康)標準，可作為制定符合國際要求的國家體格(健康)標準的基礎，並確保漁船人員體格(健康)檢查證明書可有效證明其健康狀況符合船上工作要求(P．53): (1) 行政院已召開跨會協商，由農業部擔任國際勞工組織公約(ILO－CI88)國內法化之主政機關，以制定施行法之方式推動國內法化，農業部業於 113 年 5 月 23 日預告「漁撈工作公約施行法」草案。 (2) ILO－C188 公約已有相關條文規範漁船人員訓練、發證及體格(健康)檢查等事項，又農業部已訂定「漁船船員管理規則」明列漁船人員應依規定接受體格檢查，並參加基本安全訓練及在職專業訓練等，爰建議主政單位或相關單位免列勞動部。		
	2	另報告書針對國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)關於接受人員轉移之相關指南，建議可引用勞動部職業安全衛生署編印之「離岸風電海域作業安全指引」做為人員轉移之作業標準(P.60): (1) 查前開指引係依 G+ (全球離岸風電職業安全衛生組織，Global Offshore Wind Health and Safety Organisation)規範，針對勞工於離岸風電海域作業時，進	感謝指導。 針對職業安全衛生署所編印之「離岸風電海域作業安全指引」，配合明確說明該指引之適用範圍避免誤解。	P60 A3-25

		出筏艇、人員交通船及海上構造物等訂定安全檢核項目及基本安全訓練等事項，其適用對象僅限於離岸風電海域作業之工作者，先予敘明。 (2) 次查海上作業尚不僅限於離岸風電作業，其態樣繁多，且風險各不相同，如海洋探勘、水下工程、海上交通管理及海洋科學研研究，與「離岸風電海域作業安全指引」適用對象及場域並不相同，建議引用國際海事組織或 G+ 等相關作業規範較為妥適。		
臺灣港務公司	1	表 14 內容(內文 44 頁)：新增低閃點燃料或氣體燃料之交付單(BDN)規定；本項內容屬法律、命令、實質法規命令位階之案件，建議內國法化做法為提供本案資訊予本公司參考使用。內容所提主政單位包括台灣中油公司、經濟部能源署、臺灣港務公司，其中港務公司對於該項主要需辦理事項為何。	考量港務公司協助管理我相關港口之營運，本案涉及船舶燃料交付單(BDN)格式及內容規定。本案將港務公司列為主政單位，主要是提供最新 BDN 格式內容資訊，並可藉由港務公司轉知各港口相關加油單位以履行 IMO 規定。 已配合修正本案報告，以明確貴單位權責。	P45 A2-42
	2	表 17 內容(內文 51 頁)：確定燃料是否符合 MARPOL 附錄 VI 和 SOLAS 第 II-2 章規定之取樣準則；本項建議以行政指導置於航港局官網公約履行專區(安全或環保專區)，以供相關單位參考。內容所提相關單位中本公司須配合事項建請說明，爰文件摘要說明中須提供適用兩公約在燃料加注時之取樣方式，屬主管機關訂定之。	同上述，將港務公司列為主政單位，主要是提供最新燃料取樣之資訊，並可藉由港務公司轉知各港口相關單位參考。 已配合修正本案報告，以明確貴單位權責。	P51 A2-137

交通部運輸研究所	1	期末報告書第 19 頁提及降低船舶溫室氣體排放之議題中，國際航線船舶討論採用「油井到艉流(Well-to-Wake, WtW)」或「考慮碳源之油艙到艉流(Tank-to-Wake, TtW)並搭配永續性概念」作為溫室氣體排放量計算方式，另目前國內水運溫室氣體排放量計算係採 TtW 方式，不含上游的生產製造和運輸燃料之過程，爰僅供貴局有關我國運輸部門之國內水運計算方式。	感謝指導。	N/A
	2	期末報告第 23 頁提及「二、國際海事組織 (IMO) 海事安全委員會(MSC)第 108 次會議重點內容」部分，因 MASS Code 非強制性及強制性章程已推遲至 2025 年及 2032 生效，又 MSC 第 109 次會議將於 2024 年 12 月 2 日至 6 日舉行，因該會議期間將進一步討論非強制性章程內容，建議於本次審查會議後，補充說明 MSC 第 109 次會議之 MASS-ISWG 35 之成果。	感謝指導。 MSC 第 109 次會議內容非本標案執行範疇。後續如有執行相關案件時將協助進行說明。	N/A
	3	期末報告書第 A2-140 頁提及「海事安全調查國經驗學習之制定(III.3/Circ.11)」部分，因該文件係 IMO 提供撰寫有關海事案件經驗教訓的指導及格式，格式包含「一般要求、標題、發生什麼事件、為什麼會發生及我們可以學習的教訓等」議題，建議航港局後續宜參考該文件之內容，持續滾動檢視貴局海事統計資料內容，以提升我國海事統計資料之內涵。	感謝指導。	N/A
航港局港務組	1	有關 MSC-MEPC.2/C18 內容為燃油取樣作業準則，「交通部航港局受理申請於商港區域內以油罐車提供	該通告與燃料之取樣相關，包括向船舶加注燃料之取樣方法與位置，	N/A

		船舶或港區機具設施加注燃料案件審查作業程序」及「交通部航港局受理申請於商港區域內以油駁提供船舶加注燃料案件審查作業程序」均有要求加油業者為船舶加油，應配合取樣，並應於船上留存，本案似與本組無涉，建議請船舶組廠商說明本組須配合事項。	考量「交通部航港局受理申請於商港區域內以油罐車、油駁提供船舶或港區機具設施加注燃料案件審查作業程序」中，亦包含裝載油品資料及船舶加注燃料安全作業程序等之相關規定，並經本案跨組會議討論，加入港務組知悉參考，但此份文件非屬強制性文書，可自行評估是否須修改內部規定、發布通告或僅作內部參考。	
	2	有關 MSC.1/Circ.1610/Rev.1 電子航海背景下海事服務的描述，國際商港係由港務公司經營管理，國內商港部分已委託港務公司經營管理，案內商港區域內涉及 VTS 及 PSS 之內容由港務公司辦理。本局所權管「彰化離岸風場之 VTS」為航安組之權管，相關單位原計畫納入本組部分予以刪除。	配合將港務組自 MSC.1/Circ.1610/Rev.1 之相關單位中移除。	P53 A2-117
航港局 船舶組	1	本委託案建議發布行政規則之情形，多屬適用行政程序法第 159 條第 2 項之情形，本局目前係登載於政府公報發布，爰請修正「函文周知相關單位」之作法。	配合將「函文周知相關單位」之作法修改為「登載於政府公報發布」。	P iv P9 P46 附件 2
	2	有關附件 7 我國尚未採納且近期未有更新之國際公約/章程決議案，請承商再行確認是否包含所有尚未採納部分，並補充評估採納建議及優先序。	配合檢視本案附件 7 相關內容，協助以各公約/章程之重要度優先順序排列。	附件 7
	3	另港務組表示:「國際商港係由港務公司經營管理，國內商港部分已委	配合將港務組自 MSC.1/Circ.1610/Rev.1	P53 A2-117

		託港務公司經營管理，案內商港區域內涉及 VTS 及 PSS 之內容係由港務公司辦理」。及本局所權管「彰化離岸風場之 VTS 為航安組之權管」請承商於本案期末報告修正時，將 MSC.1/Circ.1610/Rev.1 通告，相關單位原計畫納入本局港務組部分予以刪除。	之相關單位中移除。	
交通部航政司	1	首先感謝研究單位系統化分析國際公約，俾我國航政法規與時俱進，並與國際接軌。	感謝指導。	N/A
	2	A.1184（33）「需援助船舶之避難地準則」，研究單位目前將其列位重要度 4，經檢視該準則目的，IMO 建議沿岸國預先規劃適當緊急避難處所(港)、避難海域及安全錨泊地。亦建議建立避難地評估決策準則，要求主管單位應與港口單位協商，客觀分析避難申請之風險利弊，俾「需援助船舶」申請時，主管單位能作適當評估並縮短作出准否決定之時間，避免錯失黃金應處時間，導致災情擴大。這個建議案具有重要性，及參考價值；其重要性與「載運危險品緊急應變程序」雷同，爰建議將「需援助船舶之避難地準則」移列重要度 2，並研議將該準則重要內容適度內國法化。	感謝指導。 後續將依鈞部意見將 A.1184(33)之重要度排序修正為重要度 2。	P50

摘要

本研究旨在因應國際海事組織（IMO）「國際海事組織準法律文件履行章程（III Code）」的要求，協助我國完善 IMO 海事安全委員會（MSC）與海洋環境保護委員會（MEPC）相關決議案與通告案的內國法化作業。III Code 自 2016 年生效以來，要求會員國以系統化方式將國際公約及其修正案納入國內法律，並確保其有效執行，涵蓋法規制定、執法能力、證書簽發與檢驗，以及資訊通報等核心領域。本研究在此框架下，針對 MSC、MEPC 及 IMO 大會最新決議進行全面分析與評估，並提出我國航政機關的因應建議。

本研究依據 III Code 精神，建立系統化的國際海事組織準法律文件內國法化評估流程，分析國內法規現況與國際公約接軌程度。針對 IMO 文件的規定強度（強制性、建議性、資訊性文件），梳理與我國立法體系之「法律」、「命令、實質法規命令」、「行政規則」、「行政指導」之對應關係，並提出具體實施建議。本次研究聚焦 IMO 近期舉行的 MSC 第 108 次會議、MEPC 第 81 次會議及第 33 次大會所產出之決議案與通告案，透過蒐集相關會議資料，結合其他海事國家及船級協會的實務經驗，評估各文件對我國內國法化需求及適切應對方法，並與航政機關召開工作會議以確認後續執行的可行性。

為增進決策透明度與實務可行性，本研究以舉辦座談會方式，邀集政府機關、業界專家及學者共同參與，廣泛蒐集意見，並據此完善法制化建議。並為利後續主管機關執行內國法化作業時，可快速評估各決議案與通告案文件之重要程度，針對本次研析之相關文件，進行後續執行優先順序之分級，以供航政機關及相關單位應對參考。

本研究針對 MSC 第 108 次會議、MEPC 第 81 次會議及 IMO 第 33 次大會所產出的 85 份 IMO 文件進行梳理，並提出內國法化建議及完成期程。其中，建議於 2026 年前完成者共 38 份，2026 年後完成者 1 份，屬於資訊性且僅供參考者 23 份，與我國內國法化作業無關者 24 份。此外，針對「2023 年 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」進一步梳理 25 項新增內容，包括「主管機關義務」15 項，以及「主管機關滿意或認可」10 項。另為滿足我國後續內國法化及執行需求，本研究亦全文翻譯 15 份文件供參考使用。

關鍵字：國際海事組織(IMO)、海事安全委員會(MSC)、海洋環境保護委員會(MEPC)、國際海事組織準法律文件履行章程(III Code)、海上人命安全國際公約(SOLAS)、防止船舶污染國際公約(MARPOL)、船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM)、溫室氣體、海上自主水面船舶(MASS)

目錄

圖目錄 iii

表目錄 iii

名詞對照與縮寫 iv

第一章、緒論 1

一. 計畫緣起 1

二. 計畫時程與工作範圍 1

三. 研究團隊 2

四. 研究報告內容說明 4

第二章、IMO 決議案/通告之資料蒐集與研析 5

一、資料蒐集與研析流程圖 5

二、資料蒐集 6

三、資料研析方法 6

第三章、「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」 研析 13

一、研究方法與評估方式 13

二、評估流程 14

三、召開工作會議 14

第四章、MSC/MEPC 會議之重要議題 18

一、國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第 81 次會議重點內容 18

二、國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)第 108 次會議重點內容 ... 23

三、國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第 82 次會議重點內容 28

第五章、成果座談會 34

一、座談會摘要 34

二、座談會會議紀錄 35

第六章、IMO 決議案/通告之內國法化及 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果 39
一. 我國國內法現況 39
二. IMO 決議案/通告內國法化評估結果與具體修正建議 40
三.「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」研析結果 58
四. 期末成果總結 62
第七章、工作項目進度與查核項目 65
附件：會議紀錄、評估分析表、翻譯稿、成果座談會紀錄、IMO 原文資料 .. 67
附件 1：工作會議之會議紀錄及期中審查意見修正對照表 A1
附件 2：IMO 相關決議案通告因應事項評估分析表 A2
附件 3：IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析評估表 A3
附件 4：相關 IMO 文件翻譯稿 A4
附件 5：成果座談會紀錄 A5
附件 6：2025 年將生效之國際公約及章程相關決議案列表 A6
附件 7：我國尚未採納且近期未有更新之國際公約/章程決議案列表 A7
附件 8：本次梳理之決議案及通告後續處理方式分類 A8
附件 9：IMO 原文資料以及其他海事國家及船級協會針對 IMO 所發出之通告 A9
附件 9 檔案如連結：
(https://drive.google.com/drive/folders/1EQxh0hwXdehmDf-82wqAyi4zrziMY0F2?usp=sharing)

圖目錄

圖 1： 研究案組織分工架構圖 3
圖 2： 資料蒐集與研析流程圖 5
圖 3： 評估表格式及填寫原則 7
圖 4： 各 IMO 文件內國法化位階之評估原則流程圖....9
圖 5： 公約/章程修正案應採取之建議內國法化做法....10
圖 6： IMO 文書與我國法律位階及因應處理原則對照圖 11
圖 7： 第一類(主管機關義務)填寫方式之流程圖....15
圖 8： 第二類(令主管機關滿意、認可)填寫方式之流程圖 16
圖 9： 第三類(特許、豁免、等效)填寫方式之流程圖....17
圖 10： IMO 後續中期措施發展時程圖....18
圖 11： GFS 方案示意圖....19
圖 12： 經濟性措施與 GFS 整合示意圖 20
圖 13： 經濟性措施與 GFS 分開示意圖 20
圖 14： 研議中的 LCA 準則第三方驗證機制草案 21
圖 15： 船上碳捕捉系統示意圖 21
圖 16： 船上碳捕捉系統涉及到的海運監管邊界示意圖 22
圖 17： 氮氧化物以及硫氧化物和微粒物質排放管制區提案草案 (左：加拿大提案，右：挪威提案)....22
圖 18： MASS Code 草案架構....24
圖 19： MARPOL 附錄 VI 第五章草案架構....28
圖 20： GFS 草案執行內容示意圖 29
圖 20： 龍目海峽的努沙佩尼達群島和吉利馬特拉群島特別敏感海域示意圖 33
圖 21： 座談會照片記錄....38
圖 22： 計畫工作項目進度之甘特圖 65

表目錄

表 1： 本研究評估小組組織與成員 2

表 2： MSC 108 頒布之 IMO 決議案與通告.....6

表 3： MEPC 81 頒布之 IMO 決議案與通告 6

表 4： A 33 頒布之 IMO 決議案與通告.....6

表 5： 法制化位階與情況對照表 8

表 6： III Code 稽核重點對照表 11

表 7： GFS 討論內容重點彙整表 19

表 8： 制定 MASS Code 的工作路線 24

表 9： 制定替代燃料相關規定/準則的工作計畫.....26

表 10： 座談會議程表 34

表 11： 座談會意見及回應說明.....35

表 12： 屬法律、命令、實質法規命令位階，並需於 2026 年 1 月 1 日前完成公告採用之決議案一覽表(重要度 1) 41

表 13： 屬法律、命令、實質法規命令位階，並可於 2026 年 1 月 1 日以後辦理公告採用之決議案一覽表(重要度 3).....44

表 14： 屬法律、命令、實質法規命令位階，但建議以其他方式於 2026 年 1 月 1 日前完成內國法化之決議案一覽表(重要度 1) 44

表 15： 屬行政規則位階，建議於 2026 年 1 月 1 日前依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區之案件一覽表(重要度 2).....46

表 16： 屬行政規則位階，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表(重要度 4) 50

表 17：屬行政指導位階，建議於 2026 年 1 月 1 日前置於航港局官網公約履行專區以供相關單位參考之案件一覽表(重要度 2)....51

表 18： 屬行政指導位階，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表(重要度 4) 52

表 19： 無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各

機關(構)後續參考使用之案件一覽表(重要度 4) 53

表 20： 經評估無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理之案件一覽表(重要度 5).....55

表 21： 屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理之案件一覽表 ...58

表 22： 屬於第一類(主管機關義務)，但毋須因應處理之案件一覽表 58

表 23： 屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理之案件一覽表 59

表 24： 我國現行做法已可滿足相關要求之案件一覽表 60

表 25： 查核點與預訂完成時間表 66

名詞對照與縮寫

英文縮寫	英文全名	中文
BWMS	Ballast Water Management System	壓艙水管理系統
BWMP	Ballast Water Management Plan	壓艙水管理計畫
CII	Carbon Intensity Indicator	碳強度指標
CWQ	Challenging Water Quality	具挑戰性之水質
DCS	Data Collection System	燃料消耗數據收集
EEDI	Energy Efficiency Design Index	新船能源效率設計指數
EEXI	Energy Efficiency Existing Ship Index	現成船能源效率指數
EGCS	Exhaust Gas Cleaning System	廢氣清潔系統
ESP Code	International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers	國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程
GFI	Greenhouse Gas Fuel Intensity	溫室氣體燃料強度
GFS	Goal-Based Marine Fuel Standard	目標型海運燃料標準
GHG	Greenhouse Gas	溫室氣體
IBC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk	國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程
III Code	IMO Instruments Implementation Code	國際海事組織準法律文件履行章程
IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code	國際海事危險品章程
IMO	International Maritime Organization	國際海事組織
IMSBC Code	International Maritime Solid Bulk Cargoes Code	國際海事固體散裝貨物章程
IP Code	International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel	國際載運工業人員船舶安全章程
LCA Guidelines	Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels	海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	防止船舶污染國際公約
MASS	Maritime Autonomous Surface Ship	海上自主水面船舶
MEPC	Marine Environment Protection Committee	海洋環境保護委員會
MSC	Maritime Safety Committee	海事安全委員會

PPR	Sub-Committee on Pollution Prevention and Response	污染防治和應變次委員會
RO	Recognized Organization	認可組織
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan	船舶能源效率管理計畫
SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea	海上人命安全國際公約
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers	航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約
STCW Code	Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code	航海人員訓練、發證及航行當值標準章程
STCW-F	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel	漁船人員訓練、發證及航行當值標準國際公約
TtW	Tank to Wake	油艙到艉流(指燃料之下游溫室氣體排放)
ZNZs	Zero or Near Zero GHG Emission Technologies, Fuels and/or Energy Sources	零/近零溫室氣體排放技術、燃料和/或能源

第一章、 緒論

一. 計畫緣起

國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）為聯合國下屬之專門機構，其專門負責改善船隻在海上的安全和防止海洋污染。國際海事組織成員包括約 170 個會員國、政府間組織與非政府組織，架構分為大會（Assembly）、理事會（Council）、5 個委員會（Committee）及 7 個次委員會（Sub-Committee），並設有秘書長一職負責整體業務。IMO 之大會與各委員會決議對海事發展有決定性的影響，各國莫不在此殿堂角力以維護自身權益，其中海事安全委員會（MSC, Maritime Safety Committee）與海洋環境保護委員會（MEPC, Marine Environment Protection Committee）分別致力於安全、環保兩大主題，其每次會議均產出約十個決議案及數個通告。依據 2016 年 1 月 1 日生效之國際海事組織準法律文件履行章程(III Code)規定，會員國政府應確保履行國際義務之有效性，包括將國際公約修正案依有制度之系統化方式轉換成國內航政法規，確保其合法地採納、通過並履行。

因國際海事組織法律文件之要求中，部分文件為強制性質，亦有部分文件為建議性質，並留下部分讓船旗國主管機關認可、解釋或裁定之條款，爰需針對每次 MSC 及 MEPC 會議內容之決議產出採取適當之行動，包含將強制性文件進行內國法化、評估建議性文件合適之處理方式、通報航運界或驗船機構等相關單位；或訂定準則、統一解釋或程序書以供參據。

二. 計畫時程與工作範圍

本案之計畫時程與工作範圍如下：

(一)、 由具備國際及國內海事法令專業知能之人員成立評估小組，成員須包含領有我國有效驗船師執照者 3 人以上。

(二)、 資料蒐集及研析：

1. 蒐集第 108 次 MSC (MSC 108)及第 81 次 MEPC (MEPC 81)相關會議重點內容與其頒布所有決議案與通告，以及國際海事組織第 33 次大會(A 33)頒布之所有決議案。

2. 蒐集其他海事國家、地區及船級協會因應 IMO 會議決議之應處方式及所發出之相關通告，應至少蒐集 3 個國外做法做為參考。

(三)、 召開工作會議與航港局商議前項第 1 款決議案與通告內容之處理優先順序並對照國內航政法規，提出內國法化評估結果與後續推動內

國法作業具體作為建議(但不含內國法條文增、修訂之對照表草案)(評估表格式範本如服務建議說明書之附件)。

(四)、 第 107 次 MSC 及第 80 次 MEPC 決議案與通告文件包含：MSC.532(107)、MSC.534(107)、MSC.535(107)、MSC.537(107)、MSC.538(107)、MSC.540(107)、MSC.541(107)、MSC.543(107)、MSC.547(107) 、 MSC.1/Circ.1362/Rev.2 、 MSC.1/Circ.1663 、 MEPC.369(80)、MEPC.376(80)、BWM.2/Circ.80、MEPC.1/Circ.905，製作中、英文對照版（中文為主、英文為輔）。

(五)、 須舉辦 1 次座談會，向航商說明內國法化評估結果與蒐集回饋意見。

(六)、 提供 MSC 及 MEPC 相關專業知識諮詢服務，並於專案期間提供 KR CON(https://krcon.krs.co.kr/)線上軟體使用權帳號 1 組，以利查詢相關國際公約規定。

(七)、 其它因執行本案之必要性措施或會議，由航港局與廠商雙方商議後為之。

上述以外之書面或會議審查將視航港局後續規劃方式之需求，於定期與航港局召開之工作會議時就其急迫性、必要性另行召開或調整之。

三. 研究團隊

本計畫之研究團隊如下表 1，工作分工如下圖 1：

表 1：本研究評估小組組織與成員

姓名	具備我國有效驗船師執照	本計畫負責職務
黃建樺	是	計畫主持人，執行成果及進度管控、審查組工作之督導
郭學舉	是	協同計畫統籌，執行成果及進度管控、專家組 B 及綜整組工作之督導
周詠翔	是	協同計畫統籌，執行成果及進度管控、起草組及專家組 A 之工作督導
張明雄	是	審查內國法化之評估建議內容
吳昌政	是	審查相關文件之國內外做法以及對我國船舶影響研析結果
王昱傑	是	參考各國因應做法、相關船級協會通告以及本中心船級規範，針對相關 IMO 文件進行專業技術背景之研析

姓名	具備我國有效驗船師執照	本計畫負責職務
葉德生	是	整合起草組及專家組之研析結果，研擬適用於我國之內國法化建議
阮俊雄	是	針對相關 IMO 文件，進行我國國內法規之現況分析
李綺芳	-	因應相關 IMO 文件，綜整各國實務執行方式，並提供現場檢驗經驗分析
呂佩岳	-	蒐集 IMO、船旗國、船級協會相關文件，並彙整重點資訊
黃斯寬	-	針對相關 IMO 文件，進行我國船舶之影響分析
王慧慈	-	針對本案需求，草擬 IMO 決議案、通告之翻譯文件

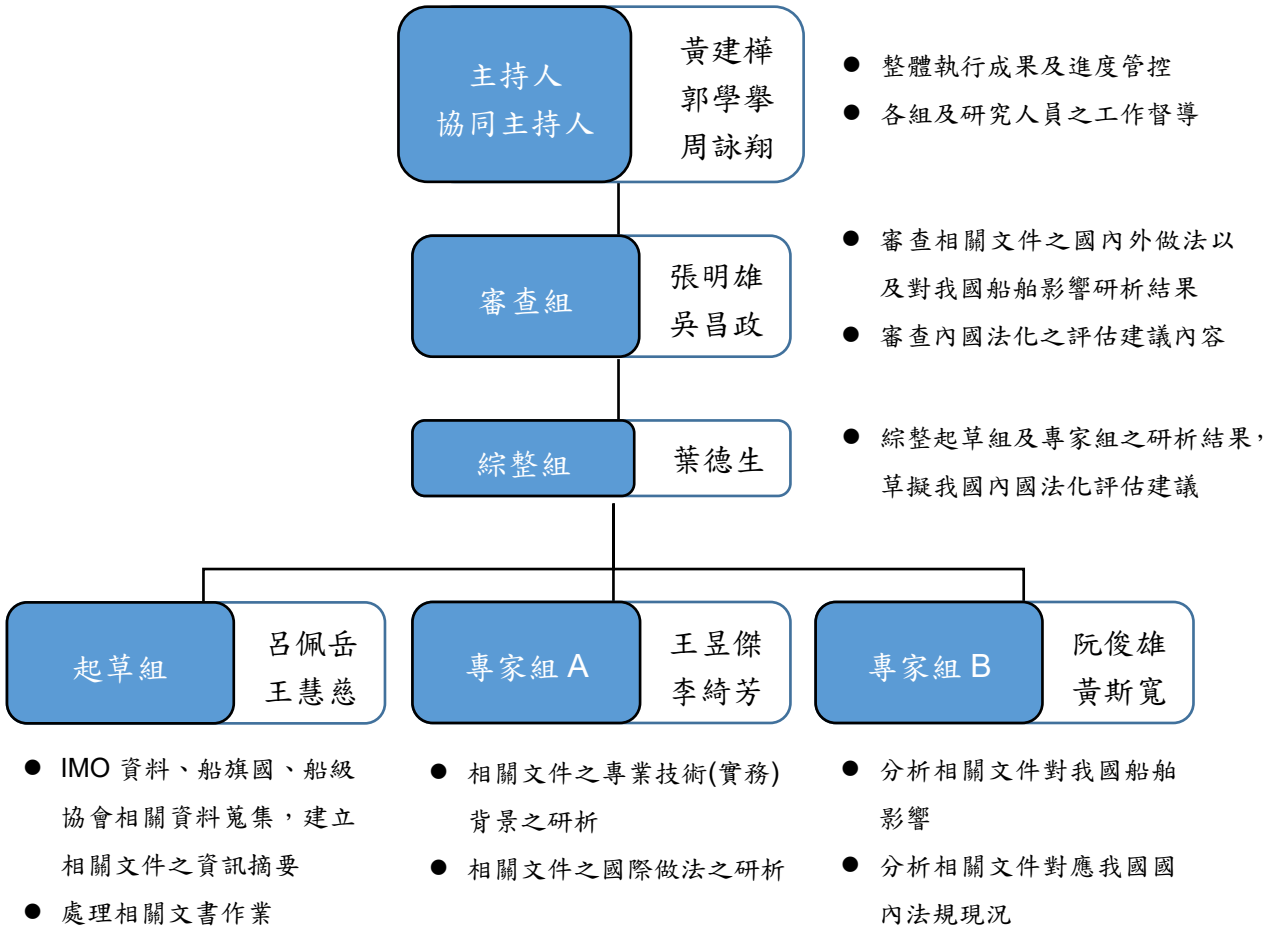


圖 1：研究案組織分工架構圖

四. 研究報告內容說明

本研究案期末報告，將依據 IMO 決議案/通告以及「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」之性質以及因應處理方式，分別建立相關研究之原則及方法，並於本報告第二章及第三章加以說明。

為向我國航商及相關單位說明本研究內國法化評估結果與蒐集回饋意見，本研究在 2024 年 10 月 14 日於交通部航港局(敦南大樓 1 樓演講廳)舉辦成果座談會，相關紀錄如第五章。

針對 IMO 決議案/通告之分析結果，本研究依據對應我國法律位階、我國現況，以及研析之建議處理方式，於第六章統整本案研究案之成果，供相關單位參考。

除上述內容外，其餘 IMO 會議產出之重點議題摘要內容，將整理於本報告第四章。

第二章、 IMO 決議案/通告之資料蒐集與研析

一、資料蒐集與研析流程圖

為利於系統性評估每一決議案/通告所應採取之行動，本計畫建立一評估流程，以說明各 IMO 文件之重點內容並評估因應事項，評估各 IMO 文件時亦會參考其他海事國家以及船級協會之海事通告，以確保研究團隊對於該文件之建議做法與國際做法一致，流程圖如下所示，各流程詳細評估做法如後述。

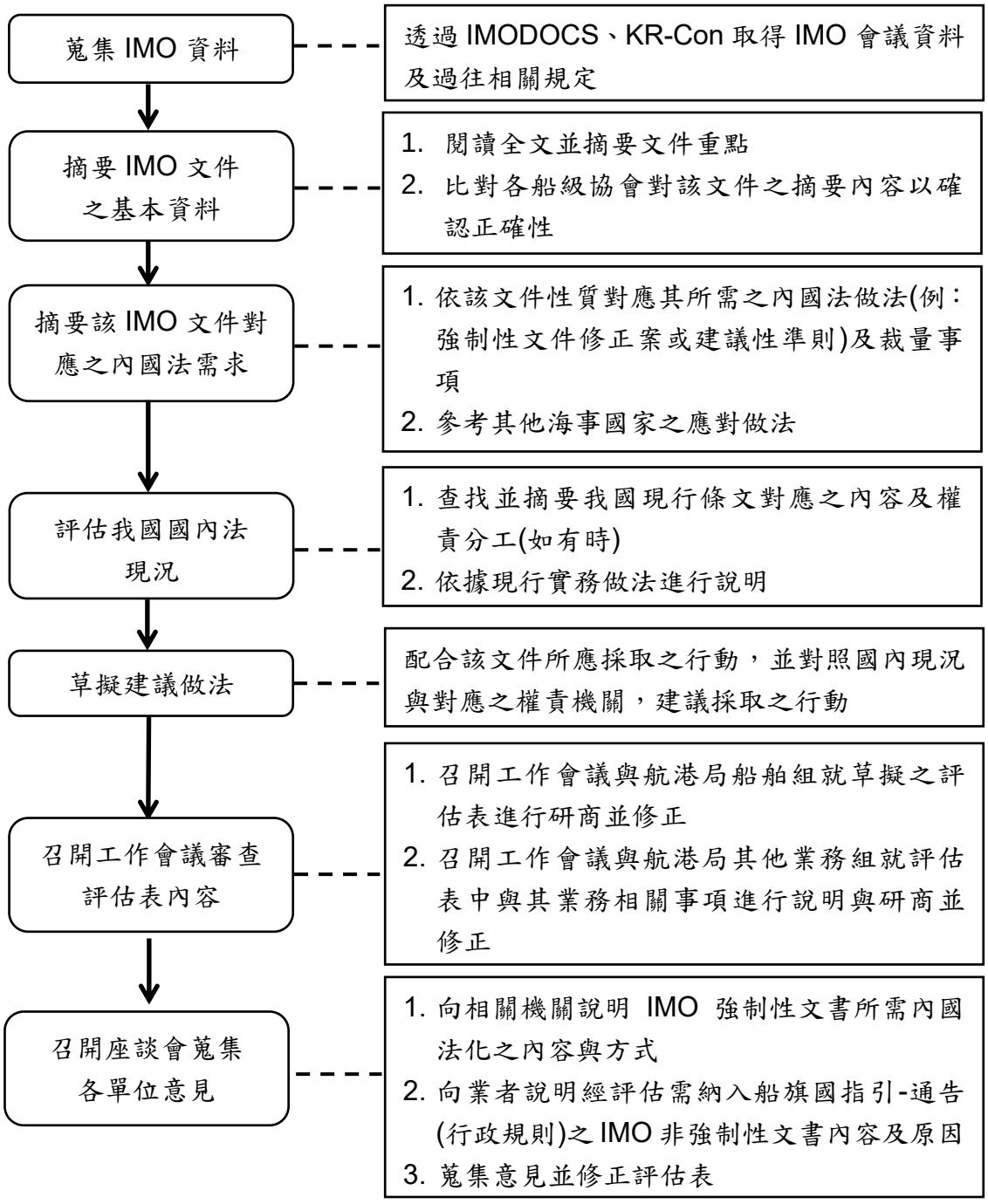


圖 2：資料蒐集與研析流程圖

二、資料蒐集

(一)、MSC 108、MEPC 81 與 A 33 頒布之所有 IMO 公約、決議案與通告

本次 MSC 108、MEPC 81 與 A 33 所發出之相關文件數量整理如下表 2 至表 4，各文件之編號、簡介等併同應處方式整理如附件 2。

表 2：MSC 108 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	18 份文件
通告	26 份文件

表 3：MEPC 81 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	9 份文件
通告	9 份文件

表 4：A 33 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	23 份文件
通告	0 份文件

(二)、其他海事國家及船級協會針對 IMO 所發出之通告資料蒐集

本計畫蒐集之其他海事國家及船級協會(class)因應 IMO 會議決議所發出之相關通告如附件 9。

三、資料研析方法

(一)、評估表格式及填寫原則，如下圖灰底處所示：

<table>
<tr><td colspan="4">決議/通告案基本資訊</td><td>國內法現況說明</td><td colspan="2">建議做法</td></tr>
<tr><td>決議/通告號：</td><td colspan="3">IMO 所發出之對應編號</td><td rowspan="9">1.說明該決議案/通告所涉及之內容對應我國相關法治體例之狀況檢視。

2.說明目前國內針對該內容是否已有相關法規或是實務做法。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">若為公約/章程修正案、準則、指南、統一解釋、性能標準：為其所修正(或有關)之公約章節/附錄。(非屬上述情況：則為 N/A。)</td><td rowspan="8">針對國際航線之船舶適用該決議案/通告時，我國所應採取之行動。

監管方式(若毋須監管者此項毋須填寫)：依該決議案之性質，配合現行我國相關法規之檢查機制提出合適之監管方式。

影響評估(建議修正法律、規則或公告採用時)：
1.若為國際公約之規定或強制性章程修正案，因其為統一之國際標準，故毋須特別針對該規定之實施進行影響評估(為我國落實 III Code 之必要落實規定)。我國航行國際航線之船舶若無遵循國際公約之規定，到訪國外之港口時亦將有留置之風險。故影響評估之寫法架構統一為:「此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致」。
2.若為國際公約之建議性章程或有關提前實施公約修正案之情況，則將針對新造船舶、現成船舶以及該政策實施後對相關業者之影響等面向進行相關評估，並置於評估表中。</td><td rowspan="8">針對國內航線之船舶適用該決議案/通告時，我國所應採取之行動。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">該決議案/通告之中英文標題</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">該決議案主要適用之船舶種類</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">該決議案/通告內容之主要影響對象</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案、章程修正案、準則、性能標準、統一解釋、指南、其他；性質分為強制性、建議性、資訊性文件等</td><td>生效日期：</td><td>該文件生效日期</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">1.全文翻譯：公約修正案(但不含 IMDG Code、ESP Code、IMSBC Code 或是 IBC Code 之貨物清單等過於技術性或是僅為貨物資訊修正之內容)、文件內容對航政機關具有政策參考性、文件內容雖為船舶技術標準但實務上有使用中文之重大需求。
2.毋須翻譯：該文件內容與航政機關權責較無直接關聯、該文件內容為船舶技術標準且實務上使用皆以原文為主、現行國內航線並無使用該文件內容之需求。
3.摘要翻譯：公約修正案(IMDG Code、ESP Code、IMSBC、IBC Code 中與政策性有關之內容)，以及重要性介於上述兩者之文件，經工作會議協商定之。</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.依據該文件性質對應其所需之內國法化做法(依據過往 A.1187(33) 中 IMO 預期會員國採取行動之邏輯進行評估)。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：包含船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">列出與該決議案/通告有關之文件以利後續查詢其他相關資料(例如其他國家因應該決議案/通告之做法)。</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">由研究團隊閱讀該文件全文並比對船級協會對該文件之摘要後，概要簡介該文件之內容。</td></tr>
</table>

圖 3：評估表格式及填寫原則

(二)、建議做法與監管方式之評估原則：

1. 我國法制化做法建議評估做法：參照行政程序法、中央法規標準法及司法院及所屬機關法制作業應注意事項相關條文，以表 5 之位階進行研析建議。

2. 建議主政單位：法制化位階為法律、命令、實質法規命令、行政規則類別者，參照相關法規內容及權責分工，建議對應之主政單位。

表 5：法制化位階與情況對照表

法制化形式	法律位階	說明與適用情況
制定或修正母法	法律	適用情形： 1.公約或章程內容涉及創設、剝奪或限制人民權利義務。 2.授權事項或罰則之制定、修正或廢止。
訂定或修正船舶相關子法	命令	說明：依其性質稱規則、辦法、標準等，應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。 適用情形：涉及須增訂或調整之細節性、技術性事項並具對外效力之條列式法規命令，以規範船舶應遵循規則。
公告採用	實質法規命令	說明：經法律授權應訂為法規命令之事項，因其規範內容簡單或複雜繁瑣，如以法規形式訂定有所困難，得經法律授權，以公文程序「公告」或「令」發布，且仍應刊登政府公報，不適用中央法規標準法所定法規名稱、法條形式之規定，其修正、廢止，亦同。 適用情形： 1.IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案，其強制性案件主要為公約或章程之條文增（修）訂（如相關檢驗及文件等規範），及航行國際航線船舶所須遵循條文。（屬 IMO 未來新增完整章程如國際載運工業人員船舶安全章程，與現行法規扞格，應評估另訂子法或修正現行法規）。 2.經評估為確認我國有執行需求之非強制性公約或章程之決議案。 3.決議案內容涉及證書、符合文件（國際船舶安全管理章程、防止垃圾污染規則等）或其他航行必要文件之增修。 4.其他（如提前實施、特殊要求或重大政策之決議案等）。
船旗國指引之通告（Flag State Instructions-Circular）	行政規則	說明：為協助下級機關或下屬官員統一解釋法令、認定事實、及行使裁量權，而訂頒之解釋性規定及裁量基準。 依據行政程序法第 160 條第 2 項，應由其首長簽署，並登載於政府公報發布之。 適用情形：基於現行船舶法規（法律、命令、實質法規命令）規定，參考 IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明，且我國有參照適用需求。
船旗國指引之須知（Flag State Instructions-Notice）	行政指導	說明：行政機關在其職權或所掌事務範圍內，為實現一定之行政目的，以輔導、協助、勸告、建議或其他不具法律上強制力之方法，促請特定人為一定作為或不作為之行為。 依據行政程序法第 167 條，應以書面、言詞或其他方式明示行政指導之目的、內容、及負責指導者等事項。除行政上有特別困難外，如相對人請求交付文書時，應以書面為之。 適用情形：有關船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用。

3. 各 IMO 文件內國法化位階之評估原則流程圖及對照圖：

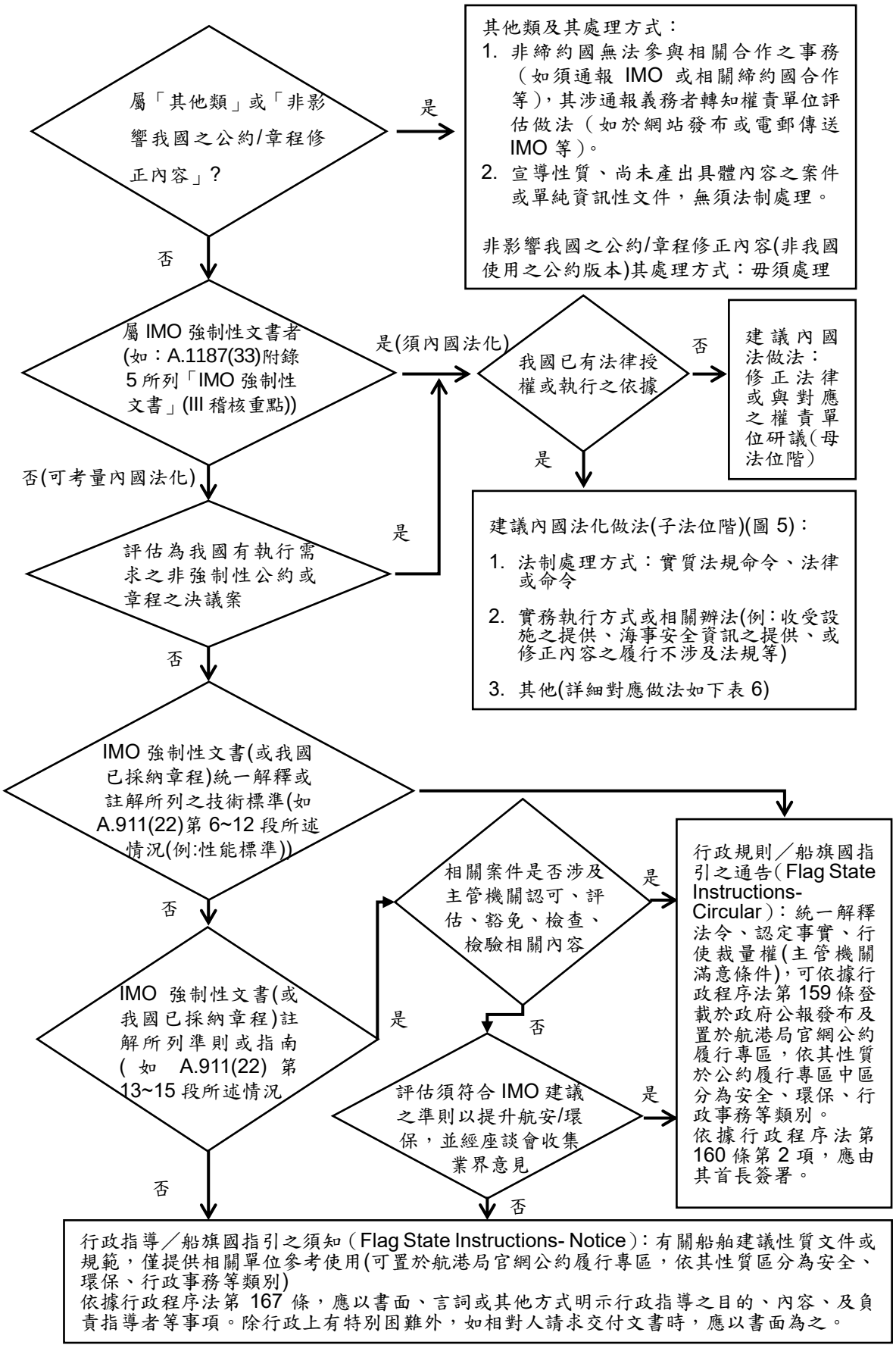


圖 4：各 IMO 文件內國法化位階之評估原則流程圖

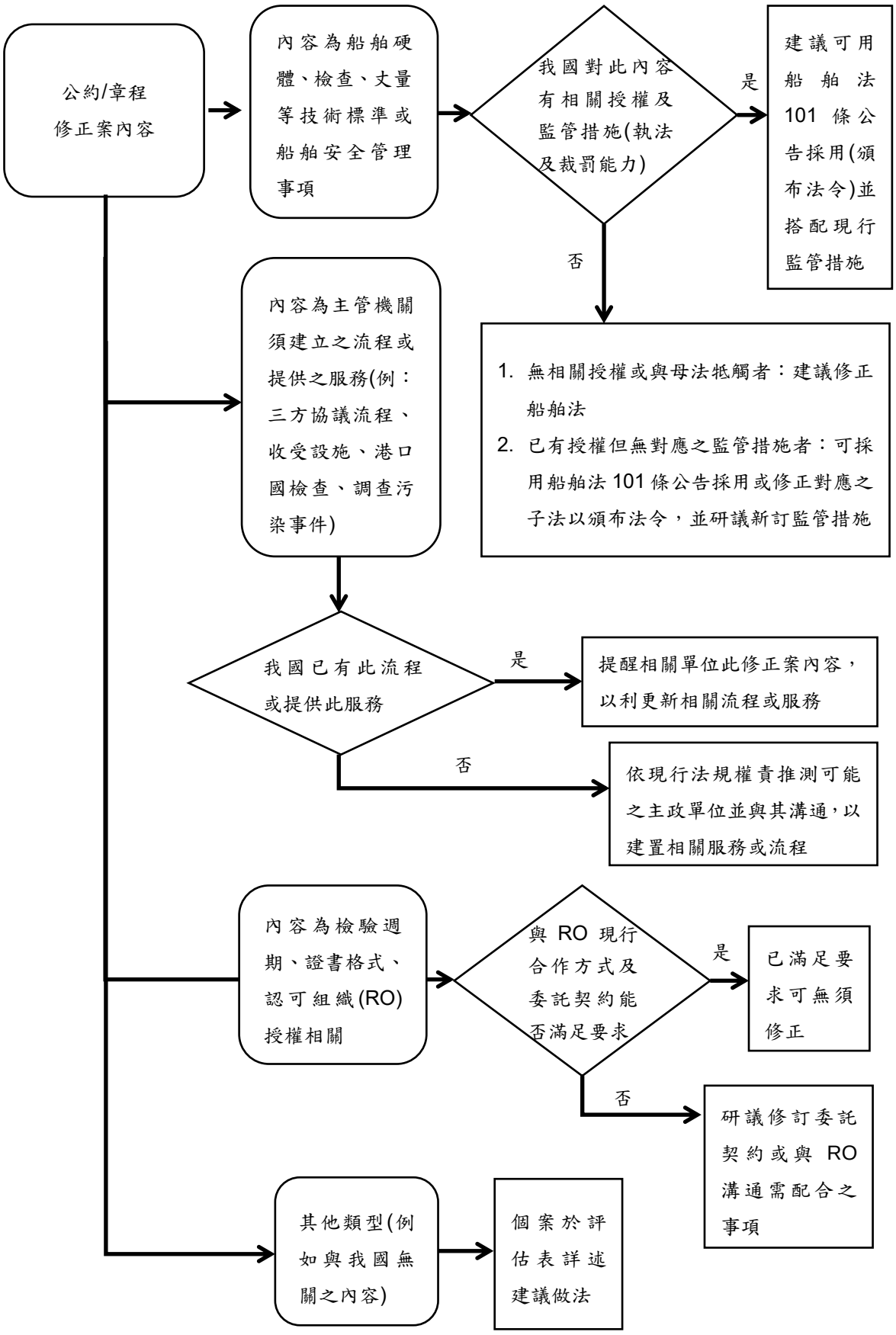


圖 5：公約/章程修正案應採取之建議內國法化做法

表 6：III Code 稽核重點對照表

履行 III Code 之內容	概要說明	稽核之審查重點
依公約規定進行立法並有相關罰則	各締約國政府承擔義務頒布一切必要的法律、法令、命令和規則，並採取一切必要的措施，使本公約充分和完全生效(或決定其適用範圍)	應有對應之法令規定及其罰則規定與案例說明
執行立法之能力	除有法規條文外，應有執行該條文之能力，例如調查污染事件	應有對應之調查權責以及執行狀況案例
港口國管制檢查	應有執行港口國管制之條文，執行查驗證書以及船舶適航性	應有港口國管制檢查之立法以及執行狀況案例
授權人員簽發證書以及律定檢驗週期	應依據公約規定制定證書之效期以及檢驗證期，並可委託認可組織執行	應有相關立法文字或委託契約
證書格式以及語言	證書應使用公約要求之格式印寫。如所用語文不是英文或法文，則證書文本應包括有上述兩種語文之一的譯文	證書格式應符合公約證書格式要求
回報 IMO 相關資訊	締約國政府承擔義務將相關文件送交 IMO 的秘書長保存以及其他公約要求之資訊(例如港口收受設施回報、或是會員國之合作項目)	應有將相關必要之資訊回報給 IMO
三方協議	特殊老舊船舶所協商之特別航線、新危險貨品之運輸標準、特別航線雙邊國家規定	應有三方協議之書面流程機制
提供相關服務	例如：無線電台、海氣象資訊、港口收受設備、船舶交通服務、搜救、合規燃油供應以及水文服務	應依據公約要求提供該類服務給沿岸船舶或到訪我國之船舶
授權委託認可機構執行業務	公告授權委託認可機構執行之業務內容，包含： 廠商認可：例如救生艇筏服務站、電子紀錄簿廠商認可、鋼板測厚公司等 設備認可：例如消防設備、電氣設備等 文件認可：例如船上結構通道手冊、貨物繫固手冊之認可等	應公告我國授權委託認可執行該業務或對應之申請程序
豁免、等效之通報	主管機關如採用替代方法達到公約要求之同等安全(或防污)程度，應將其詳細資料送交 IMO 並分別轉知各締約國政府	我國因無法直接通報 IMO，故應參考其精神將該資訊公開給其他會員國或以電子郵件方式提供給 IMO

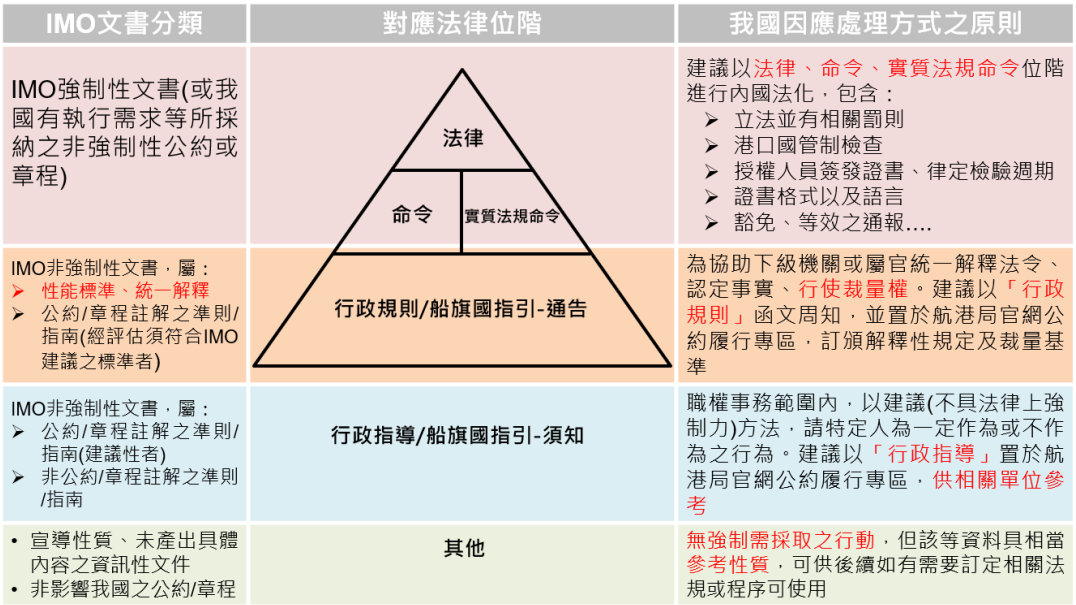


圖 6：IMO 文書與我國法律位階及因應處理原則對照圖

(三)、與航港局工作會議過程

本計畫經蒐集完 MEPC、MSC 及其他相關資訊後，與航港局召開工作會議進行研商討論，工作會議方式由研究團隊逐一介紹各決議案與通告內容後，並提出對應之初步建議執行做法以供討論，並於會後修正納入航港局之建議。

第一次工作會議： 於 113 年 5 月 9 日以線上會議方式召開，重點為擬定 A 33 決議案之內國法化建議方式。

第二次工作會議： 於 113 年 5 月 29 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 81 決議案之內國法化建議方式。

第三次工作會議： 於 113 年 6 月 13 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 81 通告之內國法化建議方式。

第五次工作會議： 於 113 年 9 月 6 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 108 決議案之內國法化建議方式。

第六次工作會議： 於 113 年 9 月 18 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 108 決議案及通告之內國法化建議方式。

第七次工作會議： 於 113 年 9 月 23 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 108 通告之內國法化建議方式。

第八次工作會議： 於 113 年 10 月 7 日以實體會議方式於航港局 501 會議室召開，針對本案研析成果，與航港局各組討論以確認評估內容之正確性。

(註：第四次工作會議為討論「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」之內國法化建議方式，相關內容載於本報告第三章)

上述會議紀錄及簽到表如附件 1。經與航港局商議後產出之 MEPC 及 MSC 各文件因應方式表格如附件 2。

第三章、「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」研析

一、研究方法與評估方式

針對本次 IMO 第 33 次大會(A 33)發布之 A.1187(33)決議案「2023 年關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」，本案協助航港局梳理我國尚未處理之未詳盡清單項目，並參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」之成果，與 IMO 第 32 次大會(A 32)發布之 A.1157(32)決議案「2021 年關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」進行比較，以確保我國主管機關之權責項目皆已完成評估。

為明確各未詳盡清單項目之規定背景、我國現況以及建議之因應措施，上述研析結果將以表格方式呈現，表格之論述方式摘要如下：

(一)、該項未詳盡清單之基本資料：

1. 屬性分類：

   (1) 第一類(主管機關義務)：例如立法程序、港口收受設施之提供、會員國相關資訊傳遞等。

   (2) 第二類(令主管機關滿意、認可)：例如國際海事組織文件中所述「令主管機關滿意」條款之處理方式。

   (3) 第三類(特許、豁免、等效)：例如豁免、等效時溝通與通報。

2. 公約/章程條號及內容：摘要公約/章程條號以及中文摘要內容。

3. 條文涵義精神說明：因部分公約條文中無法明確看出 IMO 預期主管機關執行之行動，故經判讀有需要時，將額外說明其具體要主管機關執行之事項(例如法規背景等說明)。

(二)、我國現況說明：

1. 權責單位：依據我國現行法規之權責單位分工，列出其權責單位，例如海洋委員會、交通部、交通部航港局、行政院環境保護署、臺灣港務股份有限公司等。

2. 現行規定說明：說明現行國內法規定內容。

3. 現行實務執行狀況：說明現行國內實務執行狀況。

(三)、建議做法與期程：

1. 現行做法是否已能滿足該項問題：

   (1) 是：說明符合之原因及該項之建議回應文字(如適用時)。

   (2) 否：依據該項之重要程度以及必要之時程，填寫建議期程及做法。

2. 建議期程：建議後續改善符合該項之達成期程。

3. 是否需於航港局官網公告我國指引：

   (1) 是：須由主管機關公告我國採用之統一解釋或標準者。(原則適用於第二類(令主管機關滿意、認可))

   (2) 否：僅須由主管機關內部確認是否符合公約要求者。

4. 建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：提供我國因應該項目之建議做法，並協助搜尋其他國家是否有相關因應做法以提供做為參考。

二、評估流程

為能對 IMO 所列舉之未詳盡清單項目建立系統化之評估方式，本案分別針對第一類(主管機關義務)、第二類(令主管機關滿意、認可)以及第三類(特許、豁免、等效)之評估方式製作評估流程圖，如下圖 7 至圖 9 所示。

三、召開工作會議

本案期末報告已完成 A.1187(33)決議案之研析評估，共計處理 25 項未詳盡清單項目，並與航港局召開工作會議進行研商討論，工作會議方式由研究團隊逐一介紹各未詳盡清單內容，以及對應之初步建議執行做法以供討論，並於會後修正納入航港局之建議。

第四次工作會議： 於 113 年 7 月 4 日以線上會議方式召開，重點為擬定「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」之內國法化建議方式。

上述會議紀錄及簽到表如附件 1。經與航港局商議後產出之未詳盡清單研析建議說明整理如附件 3。

第一類(主管機關義務)填寫方式之流程圖

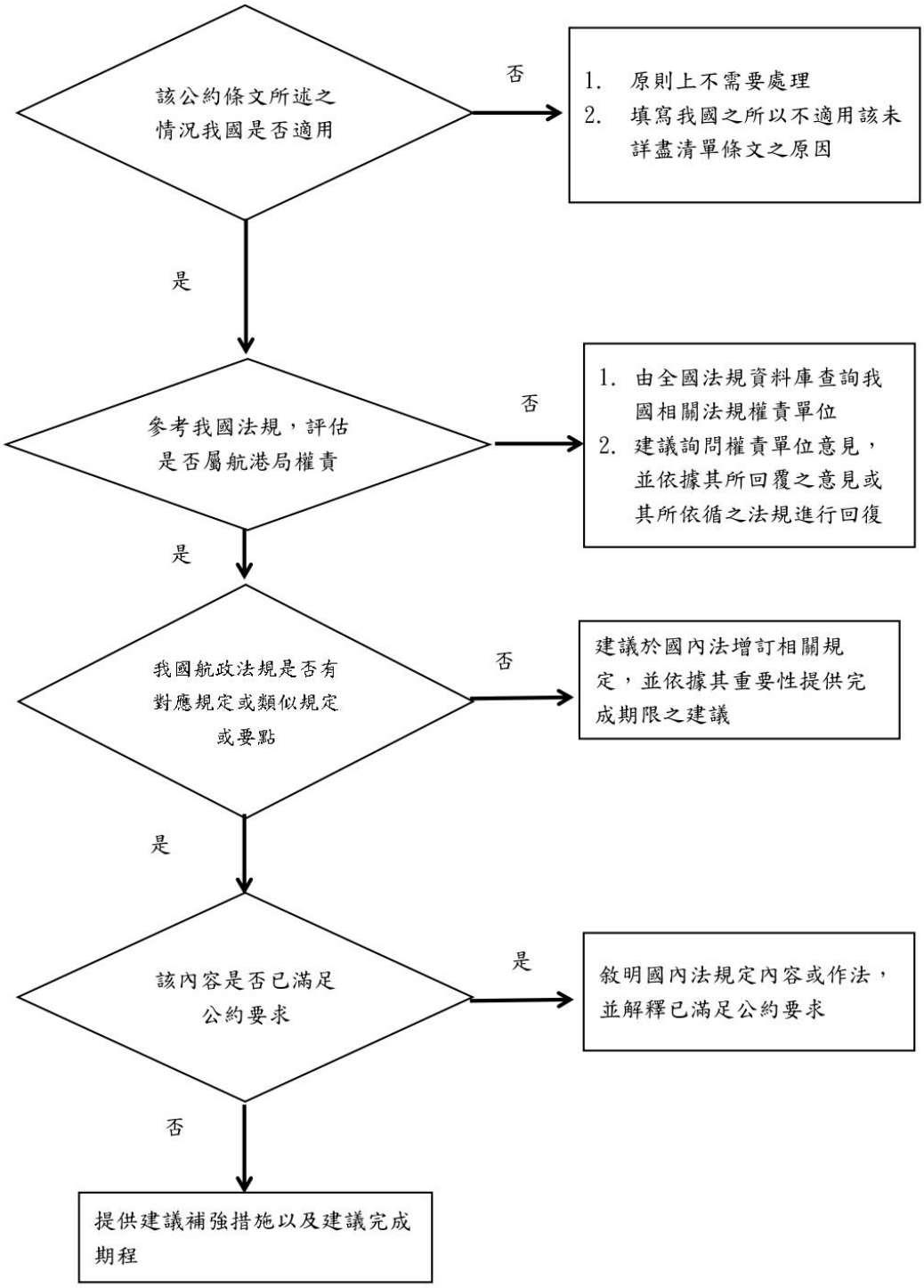


圖 7：第一類(主管機關義務)填寫方式之流程圖

第二類(令主管機關滿意、認可)之認可標準判定流程圖

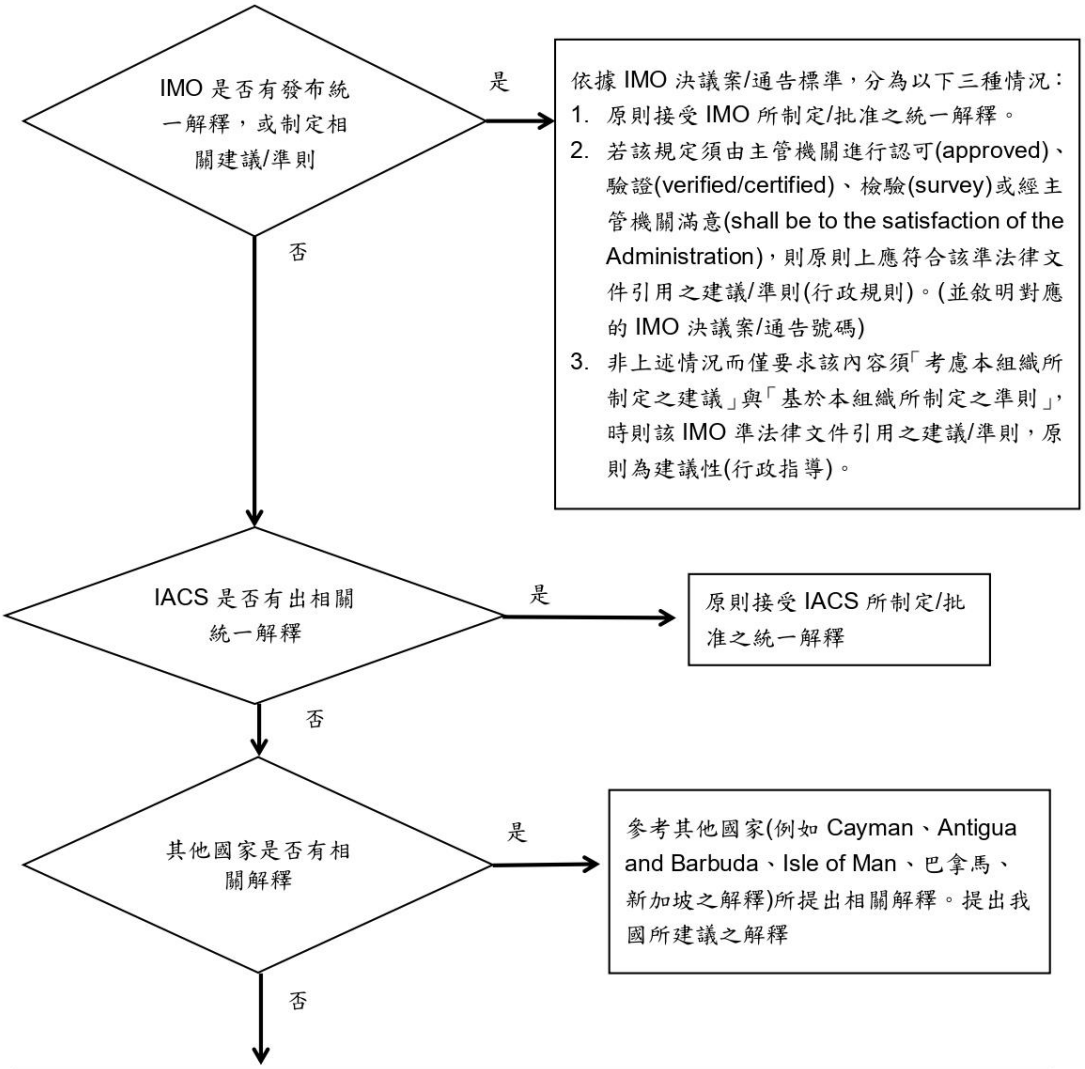


圖 8：第二類(令主管機關滿意、認可)填寫方式之流程圖

第三類(特許、豁免、等效)填寫方式之流程圖

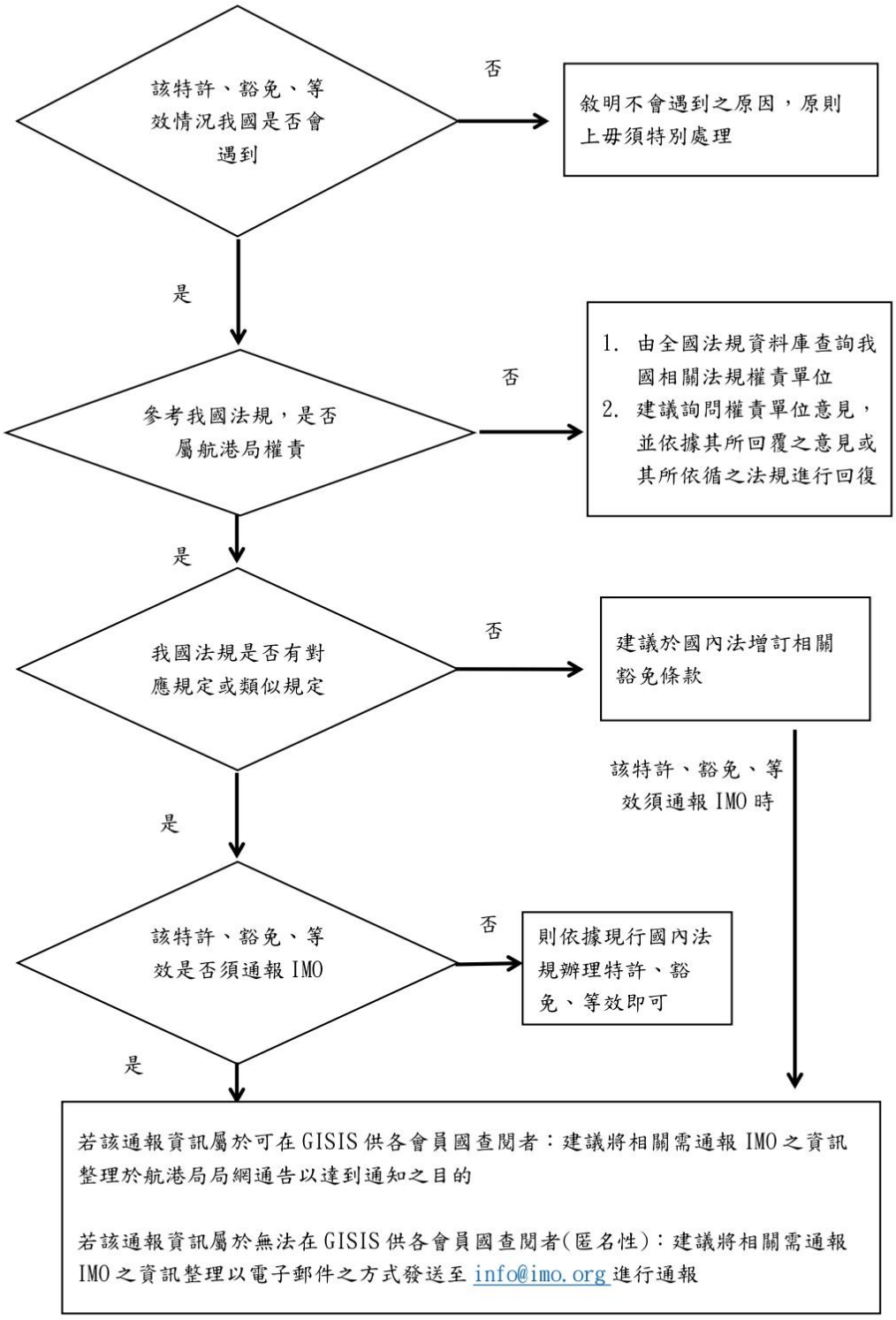


圖 9：第三類(特許、豁免、等效)填寫方式之流程圖

第四章、 MSC/MEPC 會議之重要議題

除 IMO 已決議須因應之事項外，本計畫亦將摘要其他 MSC、MEPC 會議討論之重點議題，提供主管機關及海運相關業界了解最新 IMO 發展資訊，以利後續相關議題若正式成為 IMO 會議決議時，事先有所了解及對應。

一、國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第 81 次會議重點內容

(一)、 降低船舶溫室氣體排放議題：

1. 2027 年預計實施的溫室氣體減排中期措施，即目標型海運燃料標準(Goal-Based Marine Fuel Standard, GFS)方案與經濟性措施，本次會議尚未能就具體細節達成共識，後續 IMO 將再舉行一次專家研討會，針對全面影響評估進行討論，並預計在今年 9 月 MEPC 82 完成中期措施(技術性與經濟性措施)的最終評估報告，並於明年 MEPC 83 批准相關的防止船舶污染國際公約(MARPOL)修正案，預計 2027 年正式生效執行。後續 IMO 溫室氣體減排中期措施發展時程如圖 10。

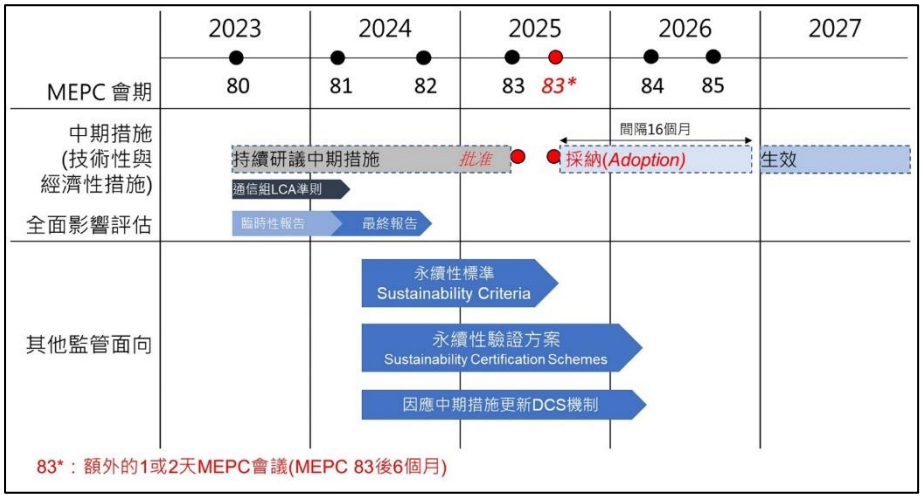


圖 10：IMO 後續中期措施發展時程圖

2. IMO 溫室氣體減排中期措施最新發展

(1). 技術性措施：

i、 背景：各會員國已達成共識，將採用目標型海運燃料標準(Goal-Based Marine Fuel Standard, GFS)作為技術性措施(示意圖如下圖 11)。

ii、 GFS 概念簡介：要求船舶在每一日曆年所使用燃料/能源的溫室氣體強度不得超過 IMO 所規定的強度標準，並藉由逐

步加嚴方式，減少國際航線船舶全生命週期溫室氣體排放。目前討論中的重點整理如下表 7。

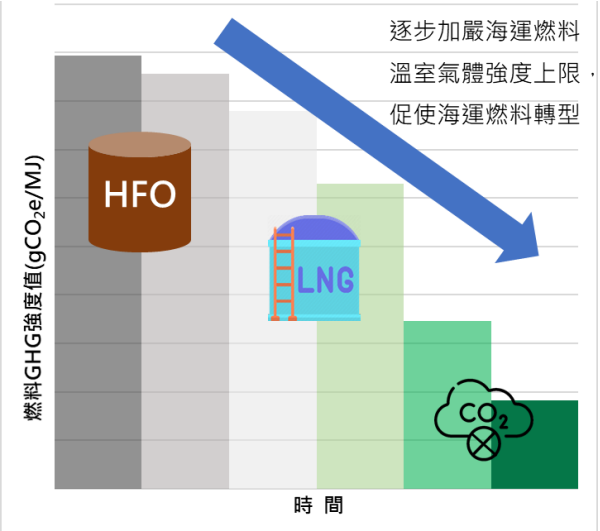


圖 11：GFS 方案示意圖

表 7：GFS 討論內容重點彙整表

面向	討論內容
適用船型	適用所有船型或僅適用 EEDI 船型
適用噸位	總噸位 5,000 以上或擴大至 400 以上
溫室氣體排放量計算方式	採用「油井到艉流(Well-to-Wake, WtW)」或「考慮碳源之油艙到艉流(Tank-to-Wake, TtW)並搭配永續性概念」
基線值、折減係數及折減頻率	決定基線值、制定折減係數(線性或 S 曲線)、加嚴標準的頻率(每 3 年或 5 年)
彈性措施	船舶不符合排放標準時的補救/因應措施

(2). 經濟性措施：

i、 背景：MEPC 80 已決議將同步進行全面影響評估並持續發展各種可能之經濟性措施組合。

ii、 本次會議對於目前的 8 個備選中期措施方案進行討論(註：其中 6 個有涉及經濟性措施元素)，架構上主要分為以下兩種，但尚未能決定該採用那一種經濟性措施，仍需對候選的經濟性措施方案進行全面影響評估。

(a). 將經濟性措施與 GFS 整合，對溫室氣體排放強度超標者課徵費用並回饋給優於合規者(示意圖如下圖 12)。

(b). 將經濟性措施與 GFS 分開，單獨對非屬溫室氣體零排放(或接近零排放)的燃料課徵排放費(費率依據該燃料的

溫室氣體強度而定)並回饋給使用溫室氣體零排放(或接近零排放)燃料者(示意圖如下圖 13)，以促使溫室氣體零排放(或接近零排放)燃料者的產製。

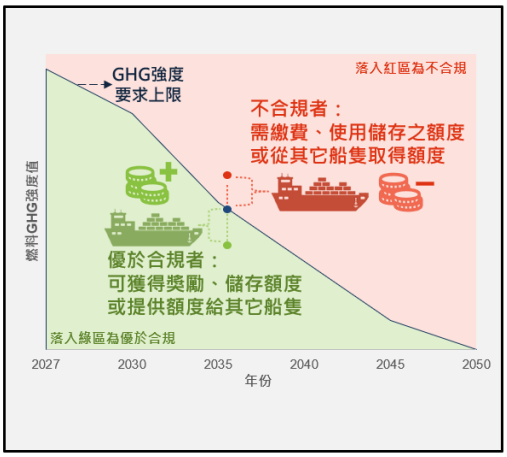


圖 12：經濟性措施與 GFS 整合示意圖

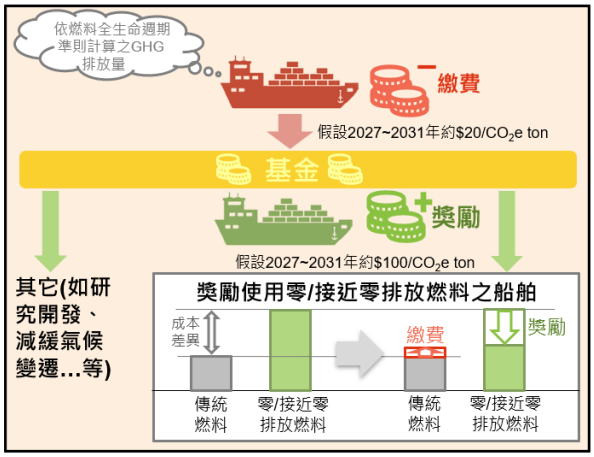


圖 13：經濟性措施與 GFS 分開示意圖

(3). IMO 溫室氣體減排中期措施的下一步發展：

i、 預計 7 月舉行一次專家研討會(GHG-EW)，針對全面影響評估進行討論，進一步制定一籃子候選的溫室氣體減排中期措施 (the basket of candidate mid-term GHG reduction measures)。

ii、 預計於 9 月底 MEPC 82 的前一周，額外舉行一次溫室氣體減排會間工作組(ISWG-GHG)會議。

(4). 對於溫室氣體減排之獎勵措施：

i、 背景：在 MEPC 第 79 次會議時，IMO 發布 MEPC.366(79)決議案，邀請各會員國針對船舶碳強度評級(CII)表現良好的船舶，可以評估自願性提供相關獎勵措施。

ii、 因應上述背景，香港政府針對 2024 至 2026 年間總噸位 5,000 以上且 CII 評級為 A 級或 B 級之香港籍船舶，提供每個對應年份港幣 20,000 元之獎勵。(參考 MEPC.1/Circ.912 通告)

3. 海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)後續修正方向：

(1). 部分會員國參考其他業界(例如航空業)做法，針對後續實務執行永續性標準(Sustainability Criteria)及永續性驗證方案(Sustainability Certification Schemes)，提議由 IMO 擔任監管機構並建立驗證機制，以認證執行永續性驗證之機構。這些驗

證機構將負責進行永續性驗證，而後併同燃料交付單(Bunkering Delivery Note, BDN)將相關資訊傳遞至船上，而後續由主管機關/認可組織透過 DCS 進行最後驗證(如圖 14)。經討論，後續將繼續研議相關驗證之機制。

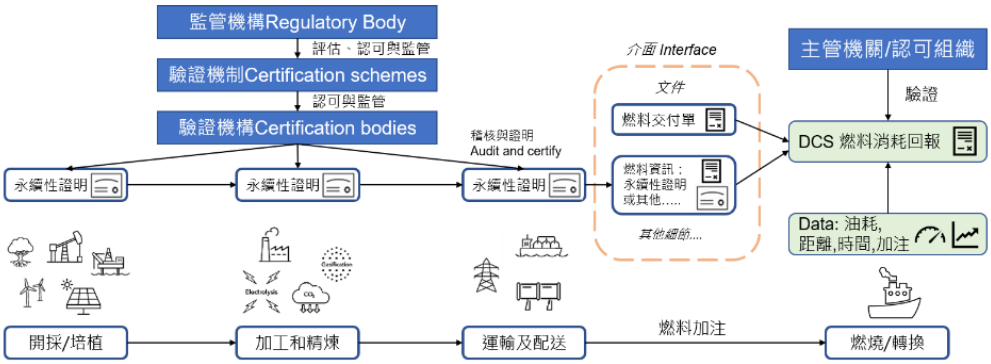


圖 14：研議中的 LCA 準則第三方驗證機制草案

(2). 本次會議同意成立海運燃料全生命週期溫室氣體強度工作組(GESAMP-LCA WG)，對於執行 LCA 準則的技術性議題進行複審。

4. 船上使用碳捕捉系統(onboard CO_2 capture)：

(1). 背景概念：船上碳捕捉系統係將船舶排放艉氣之二氧化碳進行捕捉並儲存，後續再藉由再利用或封存之方式處理，以減少船舶二氧化碳排放(如圖 15)。

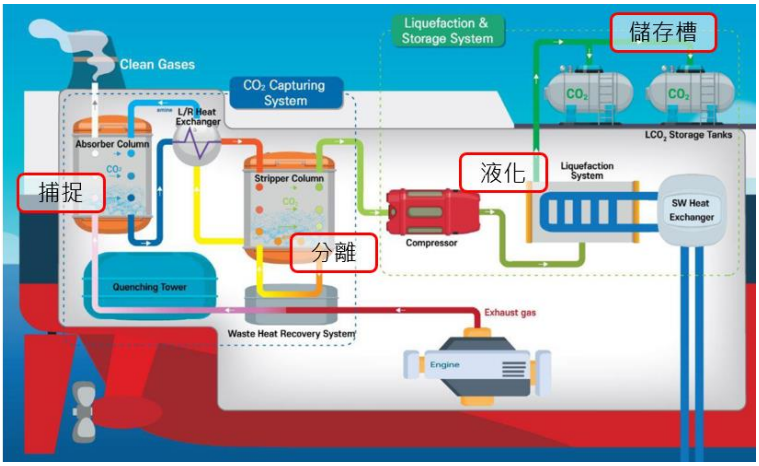


圖 15：船上碳捕捉系統示意圖

(2). 現行討論議題：將碳捕捉系統減排效益納入相關 IMO 文書(例如 EEDI、現成船能源效率指數(Energy Efficiency Existing ship Index, EEXI)與碳強度指標(Carbon Intensity Indicator, CII))時，會涉及到海運監管的邊界範圍(如圖 16 所示)，在計算溫室氣體排放時，邊界之選取可為：(a)、(a)+(b)或(a)+(b)+(c)。

然而，不同邊界的計算結果亦會不同。

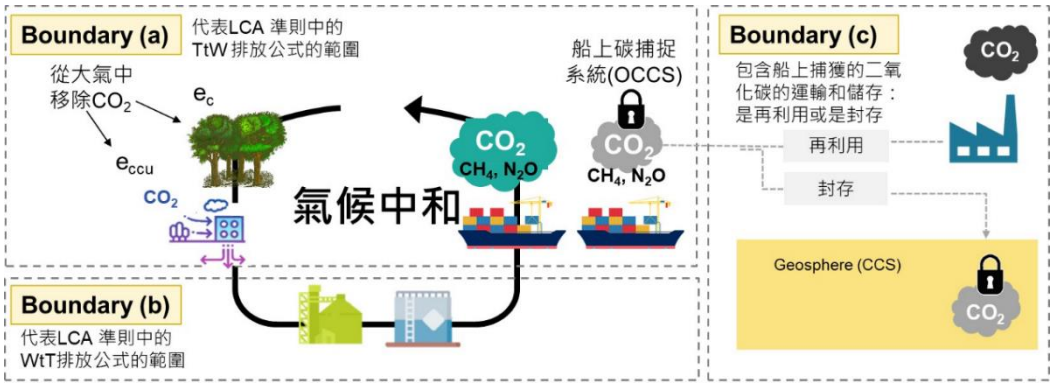


圖 16：船上碳捕捉系統涉及到的海運監管邊界示意圖

(3). MEPC 81 會議產出：決議暫不考慮上述邊界議題，而是先啟動制定船上使用碳捕捉系統監管框架的工作計畫，主要包含：

i、 檢視目前 IMO 監管架構；

ii、 探討如何將該系統納入 IMO 監管框架(包含對國際航線船舶上所捕捉之 CO_2 進行核算、查證及驗證的可能方式)；

iii、 檢視該系統的技術發展狀況(包括其溫室氣體減排潛力)；

iv、 考量整個價值鏈中不同區塊的議題，比如監測適用於陸上設施的法規發展。

(二)、 海洋塑膠垃圾議題：

1. 為減少海洋塑膠垃圾，本次會議除採納有關貨櫃掉落通報的 MARPOL 修正案(2026 年 1 月 1 日生效)，亦批准「以海運貨櫃運輸塑膠顆粒之建議」通告。

(三)、氮氧化物以及硫氧化物和微粒物質排放管制區議題：

1. 加拿大與挪威分別提出希望新增的氮氧化物以及硫氧化物和微粒物質排放管制區(Emission Control Area)(圖 17)，會議已批准前述提案，並預計於 MEPC 82 採納對應之 MARPOL 修正案。



圖 17：氮氧化物以及硫氧化物和微粒物質排放管制區提案草案

(左：加拿大提案，右：挪威提案)

二、國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)第 108 次會議重點內容

(一)、海上自主水面船舶議題

1. 背景：

(1). 海上自主水面船舶(Maritime Autonomous Surface Ships，簡稱 MASS)為一種能在不同程度上獨立於人類操縱之船舶，IMO 已於 2017 年的 MSC 98 會議開始展開相關討論，並已於 2021 年的 MSC 103 會議完成界定海事公約盤點範疇(Regulatory Scoping Exercise, RSE)。

(2). 為對 MASS 提供合適之監管，MSC 已持續進行海上自主水面船舶章程(MASS Code)之制定，其包含以下特點：

i、 檢視目前 IMO 監管架構；

ii、 MASS Code 是作為現有 IMO 文書的補充（而非「獨立的一個規定」），並且僅解決現有文書中未能處理的事情，或由於 MASS 運作模式性質而需要替代方法的情況(解決自主對關鍵「功能」的影響，而非試圖解決整個船舶的問題)；

iii、 MASS Code 的開發階段將先由目標和功能等框架的制定著手，再逐步發展技術細項(即目標型方法)。

2. 本次討論重點摘要：

(1). 原先 MSC 計畫於 2024 年 12 月 MSC 109 會議完成非強制性的 MASS Code，並於 2028 年 1 月 1 日將其轉為強制性章程，但由於其複雜度，已無法按原計畫時程完成，而需推遲至 2025 年 5 月的 MSC 110 會議才有機會完成非強制性的 MASS Code，而強制性的 MASS Code 生效時程，也往後推遲至 2032 年 1 月 1 日。

(2). 有關建議開始研議網路治理(Network governance)之提案，經會議討論，此提案在現階段而言為時過早，故先不開展其工作。

(3). 有關自動導航系統(Autonomous Navigation Systems)之指導性文件，考量其應建立在 MASS Code 之基礎上，故將等待非強制性的 MASS Code 完成後，再進行評估。

(4). 有關遠端操作中心(Remote Operations Centre)之監管、檢驗與發證方式，初步同意以國際安全管理(ISM)章程之架構為基

礎，但具體執行細節後續須再研議(例如以遠端操作管理(ROM)的概念，作為 ISM 章程對遠端操作中心進行檢驗發證的補充或替代方案)。

(5). 初步同意，若船上有其他人員/船員在船時，MASS 船長也應在船上，以確保人員安全(註：雖部分會員國認為 MASS 在某些操作模式下可免除此要求，但還是暫先將該要求納入 MASS Code 中)。

2. 後續 MASS Code 草案架構如下圖 18，工作路線圖如下表 8：

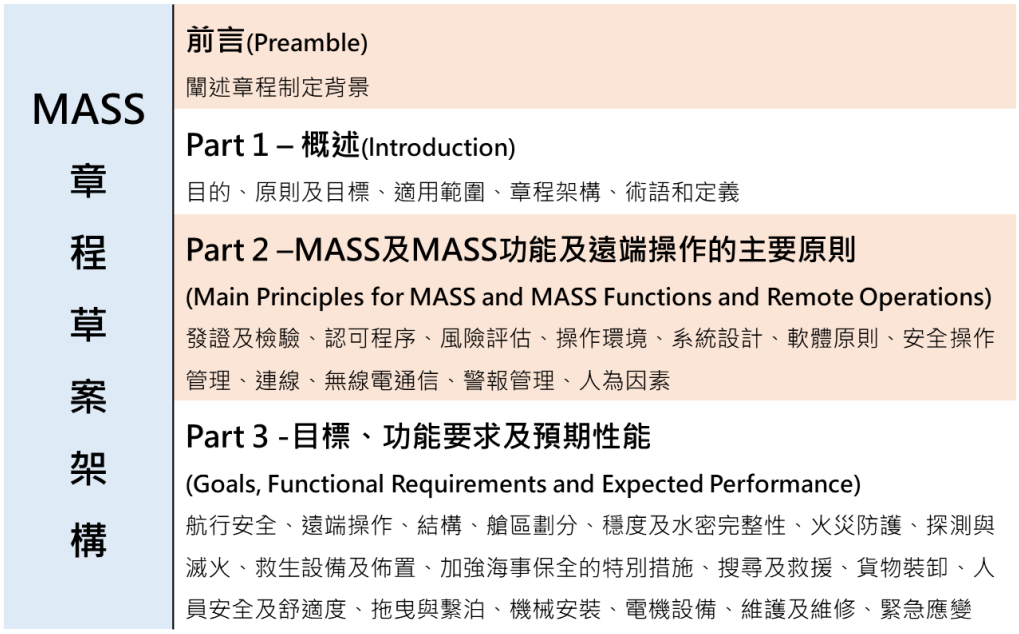


圖 18：MASS Code 草案架構

表 8：制定 MASS Code 的工作路線

會期	工作計畫
第 3 次 MASS 會間工作組 (MASS-ISWG 3) (2024 年 9 月 9 日~13 日)	進一步審議MASS Code草案
MSC 109 (2024 年 12 月 2 日~6 日)	審議MASS-ISWG 3的成果 進一步制定非強制性MASS Code 更新本路線圖
MSC 110 (2025 年 5 月)	定稿並採納新的非強制性MASS Code 更新本路線圖
MSC 111	為非強制性MASS Code制定經驗建立階段(EBP)框架

(2026 年上半年)	
MSC 1XX (2028 年)	在非強制性章程的基礎上開始制定強制性MASS Code，並考慮修訂SOLAS(新章節)以採用該章程
MSC 1XX	採納強制性章程 (最晚於2030年7月1日採納，以於2032年1月1日生效)

(二)、使用新技術及替代燃料以減少船舶溫室氣體排放的安全監管框架發展

1. 為達成 IMO 淨零排放目標，船舶需採用零或近零溫室氣體排放的技術、燃料和/或能源，故需制定安全監管框架來確保船舶能安全使用新的技術和替代燃料。

2. 本次會議審議關於制定替代燃料和新技術清單格式之報告。該報告包含每種已確定的替代燃料和新技術進行評估的階段成果(船/岸的技術、危害和風險評估)，以及現有規定的安全障礙和差距(safety obstacles and gaps)評估狀況，並認知到後續需要開展更多工作來驗證和補充迄今提供之資訊。IMO 將建立通信組開展相關工作，規劃於 MSC 109 次會議提交臨時報告，並在 MSC 110 次會議提交最終報告。

3. 有關制定船上使用碳捕捉及儲存系統(Onboard Carbon Capture Storage, OCCS)的建議性安全準則提案，本次會議雖承認該提案之優點，但認為現階段應先完成路線圖之制定，故決議在路線圖批准前先暫時擱置該提案。

(三)、強化海事網路安全議題

1. 海事網路風險(maritime cyber risk)係指技術資產(如船舶系統)可能受到潛在情況或事件威脅的程度，其可能導致與航運相關的操作、安全或保全失效，進而導致資訊或系統損壞或遺失的結果。

2. IMO 已於 2022 年 7 月發布海事網路風險管理準則(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2)，列舉常見易遭受網路攻擊之項目，以及組成網路風險管理之要素，提供網路風險管理之基本概念。

3. 本次會議完成新版海事網路風險管理準則草案，後續待 2025 年便利運輸委員會(FAL)第 49 次會議同意後將發布。

(四)、次委員會相關議題：

1. 人為因素、訓練和當值次委員會(HTW Sub-Committee)：

(1). 批准航海人員訓練、發證及當值標準國際公約及其章程的全面

審查的具體範圍清單、兩步驟方法及路線圖關鍵時間表。

i、 具體範圍清單:包含船舶和船舶操作的新興技術、網路保全、心理健康、彈性且有效率地實施新的訓練要求並減少行政負擔、文件數位化...等；

ii、 兩步驟方法：

(a) 第一步(審查/確定差異)：審查整個公約和章程(逐條規定)，以確定應解決的差距/規定；

(b) 第二步(修訂)：針對審查結果對公約和章程進行修訂。包含船舶和船舶操作的新興技術、網路保全、心理健康、彈性且有效率地實施新的訓練要求並減少行政負擔、文件數位化...等；

(2). 後續預計實施之路線圖：

i、 審查階段：2024 年~2025 年；

ii、 修訂階段：2025 年~2027 年；

iii、 採納時間：2027 年。

2. 貨物和貨櫃運輸次委員會(CCC Sub-Committee)：

(1). 批准制定替代燃料相關規定/準則的工作計畫如表 9，其中有關「使用氫作為燃料的船舶安全臨時準則」和「使用氨作為燃料的船舶安全臨時準則」預計於 CCC 10 會議定稿，並於 MSC 109 會議批准。本次會議批准成立一會間工作組(ISWG-AF 1)，以便在 CCC 10 會議前一週進一步制定氫和氨臨時準則。

表 9：制定替代燃料相關規定/準則的工作計畫

會議	工作計畫
ISWG-AF 1 **(2024 年 9 月 9 日~13 日)**	- 進一步制定使用氫作為燃料的船舶安全準則 - 進一步制定使用氨作為燃料的船舶安全準則 - 如時間允許，進一步制定低閃點燃油(low-flashpoint oil fuels)準則
CCC 10 **(2024 年 9 月 16 日~20 日)**	- 起草國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案→天然氣 - ~~定稿使用氫作為燃料的船舶安全準則~~(IMO原定期程因討論時間不足，故將本議題向後推遲) - 定稿使用氨作為燃料的船舶安全準則 - 如時間允許，進一步制定低閃點燃油安全準則

	- 如時間允許，開始討論制定有關甲醇/乙醇的強制性文書
MSC 109 **(2024 年 12 月 2 日~6 日)**	- ~~批准使用氨作為燃料的船舶安全臨時準則~~(IMO原定期程因討論時間不足，故將本議題向後推遲) - 批准使用氨作為燃料的船舶安全準則
CCC 11 **(2025 年 9 月)**	- 進一步制定/定稿使用氨作為燃料的船舶安全準則 - 進一步制定/定稿低閃點燃油準則 - 如時間允許，制定有關甲醇/乙醇的強制性文書 - 如時間允許，開始討論制定有關燃料電池的強制性文書
MSC 111 **(2026 年 5 月)**	- ~~批准使用低閃點燃油準則~~(IMO原定期程因討論時間不足，故將本議題向後推遲) - 批准使用氨作為燃料的船舶安全準則
CCC 12 **(2026 年 9 月)**	- 進一步制定/定稿有關甲醇/乙醇的強制性文書 - 進一步制定/定稿低閃點燃油準則 - 如時間允許，進一步考慮制定有關燃料電池的強制性文書 - 進一步考量IGF Code有關LNG之修正 - 如時間允許，考量使用氨作為燃料的船舶安全臨時準則之修正
CCC 13 **(2027 年)**	- 考量使用氨作為燃料的船舶安全臨時準則之修正 - 最終定稿有關甲醇/乙醇的強制性文書 - 基於CCC 10/3/10以及CCC 10/INF.28文件，考量修正「經修訂之船舶載運散裝液化氣體或使用氣體/低閃點燃料用於低溫服務之替代金屬材料準則(MSC.1622)」

(五)、本次會議採納之國際公約與章程修正案，以及批准之重要準則/指南：

1. 2028 年 1 月 1 日以後建造總噸位(GT)20,000 以上的非液貨船必須配備「應急拖帶裝置」；
2. 2026 年 1 月 1 日以後建造的駛上駛下客船，加強火災探測、錄影監控和滅火系統相關消防安全要求(並有部分規定追溯至現成船)；
3. 航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A 部分修正案，2026 年 1 月 1 日生效；
4. 新增漁船人員訓練、發證及當值標準章程(STCW-F Code)，以明確漁船人員訓練、發證及當值的標準，2026 年 1 月 1 日生效；
5. 自 2026 年 1 月 1 日起，當船長發現有貨櫃遺失或漂流在海上的情況時，應立即通報船旗國、附近船舶和最近的沿岸國；
6. 國際海事組織準法律文件履行章程(III Code)實施指南；

7. 使用液化石油氣(LPG)貨物作為燃料的臨時準則；

8. 修訂載運散裝液化氫臨時建議。

三、國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第 82 次會議重點內容

(一)、 降低船舶溫室氣體排放議題：

1. 為實現「航運業 2050 年左右須達到溫室氣體淨零排放(Net-zero GHG emissions)」之目標，IMO 預計 2025 年下半年採納防止船舶污染國際公約(MARPOL)修正案，於 MARPOL 附錄 VI 的架構下，新增第五章以實施溫室氣體減排中期措施，草案架構如圖 19 所示。



圖 19：MARPOL 附錄 VI 第五章草案架構

2. IMO 溫室氣體減排中期措施最新發展：

(1). 技術性措施：

i、 GFS 規定簡介：

(a) 適用對象：國際航線總噸位 5,000 以上的所有船舶(不分船型)，後續再評估是否延伸適用至總噸位 400 以上。

(b) 具體規定：適用 GFS 規定之船舶須於規定生效後的每一日曆年監測船上所用燃料/能源的溫室氣體(包含 CO_2、CH_4 及 N_2O)排放強度(gCO_2e/MJ)，並於隔一年的 3 月底前提交前一年度的溫室氣體燃料強度(Greenhouse Gas Fuel Intensity, GFI)達成值。(草案示意圖如圖 20)

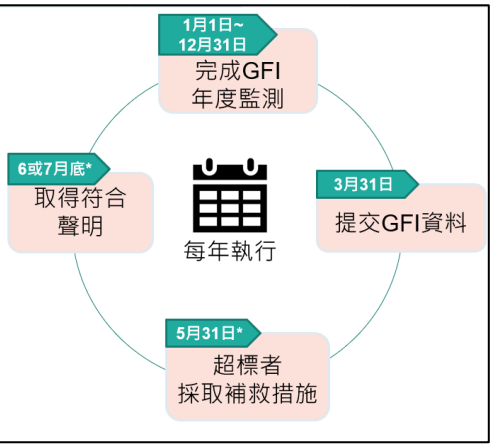
(c) 若船舶 GFI 達成值不超過 IMO 所規定之上限(GFI 要求

值)，則當年度符合規定；反之，超標不合規者，則需採取補救措施。

(d) GFI 要求值將逐年加嚴，以利接近 2050 年時將達到溫室

時程	執行內容
GFS規定 生效前	為船舶制訂監測計畫並經主管機關或其認可組織確認
2027或2028年*起	
每年1/1~12/31	依據計畫監測船舶年度燃料/能源的溫室氣體排放強度(GFI)
隔年3/31前	向主管機關或其認可組織提交GFI資料
隔年5/31*前	GFI超標者應於此前採取補救措施
隔年6或7月底*前	主管機關或其認可組織驗證船舶合規或已採取補救措施後，簽發符合聲明給船舶

*具體時間IMO尚未確定



氣體淨零排放。

圖 20：GFS 草案執行內容示意圖

ii、 目前尚在研議及收斂的內容：

(a) 生效時程：尚在研議自 2027 年或 2028 年起實施。

(b) 溫室氣體燃料強度(GFI)達成值之計算公式：目前有兩種選項：「油井到艉流(Well-to-Wake, WtW)」，或「考慮碳源之油艙到艉流(Tank-to-Wake, TtW)並搭配永續性概念」。

(c) GFI 要求值之基線值：目前有兩種選項，一種為利用 2023~2025 年之數據訂定基線、另一種為參考 2008 年的 TtW 數據推算後訂定。

(d) 後續 GFI 要求值加嚴的頻率：目前有兩種選項，一種為每年加嚴一次、另一種為每五年加嚴一次。

(2). 經濟性措施：

i、 MEPC 82 會議已達成之共識：

(a) 適用對象：國際航線總噸位 5,000 以上的所有船舶(不分船型)，後續再評估是否延伸適用至總噸位 400 以上者。

(b) 獎勵僅回饋給採用零/近零溫室氣體排放技術、燃料和/或能源(ZNZs)的船舶。(補充：ZNZs 之具體定義，後續 IMO

將另訂準則說明)

ii、 目前尚在研議及收斂之內容：

(a) 生效時程：尚在研議自 2027 年或 2028 年起實施。

(b) 具體的收費機制：目前共有 4 種草案選項。

(c) 訂定費率：初始應收取的排放費率，及未來如何隨時間推移進行調整。

(二)、船舶能源效率議題：

1. 2023 年全球國際航線碳強度指標(CII)評級結果：

(1). 2023 年全球總噸位 5,000 以上船舶的燃料總消耗量為 2.11 億噸，較 2022 年減少 200 萬噸，若換算為排放量，2023 年二氧化碳當量排放為 6.55 億噸，相比 2022 年減少約 1.4%。

(2). 除重油和輕油外，替代燃料占全球燃料消耗的 6.48%。

(3). 全球船舶 CII 評級結果分布：19.3%為 A 級，21.1%為 B 級，26.6%為 C 級，13.7%為 D 級，5.4%為 E 級。

2. CII 規定之複審進度：

(1). CII 規定之複審分為以下三階段，並預計於 2026 年前完成：

i、 資料收集：MEPC 80 會議~MEPC 82 會議；

ii、 資料分析：MEPC 82 會議開始研析並於會後建立通信組繼續研析；

iii、 公約和準則複審：於 2025 年春季舉行會間工作組，並於 MEPC 83 會議中完成複審。

(2). 現行對 CII 機制提出應複審之內容摘要如下：

i、 評估 CII 計算之影響因素：包括船舶等待時間、短程航行、進塢、天氣等因素，其碳排放量的計入；

ii、 評估部分船型的 CII 計算方式是否合宜：如氣體運輸船、液化氣體運輸船及郵輪等；

iii、 針對現行 CII 機制的不足之處，進行調整。目前的機制缺乏明確的懲罰或激勵措施，例如船舶若評級落入 E 級，只需提出矯正計畫即可。未來將討論如何制定更完善的機制，以

強化其效果；

iv、 後續折減係數(Z)以及參考基線值(CII_R)之修訂，將針對不同船型的參考基線值進行檢討，並確定各型船舶未來每年的 CII 折減係數，以確保 CII 評級系統的公平性。

(3). MEPC 82 會議討論結果：

i、 本次已將各方意見盤整並依據其性質與議題屬性進行分組，以利後續針對各項內容進行逐一討論並找出解決方案。

ii、 原定複審應於 2026 年前完成，惟考量議題繁雜，將分為兩階段處理，部分內容預計將推遲至 2026 年以後才能完成。

(三)、 船舶壓載水及沉積物管理國際公約(BWM 公約)議題：

1. BWM 公約複審計畫進度與方向：

(1). 本次 MEPC 82 會議針對上述通信組在其研究過程中，所提請需現場討論之重點議題進行研議，包含：

i. 例外排放議題：是否允許在某些情況下，船舶可在公海或港口國指定的區域內排放未經處理(或部分處理)的壓載水；

ii. 有關 BWMS 維護之議題：例如是否將 BWMS 維護日誌納入壓載水紀錄簿(BWRB)進行記錄。

(2). 針對上述議題，會議結論如下：

i. 例外排放：預計更明確例外排放的規定，例如把應急措施以及處理挑戰性水質時所採用的「經壓載水管理系統來進行壓艙水交換(BWE+BWT)」樣態納入；

ii. 有關 BWMS 維護之議題：預計之後會納入該公約之年度檢查的項目。

2. 批准新版主管機關對壓載水管理系統進行型式認可之程序指南：

(1). 因應現行該指南並未包含「已具備型式認可之壓載水管理系統(BWMS with an existing type approval)，若該系統有改動(modifications)時，後續認可之程序」，故本次將此情況後續之認可方式納入該指南(BWM.2/Circ.43/Rev.1)中，概念如下：

i. 涉及主要部件(Major Components)之改動：應依壓載水管理系統認可章程(BWMS Code)及相關指引進行詳細的評估(可能包含實驗室測試、船上測試、環境測試等)。

(補充：主要部件係指直接影響系統達到 D-2 標準能力的部件，例如過濾器、紫外線模組、電解氯化單元等)

ii. 非主要部件(Non-major Components)之改動：僅需進行基本評估，以確認該改動不會影響系統的正常操作或船舶安全。(補充：非主要部件係指不直接影響系統達到 D-2 標準能力的部件，如泵、閥門、電氣元件等)

3. 船舶遇具挑戰性水質(CWQ)情況時，對應之壓載水紀錄簿填寫指南：

(1). 背景：

i. MEPC 80 會議批准壓載水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)，以協助航商填寫壓載水紀錄簿。

ii. MEPC 81 會議採納「船舶在具挑戰性水質條件下作業之 BWM 公約適用臨時指南」。

(2). 本次會議更新壓載水紀錄保存及報告指南，以提供船舶遇到 CWQ 時，對應之壓載水紀錄簿填寫範例。

(四)、 防止空氣污染議題：

1. 減少國際航運中黑碳排放對北極影響之議題：本次 MEPC 82 會議採納測量、監測和回報黑碳排放之建議性準則，並批准減少北極水域船舶使用和攜帶重油風險的措施指南。

2. 廢氣清潔系統(EGCS)排放水之風險評估議題：

(1). 有關 EGCS 排放水議題，針對是否完全禁用 EGCS 或是限制使用上，仍存在較大的分歧，會員國目前的共識如下，後續預計交由 PPR 第 12 次會議繼續討論：

i. 沿岸國在其領海有權採取監管措施；

ii. 但就沿岸國的專屬經濟區(Exclusive Economic Zone, EEZ)而言，若要比一般國際標準更嚴格的法規時，則應在 IMO 下進行磋商；

iii. 對 EGCS 排放水的規定都需基於風險評估。

3. 有關港口供應生質燃料之資訊：因應實務需求，後續將於 GISIS 的 MARPOL 附錄 VI 模組資訊中，新增顯示港口有供應生質燃料(Biofuel)之資訊。

(五)、 其他議題：

1. 海洋塑膠垃圾議題：本次批准有關清理船舶排放塑膠顆粒之最佳實踐準則，以協助各國在制定相對應之應急計畫，並討論後續可能之強制性文書的修正案(例如 MARPOL 附錄 III 或國際海運危險品章程(IMDG Code)，後續交由污染防治和應變次委員會(PPR)第 12 次會議進行研議。

2. 特別敏感海域議題：於本次會議同意將龍目海峽(Lombok Strait)的努沙佩尼達群島(Nusa Penida Islands)和吉利馬特拉群島(Gili Matra Islands)為特別敏感海域(如圖 21)

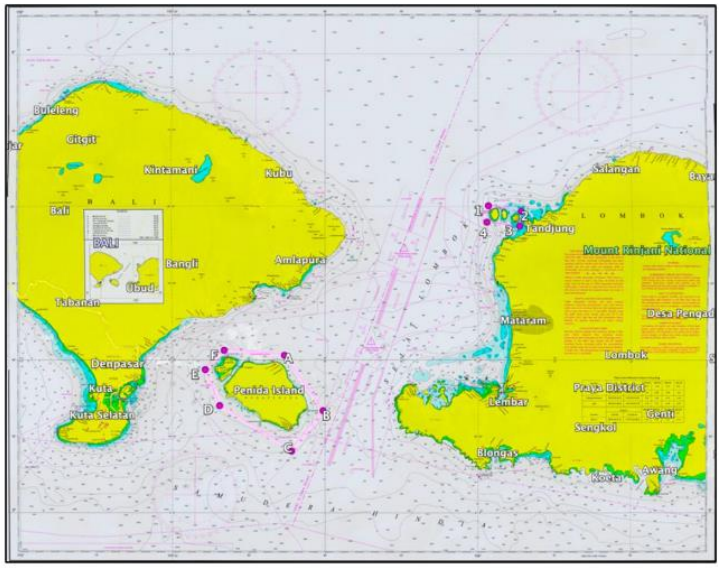


圖 21：龍目海峽的努沙佩尼達群島和吉利馬特拉群島特別敏感海域示意圖

3. 船舶資源回收國際公約議題：

(1) 背景：

i. 「安全與無害環境船舶資源回收國際公約」之目的為確保船舶拆解時不會危及人員的健康、安全及環境。該公約已於去年 6 月滿足公約生效門檻，將於 2025 年 6 月 26 日生效。

ii. 「巴塞爾公約(Basel Convention)」主要目的為減少有害廢棄物產生、避免跨國運送時造成環境污染及防止非法運送行為，並已於 1992 年生效。

(2) 於本次會議批准了在「安全與無害環境船舶資源回收國際公約」和「巴塞爾公約」框架下，有關船舶回收相關的跨國界運輸之暫行指南(該指南用於涉及回收之船舶的跨國際運輸)。

第五章、 成果座談會

一、座談會摘要

(一)、 為向我國航商及相關單位說明本研究內國法化評估結果與蒐集回饋意見，本研究在 2024 年 10 月 14 日於交通部航港局(敦南大樓 1 樓演講廳)舉辦成果座談會。座談會邀請對象包含：交通部航政司、經濟部、環境部、環境部化學物質管理署、國家通訊傳播委員會、海洋委員會、農業部漁業署、中塑海運股份有限公司、中鋼運通股份有限公司、賴商台塑海運股份有限公司駐台代表處、台灣航業股份有限公司、四維航業股份有限公司、光明海運股份有限公司、協榮航業公司、東聯航運股份有限公司、長榮海運股份有限公司、能源航運股份有限公司、國昌海運股份有限公司、陽明海運股份有限公司、萬海航運(新加坡)有限公司、裕民航運股份有限公司、億洋航運股份有限公司、德勝航運股份有限公司、慧洋海運股份有限公司、百麗航運股份有限公司、台灣電力股份有限公司、台灣燃油股份有限公司、台灣中油股份有限公司、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、高雄市造船技師公會、臺灣港務股份有限公司、中華民國全國漁會、中華民國船長公會、中華海員總工會、交通部運輸研究所、國家海洋研究院、本局航務組、航安組、船員組、企劃組、港務組、各航務中心。

(二)、 為本次座談會共計出席 52 人，座談會之簡報內容、簽到表、保單及繳款證明如附件 5。座談會議程如下表：

表 10：座談會議程表

時間	議程
13:30～14:00	報 到
14:00～14:10	航港局代表致詞
14:10～14:50	海事安全委員會(MSC)第 108 屆會議、海洋環境保護委員會(MEPC)第 81 屆會議及 IMO 第 33 次大會(A 33)決議案與通告評估結果與建議
14:50～15:00	中場休息
15:00～15:25	IMO 重點議題分享
15:25～16:30	綜合討論與總結
16:30～17:00	賦 歸

二、座談會會議紀錄

(一)、 本座談會之目的,在於向我國相關單位摘要說明後續國際公約規定、執行準則/指南、性能標準、相關參考文件，以及目前國際海事組織討論之重點議題,並提供相關因應建議。藉由座談會之方式,使各單位了解我國後續航政政策執行方向,並提供一討論空間,針對後續因應之疑問或實務執行之難處進行分享討論。

(二)、 關於本案之內國法化建議做法以及評估結果,業者無額外修正建議,但針對 IMO 溫室氣體減排後續措施以及具挑戰性水質壓艙水之作業流程提出相關疑問，紀錄如下：

表 11：座談會意見及回應說明

意見	回應說明
一、 長榮海運 徐慈廷 助理副課長	
有關國際海事組織(IMO)的目標型海運燃料標準(GFS)方法,主要是基於法律經濟學，藉由市場經濟方式達到法律效果，減少整體社會成本，與歐盟 Fuel EU 規則類似。就廠商說明，目前 IMO 的 GFS 方法尚未定案,但其中有提到對於未達標準之船舶需向基金支付相關罰款，對於優於標準者則可獲得獎勵。考量我國非 IMO 會員國，後續國輪該如何參與此制度?	(一)、 廠商回應：IMO 目前正研議許多處理機制，針對基金回饋部分，較多會員國支持僅回饋給使用「零或接近零溫室氣體排放燃料」之船舶。至於「零或接近零溫室氣體燃料」之定義，IMO 預計後續會以準則方式訂定。 (二)、 廠商回應：未達標準者支付罰款,優於標準者獲得獎勵,此種做法是整合技術性及經濟性兩種措施，與目前提案之一的「Green Balance Mechanism (GBM)」方案概念相近,但就目前討論趨勢而言，IMO 傾向於計算公式簡單的措施，故該提案預計較難以被 IMO 採用。 IMO 對於基金運作模式目前尚未有細節規定,依據討論進程,預計須等到明年度完成防止船舶污染國際公約(MARPOL)修正案規定後，才會進一步對於相關程序及機制訂定細部規

	定，因此目前尚無法提供該基金運作之明確做法。 (三)、 航港局船舶組：針對歐盟 Fuel EU 規定，已自 2025 年開始要求溫室氣體排放以 91.16 gCO_2e/MJ 為基準降低 2%，對於使用替代燃料或生質燃料之溫室氣體排放量，在國際上可以由船級協會(Class)依據國際可持續發展和碳認證(ISCC)進行認證。 目前 IMO 對於燃料油井到油艙(WtT)以及油艙到艉流(TtW)溫室氣體排放之認定尚無明確規定，但預計會以海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)作為標準。 目前 IMO 已經確定溫室氣體減排之戰略方向，但對海運運價以及糧食價格影響等議題仍須進一步分析、說明及磨合。 對於溫室氣體減排之後續因應，航港局會協助與中油公司溝通，以期未來能在國內供應船舶加注綠色燃料，並協助推動短期補助措施。此外，亦建議各航商隨時注意最新國際趨勢以利提前因應。
二、 長榮海運 黃凱哲 副課長	
(一)、 有關具挑戰性水質壓艙水之處理，依據決議案之評估流程，可以藉由儀器或設備自我監測系統檢視壓艙水水質，但在實務上，壓艙水處理系統之自我監測功能無法確認壓艙水水質，故請問是否有設備商或其他規定律定相關水質的取樣參數?	(一)、 廠商回應：依據船舶在具挑戰性水質條件下營運之 BWM 公約適用臨時指南(MEPC.387(81))之規定，考量不同設備所適用之操作條件不同，因此有關具挑戰性水質之取樣參數，主要仍取決於各設備商所訂定之標準。

(二)、 依據目前規定，具挑戰性水質之壓艙水處理程序並未要求納入壓艙水管理計畫(BWMP)，但建議可將該臨時指南做為附件附於 BWMP 後，想請問是否有將該臨時指南附於 BWMP 後之明確時程建議?	(二)、 廠商回應：目前各國普遍接受將該臨時指南附於 BWMP 之做法。但航商仍可選擇將相關操作內容及程序修正納入 BWMP，但若修正 BWMP 則需重新經過認可組織(RO)認可。 BWM 公約仍在複審階段，該臨時指南為 IMO 因應航商有遇到挑戰性水質之情形，提供處理方式以及紀錄簿登載之標準措施。該指南非強制性規定，可視船舶營運中遇到具挑戰型水質之情形，評估是否將該臨時指南納入 BWMP，因此建議若船舶有遇到具挑戰性水質之可能，可盡早將相關文件提供予船上並附於 BWMP 後，以因應船舶後續操作，並在接受港口國管制(PSC)檢查時，可提供明確操作之依據。 (三)、 航港局船舶組：貴公司船舶眾多，建議可提前準備，以避免後續有相關需求時無法提供明確因應程序，導致 PSC 質疑。

















圖 22：座談會照片記錄

第六章、 IMO 決議案/通告之內國法化及 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果

一. 我國國內法現況

(一)、 公告採用之相關法源：

1. 依據船舶法第 30 條「適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書」，故我國國際航線適用國際公約之船舶皆已依據公約要求持有相關公約證書並完成檢驗證明符合公約規定。

2. 依據船舶法第 101 條「其他有關船舶技術與管理規則或辦法，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式，予以採用，並發布施行」，可做為我國身為船旗國要求國際航線船舶規定之依據。

3. 依據商港法第 58 條「航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查」，已授權港口國管制(PSC)執行相關內容，並依據商港法第 75 條「商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約或協定及其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行」，可做為我國身為港口國執行 PSC 之依據。

4. 依據船員法第 89 條「本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行」，故有關船員相關內容得以該條之規範進行公告採用。

(二)、 行政規則之相關法源：

1. 參考行政程序法第 159 條，行政規則係指上級機關對下級機關，或長官對屬官，依其權限或職權為規範機關內部秩序及運作，所為非直接對外發生法規範效力之一般、抽象之規定。行政規則包括下列各款之規定：

   (1). 關於機關內部之組織、事務之分配、業務處理方式、人事管理等一般性規定。

(2). 為協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、及行使裁量權，而訂頒之解釋性規定及裁量基準。

2. 依據行政程序法第 160 條第 2 項，行政規則應由其首長簽署，並登載於政府公報發布之。

(三)、 行政指導之相關法源：

1. 參考行政程序法第 165 條，行政指導為行政機關在其職權或所掌事務範圍內，為實現一定之行政目的，以輔導、協助、勸告、建議或其他不具法律上強制力之方法，促請特定人為一定作為或不作為之行為。

2. 依據行政程序法第 167 條，行政指導應以書面、言詞或其他方式明示行政指導之目的、內容、及負責指導者等事項。除行政上有特別困難外，如相對人請求交付文書時，應以書面為之。

二. IMO 決議案/通告內國法化評估結果與具體修正建議

本研究針對 MSC 108、MEPC 81 以及 A 33 會議之相關決議案進行研析，並提供相應之內國法化做法建議。相關評估結果將依據各文件之內國法化位階以及建議處理之期程進行重要性程度分類，重要性程度由高至低區分為 5 等，如下：

重要度 1：屬法律、命令、實質法規命令位階，並需於 2026 年 1 月 1 日前完成者。

重要度 2：屬行政規則位或行政指導位階，建議於 2026 年 1 月 1 日前完成者。

重要度 3：屬法律、命令、實質法規命令位階，但可於 2026 年 1 月 1 日以後辦理者。

重要度 4：屬行政規則/行政指導位階但尚無需處理，或屬資訊文件提供各機關參考者。

重要度 5：無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理者。

(一)、 建議以法律、命令、實質法規命令等進行內國法化之案件(適用國際航線船舶)如下表，並建議公告採用函通報該案之影響對象、國立臺灣海洋大學、國立高雄科技大學、台北海洋科技大學、長榮船員訓練中心及中華航業人員訓練中心：

表 12：屬法律、命令、實質法規命令位階，並需於 2026 年 1 月 1 日前完成公告採用之決議案一覽表(重要度 1)

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
航港局船舶組	MEPC.385(81)	防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案	所有船舶	2025.08.01	1. 修正低閃點燃料和其它燃料定義及適用規定。 2. 新增低閃點燃料或氣體燃料之燃料交付單(BDN)規定。 3. 澄清柴油機取代蒸氣機及其供氣系統之 Tier III 適用情形。 4. 更新燃料消耗回報之數據分享及回報內容。	建議於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用該修正案。	依據 MEPC 82 會議產出(MEPC.1/Circ.913)，若提前於 2025 年 1 月 1 日採納本決議案，則我國相關船舶須於 2024 年 12 月 31 日以前修正 SEEMP 重新取得認可，並於 2025 年 1 月 1 日起開始使用新版格式。考量提供船舶修正 SEEMP 之期程較短，故建議依據本決議案生效日期進行採納，以利船舶所有人進行準備。
航港局船舶組	MEPC.383(81)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案	原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	2025.10.01	允許船舶使用壓艙水電子紀錄簿。	建議於最近一次依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。	目前我國漁船皆聲明使用永久壓載艙或不具備壓載艙，因無壓艙水排放行為，故不適用壓艙水公約規定。
航港局船舶組	MSC.550(108)	1974 年海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章修正案	SOLAS 適用之船舶 (ex. 國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	2026.01.01	1. 要求貨船之控制站及貨物控制室，皆需安裝固定式火災探測及火災警報系統。 2. 修正駛上駛下船舶之消防安全規定。 3. 新增貨櫃落海(遺失)之回報要求。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。	針對貨櫃遺失回報議題：可依據船員法第 5 條及第 71 條要求我國船舶進行通報。並建議可待本修正案生效後，與 MEPC.384(81) 併案以「行政指導」位階，要求船舶將回報之機制或程

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
							序納入『安全管理制度及安全管理手冊(ISM)』中。 可併同 MSC.555(108)及 MEPC.384(81)一併公告採用
航港局船舶組	MSC.551(108)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案	SOLAS 適用且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶	2026.01.01	1. 對於 2026 年 1 月 1 日以後建造之船舶，修正氣閘室(airlock)門檻高度、液化氣體燃料艙的洩壓系統設計、維持液化氣體燃料艙櫃的壓力和溫度之方法、管路設計及通氣要求等規定。 2. 修正燃料加注緊急釋放接頭、燃料準備室滅火器以及燃料加注書面協議要求，並於 2026 年 1 月 1 日以後適用於所有船舶。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。	(1) 單一燃料裝置發生洩漏或故障之主管機關評估標準：建議個案考量。 (2) IGF Code 第 4.2.2、第 8.4.1~8.4.3 段規定之提前實施：因國內尚無該類船舶，故建議毋須提前實施。
航港局船舶組	MSC.552(108)	國際安全載運散裝穀物章程修正案	適用 SOLAS 第 VI 章裝載散裝穀物之船舶	2026.01.01	提供「在艙口圍緣間部分裝載(未滿艙)且未平艙之情況」相關規定。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。	考量我國尚未公告採用該章程之完整內容，故建議於本次公告採用時，同步採用 MSC.23(59)(本章程全文內容)。
航港局船舶組	MSC.553(108)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案	SOLAS 第 XI 章之散裝船及油輪	2026.01.01	澄清主管機關可直接行使對測厚公司進行審核的權力。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。	
航港局船舶組	MSC.554(108)	國際救生設備章程(LSA Code)修正案	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線	2026.01.01	修正救生衣性能標準、澄清救生/救難艇釋放機構規定，並修正救生/救難艇之下降速度。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。	可併同 MSC.535(107)以及本次新增之相關 SOLAS 修正案

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
			總噸位 500 以上貨船)				MSC.559(108)一併公告採用
航港局船舶組	MSC.555(108)	國際消防安全系統章程修正案	SOLAS 適用之船舶(ex. 國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	2026.01.01	配合 MSC.550(108)決議案，新增固定式水基滅火裝置、固定式水砲、線性熱探測器等設備規定，並修正偵煙附定溫探測器以及視覺與聽覺消防信號要求。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以辦理公告採用時採用該修正案。	裁量事項建議可於後續辦理未詳盡清單檢討時再行處理： (1) 線性熱探測器之替代測試標準：建議個案認定 (2) 熱探測器和線性熱探測器，主管機關滿意的運作溫度範圍：建議個案認定 可併同 MSC.550(108)一併公告採用
航港局船舶組	MSC.556(108)	國際海事危險品章程修正案	載運包裝型式危險品之所有船舶	2026.01.01	修正包含危險品清單、海洋污染物的包裝規定，以及載運特定物質/材料或物品的特殊規定等。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。	建議依據船舶法第 34-1 條公告最新之危險品名稱。
航港局船舶組	MSC.557(108)	海水壓載專用艙防護塗層性能標準(經修訂之 MSC.215(82)號決議案)修正案	SOLAS 適用之船舶(ex. 國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	2026.01.01	修正塗層檢查員認證等級名稱。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。	可併同 MSC.558(108)一併公告採用
航港局船舶組	MSC.558(108)	原油油輪貨油艙防護塗層性能標準(經修訂之 MSC.288(87)號決議案)修正案	SOLAS 適用之國際航線總噸位 500 以上之原油油輪	2026.01.01	修正塗層檢查員認證等級名稱。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。	可併同 MSC.557(108)一併公告採用
航港局船舶組	MSC.559(108)	救生艇和救難艇、降落設備和釋放裝置的維護、徹底查驗、操作試驗、大修和修理要求(MSC.402(96)決議案)修正案	SOLAS 適用之船舶(ex. 國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	2026.01.01	配合 MSC.535(107)決議案，新增要求於年度徹底查驗及操作試驗時，需對通風系統(如有安裝)進行檢查。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。	可併同 MSC.535(107)以及本次新增之 MSC.554(108)一併公告採用

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
航港局船舶組	MEPC.384(81)	防止船舶污染國際公約修正案	貨櫃船	2026.01.01	配合 SOLAS 修正案，要求發生貨櫃掉落情況時，應依據 SOLAS 規定進行回報。	建議於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用該修正案。	可依據船員法第 5 條及第 71 條要求我國船舶進行通報。並建議可待本修正案生效後，與 MSC.550(108) 併案以「行政指導」位階，要求船舶將回報之機制或程序納入『安全管理制度及安全管理手冊(ISM)』中。 可併同 MSC.550(108)一併公告採用
航港局船舶組	A.1185(33)	2023 年港口國管制程序	國際航線船舶	無	公告採用 2023 年港口國管制程序，以更新我國港口國管制之做法。	建議於依據商港法第 75 條辦理公告採用該修正案。	交通部已於 2024 年 6 月 7 日依交航(一)字第 1139800156B 號公告採用本決議案。

表 13：屬法律、命令、實質法規命令位階，並可於 2026 年 1 月 1 日以後辦理公告採用之決議案一覽表(重要度 3)

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
航港局船舶組	MSC.549(108)	1974 年海上人命安全國際公約第 II-1 章修正案	SOLAS 適用之船舶 (ex. 國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	2028.01.01	應急拖帶裝置之適用範圍，擴大到 2028 年 1 月 1 日以後建造總噸位 20,000 以上之「非液貨船」。	於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。	應急拖帶裝置須由主管機關認可，此裁量事項建議可比照過去針對液貨船應急拖帶裝置之辦理方式，待後續 IMO 更新未盡清單後再行處理。

(二)、屬法律、命令、實質法規命令位階之案件，但建議以其他方式進行內國法化之決議案如下表：

表 14：屬法律、命令、實質法規命令位階，但建議以其他方式於 2026 年 1 月 1 日前完成內國法化之決議案一覽表(重要度 1)

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
台灣中油公司 經濟部能源署	MEPC.385(81)	防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案	所有船舶	2025.08.01	新增低閃點燃料或氣體燃料之燃料交付單	建議可提供本案資訊予台灣中油公司、經濟部能源	

建議主政單位	決議案	標題	適用船舶	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
臺灣港務公司					(BDN)規定。	署參考使用。另建議可將相關資訊提供予臺灣港務公司，協助轉知燃料供應商等相關單位。	
海洋委員會	MSC.550(108)	1974 年海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章修正案	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	2026.01.01	第 V 章新增貨櫃落海(遺失)之回報要求。	建議可依據海洋污染防治法第 33 條，要求到訪我國之外籍船舶船長，在發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，向我國通報。	
海洋委員會	MEPC.384(81)	防止船舶污染國際公約修正案	貨櫃船	2026.01.01	配合 SOLAS 修正案，要求發生貨櫃掉落情況時，應依據 SOLAS 規定進行回報。	建議可依據海洋污染防治法第 33 條，要求到訪我國之外籍船舶船長，在發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，向我國通報。	
航港局船員組	MSC.560(108)	航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A 部分修正案	N/A	2026.01.01	新增防止和應對霸凌和騷擾(包括性侵犯和性騷擾 (Sexual Assault and Sexual Harassment, SASH))之培訓內容。	建議將相關資訊提供予航港局船員組，以利後續將其納入船員訓練機構培訓內容。	
農業部漁業署	MSC.561(108)	1995 年漁船人員訓練、發證和當值標準國際公約(STCW-F)修正案	N/A	2026.01.01	修正 STCW-F 中有關人員資格、訓練發證規定、評估要求等，並將相關規定標準引至 STCW-F Code 訂定。	建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續內國法做法。	
農業部漁業署	MSC.562(108)	漁船人員訓練、發證和航行當值標準章程(STCW-F Code)	N/A	2026.01.01	訂定符合 STCW-F 公約規定之明確標準。	建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續內國法做法。	

(三)、 內國法位階屬行政規則，建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(安全/環保)：

表 15：屬行政規則位階，建議於 2026 年 1 月 1 日前依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區之案件一覽表(重要度 2)

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1456/Rev.1	經修訂之海上人命安全國際公約第 II-2 章以及國際消防安全系統章程和國際防火測試程序章程之統一解釋	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	澄清 2026 年 1 月 1 日前建造之貨船，控制站及貨物控制室不需符合 SOLAS 第 II-2 章規則第 7.5.5.1~7.5.5.3 條有關固定式火災偵測及警報系統之要求。	本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1588/Rev.3	經修訂之載運危險品船舶緊急應變程序(EmS Guide)	載運國際海事危險品章程(IMDG Code)所規範之包裝型式危險品之船舶	配合 IMDG Code 修正案(MSC.556(108))，修正火災和洩漏應急計畫索引等相關資訊。	本案為「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。 建議可發布船旗國通告，說明依據 SOLAS 第 VII 章規則 2.4 規定，我國國際航線載運危險品之船舶，應具備緊急應變程序(EmS Guide)。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1330/Rev.1	經修訂之防護塗層維護和維修準則	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	將 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。	本案為「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1599/Rev.3	經修訂之高錳沃斯田鋼在低溫應用準則	SOLAS 適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶	修正載運氨之材料測試要求，以及高錳沃斯田鋼載運氨之相關規定。	本案為「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
				以及液化氣體船					
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1212/Rev.2	經修訂之 SOLAS 第 II-1 及 III 章替代設計與佈置評估準則	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	針對海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 55 及第 III 章規則 38 允許船舶使用替代設計和布置，為第 II-1 章 C 部分(機器安裝)、D 部分(電機設備)和 E 部分(週期性無人當值機艙的額外要求)的替代設計與佈置，提供評估之目標、功能性要求和預期性能標準。	本案為「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1509/Rev.1	船舶噪音等級章程(MSC.337(91) 決議案)之統一解釋	總噸位 1,600 以上適用於海上人命安全國際公約(SOLAS)之船舶	說明測量噪音之音量計、校正器應適用之標準、校正要求以及相關文件。	本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1511/Rev.1	海上人命安全國際公約第 II-2 章規則第 9 條及第 13 條之統一解釋	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	針對海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2 章規則 13.4(逃生方法)規定，澄清從機器空間逃生的「安全位置」範圍。	本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1572/Rev.2	海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章及第 XII 章有關檢驗通道方法之規定(MSC.158(78) 決議案)；以及符合 SOLAS 第 II-1 章規則 25 及 25-1 及	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	新增對於 SOLAS 中有關檢驗通道之檢查及紀錄規定之說明；並對於 SOLAS XII/12 定義之散裝船、散裝船以外之單艙貨船、散裝船及液貨船以外之多艙貨船，修正水位探測器之解釋。	本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。	無	船舶安全	安全

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
			第 XII 章規則 12 之船舶水位探測器性能標準(MSC.188(79)/Rev.2 決議案)之統一解釋						
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.388(81)	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)	航行國際航線具推進動力總噸位 400 以上船舶	配合 MEPC.385(81)決議案，針對船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定，提供相關資訊之定義，以及計算方式。並同步 SEEMP Part II 之格式範本。	為使我國相關單位能以一致之標準制定 SEEMP，故建議以「行政規則」方式處理。	無	船舶能源效率議題	環保
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.389(81)	2022 年主管機關針對船舶燃油消耗數據及碳強度指標之驗證準則修正案(MEPC.348(78)決議案)	國際航線具推進動力總噸位 5,000 以上船舶	配合 MEPC.385(81)決議案，更新船舶燃油消耗數據及碳強度指標之驗證指引，以及燃料消耗紀錄之表格格式。	考量此準則涉及對於船舶營運碳強度達成值之驗證，以及後續向 IMO 進行回報之相關資訊要求，故建議以「行政規則」方式處理。	無	船舶能源效率議題	環保
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.390(81)	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(MEPC.335(76)決議案)修正案	國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 400 以上船舶	1. 更新軸功率限制(ShaPoLi)之功能要求。 2. 明確使用儲備功率之情況。 3. 新增對於引水資料卡(Pilot Card)、駕駛室海報和操縱手冊(Manoeuvring Booklet)之內容要求。	考量國輪實務上已有使用相關功率限制系統之情形，故建議以「行政規則」方式處理。	無	船舶能源效率議題	環保
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.1/Circ.795/Rev.9	防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋	所有船舶	1. 更新 EEDI 之適用時機。 2. 澄清重載運輸船(heavy load carrier)之定義。	本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性	無	防止空氣污染	環保

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
						能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。			
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.2/Circ.29	依據防止船舶污染國際公約附錄 II 及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質	化學液體船	更新尚未納入 IBC Code 之貨物臨時載運要求清單。	經查我國航商有載運此通告所列貨物之需求(如臺塑福華)，故為利我國船舶載運此類貨物時，可遵照國際統一之載運規範，故建議以「行政規則」方式處理。	無	載運散裝危險化學品	環保/安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	A.1186(33)	2023 年統一檢驗與發證系統之檢驗準則	適用國際公約之船舶	IMO 制定「統一檢驗與發證系統之檢驗準則」,其目的係在於提供強制性國際公約統一之檢驗範疇，使各國際檢驗標準一致。	考量我國國際航線船舶之國際公約檢驗與發證實務做法，原則上會依循本決議案本文所述之檢驗範疇。 另考量本決議案附件所列相關查核清單樣本僅為 IMO 統整之建議，執行上仍需考慮實務執行因素。 故綜上評估，建議本決議案之本文以「行政規則」方式處理。 有關本案附件所列之查核清單樣本，建議可提供予我國認可組織(CR)參考使用。	無	國際公約檢驗發證	安全/環保
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	A.1188(33)	2023 年主管機關實施「國際安全管理章程」之準則	總噸位 500 以上之國際航線船舶	為使各主管機關可確實落實 ISM 之相關規定，IMO 制定本準則以提供包含驗證、發證之相關程序以及標準。 本次修正納入ISM遠端稽核之指引。	經評估可做為我國後續實施「國際安全管理章程」之依據，故建議以「行政規則」方式處理。	無	船舶安全管理	安全

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
航港局港務組 航港局航安組	輪船商業同業公會全國聯合會	A.1184(33)	需援助船舶之避難地準則	N/A	IMO 建議沿岸國制定符合本準則的船舶安置計畫和程序，以應對需援助船舶在其管轄水域尋求避難地所帶來的風險。	考量我國四面環海並有颱風等天災因素，並經期末報告審查會議討論後，建議主政單位進一步評估有無納入「行政規則」檢討必要。	無	船舶安全	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.530(106)/REV.1	電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準	國際航線使用 ECDIS 之船舶	更新 ECDIS 之性能標準，適用於 2029 年 1 月 1 日以後新安裝之 ECDIS。	本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。	2029.01.01	船舶安全	安全

(四)、 內國法位階為行政規則，但考量實務需求尚毋須立即處理，日後有使用需求時再處理者：

表 16：屬行政規則位階，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表(重要度 4)

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議日後處理之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
航港局船舶組	造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會 救生設備之服務供應商	MSC.563(108)	經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案	海上人命安全國際公約(SOLAS)適用之船舶(國際航線之客船及總噸位 500 以上之貨船)	配合 MSC.554(108)，修正救生設備原型測試以及生產和安裝測試之要求。	本案非「IMO 強制性文書或我國已採納章程註解所列準則或指南」，且考量我國未自行生產相關救生設備，故建議待後續國內有相關救生設備製造商時，再以「行政規則」位階處理。	無	海上人命安全國際公約(SOLAS)之其他議題	安全
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1680	海上人命安全國際公約(SOLAS)第 XV 章規則第 5.1 條和國際載運工業人	總噸位 500 以上且載運超過 12 名工	說明工業人員船舶安全證書與其他 SOLAS 相關安全證書之發證做法。	考量船舶法尚未有所定義(交通部正辦理船舶法之修法作業)。故建議待船舶法修正	無	工業人員議題	安全

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	適用船舶	該文件重點	建議日後處理之原因	IMO 建議生效時間	議題	公約履行專區之性質分類
			員船舶安全章程(IP Code)第 1 部分第 3.5 段有關載運工業人員船舶安全證書與 SOLAS 安全證書協調一致之統一解釋	業人員之國際航線船舶		施行，或公告採用「工業人員船舶安全章程(IP Code)」及相關 SOLAS 修正案後，再行辦理本案之行政規則作業。			
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 造船廠	MEPC.386(81)	2024 年依據 MARPOL 附錄 VI 規則 13.2.2 要求，針對非完全相同替代柴油機毋須符合 Tier III 限制之準則	所有船舶	澄清以安裝船用柴油機替代蒸氣機及其供氣系統時，氮氧化物 Tier III 規定之適用狀況以及主管機關評估之建議。	考量我國目前無使用蒸汽機之國際航線船舶，故建議可暫不處理，待後續有實務執行需求時再以「行政規則」方式處理。	無	防止船舶污染國際公約(MARPOL)之其他議題	環保

(五)、 建議以行政指導置於航港局官網公約履行專區(安全或環保專區)，以供相關單位參考該建議性指引：

表 17：屬行政指導位階，建議於 2026 年 1 月 1 日前置於航港局官網公約履行專區以供相關單位參考之案件一覽表(重要度 2)

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	公約履行專區之性質分類
認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1622/Rev.1	經修訂之船舶載運散裝液化氣體或使用氣體/低閃點燃料用於低溫服務之替代金屬材料準則	修正材料測試及驗收標準、載運氨之額外測試規定，以及高錳沃斯田鋼載運氨之相關規定。	安全
經濟部 環境部 航港局船舶組 航港局港務組 航務中心 認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 燃料供應商(台灣中油公司)	MSC-MEPC.2/Circ.18	確定燃料是否符合MARPOL 附錄 VI 和 SOLAS 第 II-2 章規定之取樣準則	配合 SOLAS 修正案(MSC.520(106)決議案)以及 MARPOL 附錄 VI 修正案(MEPC.362(79))，提供適用兩公約在燃料加注時之取樣方式。 另建議可將相關資訊提供予臺灣港務公司，協助轉知燃料供應商等相關單位。	安全/環保

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	公約履行專區之性質分類
經濟部產業園區管理局 臺灣港務公司				
交通部 經濟部(工業港) 農業部(漁港) 輪船商業同業公會全國聯合會 認可組織(RO)	MEPC.387(81)	船舶在具挑戰性水質條件下營運之 BWM 公約適用臨時指南	提供壓艙水管理系統遇到具挑戰性水質時之因應處理方式。	環保
認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	BWM.2/Circ.82	在壓載艙暫時儲存處理過的污水和/或灰水指南	針對在限制處理過的污水(TS)和/或灰水(GW)排放之特定港口、區域，且船舶沒有足夠空間儲存 TS/GW 之情況，提供因應措施之指引。	環保

(六)、 內國法位階為行政指導，但考量實務需求尚毋須立即處理，日後有使用需求時再處理者：

表 18：屬行政指導位階，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表(重要度 4)

通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點	建議日後處理之原因	公約履行專區之性質分類
認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.565(108)	經修訂之載運散裝液化氫臨時建議	針對載運散裝液化氫之情況，新增新型圍護系統：在內部絕熱空間(inner insulation space)使用絕熱材料和氫氣的獨立櫃貨物圍護系統。	考量國輪尚未有此類液化氫氣運輸船，故建議可先不處理，日後有需要時再行公告。	安全
認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1399/Rev.1	經修訂之原油油輪貨油艙塗層系統營運中維護與修理程序準則	將 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。	考量我國目前未有原油油輪，故建議可先不處理，日後有需要時再行公告。	安全
認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 個人救生設備供應商、製造商及檢測單位	MSC.1/Circ.1628/Rev.2	經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(個人救生設備)	配合 MSC.554(108)、MSC.563(108)決議案，更新標準化之救生設備評估和測試報告表。	考量我國並未自行生產本案相關救生設備，故建議存參，日後有需要時再行公告。	安全

通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點	建議日後處理之原因	公約履行專區之性質分類
認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1679	使用液化石油氣貨物作為燃料的臨時準則	提供使用液化石油氣貨物(LPG)貨物作為燃料的臨時安全規定	現行國輪尚未有載運或使用液化石油氣之船舶，故建議可暫先不處理，日後有需要時再行公告。	安全

(七)、 該 IMO 文件雖無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程時使用：

表 19：無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續參考使用之案件一覽表(重要度 4)

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)
航港局船員組	MSC.1/Circ.797/Rev.40	IMO 秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)第 A-I/7 節維護適格人員之名單	國際海事組織(IMO)秘書長定期更新 STCW 之適格人員名單。
航港局船員組	MSC.1/Circ.1164/Rev.28	公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約國提交有關獨立評估報告之資訊，經海事安全委員會(MSC)確認所傳遞之資訊，表明該締約國充分且完全實施該公約相關規定	國際海事組織(IMO)秘書長更新 MSC.1/Circ.1164 通告，有關確實符合 STCW 公約之締約國名單。
農業部漁業署	MSC.1/Circ.1678	漁船人員體格(健康)準則	提供一套國際公認的漁船人員體格(健康)標準，可作為制定符合國際要求的國家體格(健康)標準的基礎，並確保漁船人員體格(健康)檢查證明書可有效證明其健康狀況符合船上工作要求。
航港局船舶組 航港局航安組 航港局航務組 航港局港務組 航港局船員組	MSC-MEPC.2/Circ.19	協助會員國履行准國際海事組織(IMO)準法律文件履行章程之 IMO 會員國稽核方案(IMSAS)相關指南	本指南可協助會員國履行 III Code 及準備 IMO 會員國稽核方案(IMSAS)。
航港局航安組 臺灣港務公司 國家搜救指揮中心	MSC.1/Circ.1610/Rev.1	電子航海背景下海事服務的描述	提供最新的海事服務描述，以利統一海事服務的格式和架構。 海事服務的描述包含相關國際標準、建議和準則，以及使用者對資訊的要求。

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)
氣象署 海巡署 內政部地政司 海軍大氣海洋局			
中央氣象署 航港局航安組 基隆海岸電台	MSC.1/Circ.1310/Rev.2	國際海事組織/國際水道測量組織/世界氣象組織之海事安全資訊聯合手冊	提供有關航行警告和氣象警報和預報所使用的架構和文本之指引以及範例。 IMO 鼓勵會員國盡量使用本手冊，並請船員和參與發布航行警告及氣象警報和預報的人員注意本手冊。
航港局航安組 國家運輸安全調查委員會	III.3/Circ.10	傷亡分析和統計-對傷亡調查報告品質的觀察	IMO 提供從傷亡調查報告發現到不完整或不恰當之處，並引用對應的傷亡調查章程相關段落供參。
航港局航安組 國家運輸安全調查委員會	III.3/Circ.11	海事安全調查國經驗學習之制定	IMO 提供撰寫經驗教訓的指導及格式，包含一般要求、標題、發生什麼事件、為什麼會發生、我們可以學習的教訓、可能的受益人，及提供一個範例供參考。
輪船商業同業公會全國聯合會 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會 航港局航安組	SN.1/Circ.343	彭特蘭灣船舶報告系統之認可(PENTREP)	彭特蘭灣船舶報告系統適用於總噸位 300 以上的所有船舶，要求應向昔得蘭島海岸巡防隊(Shetland Coastguard)回報進入、缺失、離開之相關資訊。 昔得蘭島海岸巡防隊會提供船舶有關航行和氣象警報及預報的重要資訊。
航港局船舶組 認可組織(RO)	MEPC.1/Circ.908	向 IMO 回報儲備功率使用之程序	為主管機關向 IMO 回報儲備功率之使用情形，故建議無須法制化處理。 建議可由航港局發文委由我國認可組織(CR)以 E-mail 方式回報 IMO(並以副本寄送航港局)。
輪船商業同業公會全國聯合會 海洋委員會	MEPC.1/Circ.909	以海運貨櫃運輸塑膠原料顆粒之建議	本案僅為操作之建議，尚屬資訊性文件，無須法制化處理。 相關資訊建議可提供予輪船商業同業公會全國聯合會以及海洋委員會參考。
航港局船舶組 認可組織(RO)	MEPC.1/Circ.910	安全與無害環境船舶資源回收國際公約第 12 條規定的強制性報告格式	本案屬資訊性文件，無須法制化處理。 針對後續實務執行： 建議可由航港局船舶組以 E-mail 方式向 IMO 回報認可組織及指定驗船師清單。 有關發給「國際拆船準備就緒證書」之年度船舶清單，建議可評估是否參考過往回報 DCS 之方式，委由我國認可組織(CR)以 E-mail 方式辦理。

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)
			有關拆船廠清單、年度拆解船舶清單，考量我國尚無提供國際航線船舶拆船服務之相關設施，故建議無須處理。 有關違反公約之相關資訊及採取行動，建議後續若有發生相關案件時，再個案評估辦理。
航港局航安組 航港局港務組 輪船商業同業公會全國聯合會 海洋委員會 農業部漁業署	MSC-MEPC.6/Circ.22	安全、防污以及回報之國家聯絡點	IMO 定期更新各國國家聯絡點之相關資訊。
航港局船舶組 航港局航務組 航港局港務組 航港局航安組 航港局船員組	A.1173(33)	IMO 2024 至 2029 之六年期戰略規劃	IMO 對於 2024 至 2029 年六年間之願景、後續工作之原則、戰略方向以及績效指標訂定之戰略規劃。
航港局船舶組 航港局航務組 航港局港務組 航港局航安組	A.1192(33)	敦請會員國和所有相關利益攸關方推動採取行動以防止「黑暗船隊」或「影子船隊」在海事部門的非法營運	IMO 發現藉由利益攸關方之間的資訊交流來防止和打擊此類問題之重要性，希望利益攸關方採取相關行動，持續審查國家立法，以防止和抑制欺詐行為。並提供相關建議做法。

(八)、 經評估該 IMO 文件無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理者：

表 20：經評估無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理之案件一覽表(重要度 5)

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	毋須特別處理之原因
MSC.564(108)	胡塞武裝襲擊商船和船員而導致紅海和亞丁灣的保全局勢	國際海事組織(IMO)發布本決議案，譴責胡塞武裝並要求立即停止攻擊商船。並且為提升經過紅海和亞丁灣的所有船舶及船員安全，IMO 將與會員國和業界合作，密切監測事態發展。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
MSC.1/Circ.1677	自願提早實施 MSC.551(108)決議案採納之國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程第 4.2.2 和 8.4.1 至 8.4.3 段修正案	本通告邀請船旗國自願提早實施 IGF Code 修正案(MSC.551(108)決議案)第 4.2.2 和 8.4.1 至 8.4.3 段有關加注歧管和加注燃料處的連接接頭及緊急釋放接頭/緊急釋放系統之規定。	考量國際航線上無使用低閃點燃料之船舶且尚未有造船廠提出相關提前實施之需求，故建議維持公約生效時程，毋須提前實施。

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	毋須特別處理之原因
MSC.1/Circ.1500/Rev.3	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約及相關強制性文書修正案起草指南	本通告提供會員國有關國際海上人命安全公約(SOLAS)及相關強制性文書修正案之起草指南，包含批准和採納相關修正案之程序。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
III.3/Circ.12	漁船碰撞事故傷亡問卷(2018-2022 年)	III 次委員會發布本通告，要求會員國填寫漁船碰撞傷亡調查問卷(問卷連結：https://forms.office.com/e/bYJAmddFrg)，以取得更多有關商船與漁船碰撞的資訊，及當地漁船的避碰設備，並預計在蒐集更多資訊後開展進一步分析。	屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，僅為 IMO 邀請會員國協助蒐集漁船相關資料，故無須法制處理。
MEPC.391(81)	2024 年海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)	1. 更新生質燃料生產相關參數的量化、電力碳強度評估，以及實際/岸上之油艙到艉流(TtW)排放係數計算方法； 2. 修正碳強度之分配以及計算方式； 3. 修正預設排放係數計算，以及岸電考慮因素之詳細要求。	建議由廠商於本案「成果座談會」時，向與會單位分享本案重點資訊即可。 (本案於 2024 年 10 月 14 日舉辦成果座談會，廠商已於座談會進行分享，詳如附件 5)
MEPC.1/Circ.911	2017 至 2022 年間防止船舶污染國際公約有關強制性回報內容之報告總結及分析	IMO 提供 2017 至 2022 年間，各會員國依據 MEPC.1/Circ.318 防止船舶污染國際公約強制性回報內容之報告總結及分析。	本案屬資訊性文件，毋須法制化處理。
MEPC.1/Circ.778/Rev.4	特殊區域、排放管制區、特別敏感海域之清單	更新附錄 MARPOL 附錄 I、IV、V、VI 所述特殊區域、排放管制區、特別敏感海域之清單。	依據之公約修正案(MEPC.361(79)、MEPC.380(80)，以及 MEPC.381(80)、MEPC.382(80)決議案)，經查已於航港局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」時處理。故本案毋須重複處理。
A.1174(33)	IMO 戰略規劃之應用	因應上述 A.1173(33)決議案，為確保相關戰略規劃之實施，IMO 發布本決議案，述明後續作業方式及原則。	屬 IMO 內部工作規劃文件，與內國法化無關。
A.1175(33)	感謝林基澤先生為 IMO 提供的服務	感謝林基澤秘書長自 2016 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日擔任 IMO 秘書長之貢獻。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1176(33)	批准對秘書長的任命	批准 IMO 新任秘書長阿塞尼奧•安東尼奧•多明戈斯•貝拉斯科之任命案。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1177(33)	欠繳會費	IMO 呼籲各會員國盡早繳納欠繳之會費並準時繳交會費。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1178(33)	提交經審計的財務報表和外部審計員的報告	IMO 核准 2021 年及 2022 年年度外部審計員提供之報告以及審計完成之財務報表，並感謝外部審計員提供的相關意見。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1179(33)	2024-2025 年雙年度之成果導向預算	IMO 彙整 2024-2025 年雙年度之成果導向預算，包含基本資金(會員費等)、IMO 資本額、預備金規劃，以及相關合作經費支出等。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1180(33)	國際海事組織加強多種語文能力	考量到 IMO 及聯合國皆支持使用多個官方語言，為避免翻譯文件延遲並促進工作及討論之效率，IMO 發布本決議案規劃後續因應措施。	屬 IMO 內部工作規劃文件，與內國法化無關。

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	毋須特別處理之原因
A.1181(33)	任命外部審計員	IMO 再次任命印尼審計委員會擔任 IMO 外部審計員，自 2024 年 7 月 1 日起任期四年。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1182(33)	IMO 財務規則之修正案	修正 IMO 內部財務規定。	屬 IMO 內部工作文件，與內國法化無關。
A.1183(33)	俄羅斯武裝入侵烏克蘭對國際航運造成的影響	IMO 譴責俄羅斯之軍事行動，並表示對於烏克蘭、俄羅斯，以及各會員國因應做法之態度。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1187(33)	2023 年 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單	IMO 為協助各主管機關盤點 IMO 準法律文件中涉及主管機關(包含會員國身分、船旗國身分、沿岸國身分、港口國身分)執行之相關具體義務，以及留下讓主管機關認定與解釋之條款，於每兩年召開一次之 IMO 大會採納「關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」之決議案，整理相關 IMO 準法律文件中需主管機關處理與因應之項目，以供各主管機關盤點檢視。	本案為提供主管機關針對IMO準法律文件中需主管機關處理與因應之項目。 本案已參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」之研析結果，協助針對尚未梳理之內容(本次新增修正之內容)，整理對主管機關之後續因應做法建議，如附件 3。
A.1189(33)	審查 COVID-19 疫情對世界運輸工人和全球供應鏈影響的聯合行動組(JAG-TSC)提出的建議	因應新型冠狀病毒(COVID-19)疫情，IMO 意識到各國一級單位在此種情況之協調影響重大，因此核准了世界運輸工人和全球供應鏈影響的聯合行動組(JAG-TSC)的建議。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1190(33)	加強打擊海事部門有組織犯罪的框架	因應非法販運人口、野生動植物和貨物等犯罪活動對社會以及相關海事部門造成負面影響，IMO 認為有必要繼續提高海事部門對有組織犯罪影響的意識，包括需要在網路安全領域開展能力建設與合作，並加強海員和港口工人抵禦有組織犯罪的能力。故呼籲各會員國可提供/分享相關經驗以及提供建議。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1191(33)	2009 年安全與無害環境船舶資源回收國際公約之執行	為了後續執行「安全與無害環境船舶資源回收國際公約(以下簡稱「船舶回收公約」)」，考慮到部分會員國(特別是發展中國家)正依據其國內法規改善相關拆船設施(包括自願遵守「船舶回收公約」)，IMO 鼓勵相關會員國核實其回收設施和回收方法符合「船舶回收公約」。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1193(33)	感謝 Cleopatra Doumbia-Henry 博士為世界海事大學提供的服務	Cleopatra Doumbia-Henry 博士於 2015 至 2023 年擔任世界海事大學校長一職，IMO 發布本通告感謝其這幾年來之貢獻。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1194(33)	與非政府組織的關係	對於在 IMO 工作中有能力作出實質貢獻的非政府國際組織(NGO)，大會批准後可由理事會授予諮詢地位(consultative status)，本決議案為 IMO 定期更新該名單。	屬資訊性文件，與內國法化無關。
A.1195(33)	對參與救助海上混合移民的商船及其船員的特殊表彰	表揚所有參與海上混合移民救助的商船及其船員的勇敢、專業精神和體現最高海上傳統的同情心，並要求秘書長，繼續向 2014 年 1 月 1 日以來，參與救助海上混合移民的任何商船及其船員，追發彰顯大會表彰的特殊證書。	屬資訊性文件，與內國法化無關。

三. 「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」研析結果

(一)、 相關內容經評估屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理者：

表 21：屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理之案件一覽表

權責單位	公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件 3)	建議期程	是否需於航港局官網公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組)	SOLAS 第 XV 章規則 3	載運工業人員船舶安全措施的適用範圍	依交通部之決議辦理	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)	建議參考 SOLAS 修正案(MSC.521(106)決議案)之規定，訂定我國工業人員相關規定、施行期程，以及適用範圍。(包含對於現成船之寬限) (補充：交通部已於 2024 年 10 月 15 日交航(一)字第 11398003241 號預告採用「國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)」等 2 件相關決議案(MSC.521(106)、MSC.527(106))，並說明後續相關規範之適用範圍為國輪總噸位 500 以上載有超過 12 名以上工業人員之貨船及高速貨船)
交通部	IP Code 第 I 部分 規則 3.3	載運工業人員船舶安全證書之核發	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時辦理	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時，依據船舶法 84 條委託由驗船機構辦理相關檢查、丈量及證書發給。
交通部	IP Code 第 I 部分 規則 3.4	載運工業人員船舶安全證書之格式	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時辦理。	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時，同步依據 IP Code 提供之證書格式範本，以繁體中文加英文製作我國證書，並公告使用。

(二)、 相關內容經評估屬於第一類(主管機關義務)，但我國毋須配合因應者：

表 22：屬於第一類(主管機關義務)，但毋須因應處理之案件一覽表

公約/章程條號及內容	條文內容 (詳細說明如附件 3)	毋須因應處理之原因
MARPOL 附錄 I 規則 43A.5	在北極海域使用、載運燃油的臨時豁免，以及向 IMO 通報	該豁免規定係對於海岸線與北極水域相接之締約國主管機關，對懸掛該國國旗在其管轄水域營運之船舶進行免除，與我國無關。

公約/章程條號及內容	條文內容 (詳細說明如附件 3)	毋須因應處理之原因
MARPOL 附錄 I 規則 38.4、38.6，附錄 II 規則 18.3、18.5，附錄 IV 規則 12.2，附錄 V 規則 8.3，附錄 VI 規則 17.2	與 IMO 協商制定區域收受設施計畫，以便 IMO 能向各締約國分享區域收受設施之相關資訊(僅限小島嶼開發中國家)	我國並非位於特殊區域或海岸線與特殊區域鄰接之國家，並且亦非小島嶼開發中國家，故不適用。

(三)、 相關內容經評估屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者：

表 23：屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理之案件一覽表

權責單位	公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件 3)	建議期程	是否需於航港局官網公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組)	MARPOL 附錄 VI 規則 23.1	驗證現成船能源效率指數(EEXI)達成值	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。	是 (依據 MEPC.351(78)決議案執行驗證)	建議可發布我國對於 IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。
交通部航港局(船舶組)	MARPOL 附錄 VI 規則 28.6	對營運碳強度評級進行驗證	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。	是 (依據 MEPC.354(78)決議案執行驗證)	建議可發布我國對於 IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。
交通部航港局(船舶組)	MARPOL 附錄 VI 規則 28.8	對經修正之船舶能源效率管理計畫(包含矯正措施)進行驗證	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。	是 (依據 MEPC.346(78)及其修正案(MEPC.388(81))、MEPC.348(78)決議案及其修正案(MEPC.389(81))進行驗證)	建議可發布我國對於 IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。
交通部航港局(船舶組)	SOLAS II-1 章 規則 13.6.1.3	接受使用電力或液壓以外的任何其他動力形式關閉或打開動力式滑動水密門	建議後續遇到相關案件時再以個案考量方式處理。	是 (以個案考量方式處理)	建議個案考量。
交通部航港局(船舶組)	SOLAS II-1 章 規則 13.6.1.4	接受除全周旋轉曲柄(all-round crank)以外的其他方式，從艙壁甲板上方可接近的位置關閉動力式滑動水密門	建議後續遇到相關案件時再以個案考量方式處理。	是 (以個案考量方式處理)	建議個案考量。

權責單位	公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件 3)	建議期程	是否需於航港局官網 公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組) 交通部航港局(船員組)	IP Code 第 III 部分規則 1.1	接受身體健康之標準	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理。	是 (由船舶法子法訂定相關規範)	建議工業人員具備下列之一文件者，得視為符合訓練要求： (1) 國際海事組織 A.1079（28）決議案第 5.5 段之訓練證明文件； (2) 全球風力組織（GWO）工業標準所發之基本安全證書； (3) 離岸石油工業訓練組織（OPITO）標準之離岸安全指導及緊急訓練組織證書； (4) 其他經航政機關認可之證書。
交通部航港局(船舶組)	IP Code 第 III 部分規則 2.1.10	接受人員轉移之相關指南	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理。	是 (由船舶法子法訂定相關規範)	建議引用 IP Code 註解所列之國際承包商協會(IMCA)之指南(M202)，做為人員轉移之作業標準。 另對於離岸風電海域作業之工作者，針對勞工於離岸風電海域作業時，進出筏艇、人員交通船及海上構造物等訂定安全檢核項目及基本安全訓練等事項，可參考勞動部職業安全衛生署編印之「離岸風電海域作業安全指引」。
交通部航港局(船舶組)	IP Code 第 III 部分規則 2.2	接受人員轉移裝置之相關標準	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理。	是 (由船舶法子法訂定相關規範)	建議於後續所對應之子法規則中引用我國認可組織(CR)之「工作步橋準則(Guidelines for Offshore Access “Walk to Work” Gangway)」，作為後續人員轉移設備之相關標準。

(四)、 相關內容經評估，我國現行做法已可滿足相關要求者：

表 24：我國現行做法已可滿足相關要求之案件一覽表

公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件 3)	我國現行做法
MARPOL 附錄 I 規則 3.7	無人無推進動力駁船之豁免及免除	交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號公告採用相關決議案，並委託 CR 執行相關檢驗發證業務。
MARPOL 附錄 IV 規則 3.2	無人無推進動力駁船之豁免及免除	交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號公告採用相關決議案，並委託 CR 執行相關檢驗發證業務。

公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件 3)	我國現行做法
MARPOL 附錄 VI 規則 6	證書之簽發與簽證以及符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級	交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號公告採用相關決議案，並委託 CR 執行相關檢驗發證業務。
MARPOL 附錄 VI 規則 8	有關證書以及符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級之格式	交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003013 號公告採用相關決議案(包含相關文件格式)。
MARPOL 附錄 VI 規則 9.12	有關符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級之期限及效期	交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號公告採用相關決議案。 我國籍船舶之國際公約證書及符合聲明，實務上是委託由 CR 依據公約規定之效期簽發。
《STCW 公約》第 X 條和規則 I/4	依照《STCW 公約》第 X 條和規則 I/4 的要求，制定管制措施和程序	商港法第 58 條已符合公約規定。 補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-814、A.31-815 項完成梳理，本次僅將前述兩項合併為一項處理(即本項)。
MARPOL 附錄 VI 規則 10	港口國對作業要求之管制-關於附錄 VI 第 4 章，檢查限於核實是否有關於符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級、國際能源效率證書和船上船舶能源效率管理計劃(SEEMP)，並包括船舶對 SEEMP 的執行	商港法第 58 條及海洋污染防治法第 28 條已符合公約規定。 補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-855 項已完成梳理，本次僅補充 PSC 檢查細節。
SOLAS 第 IV 章 規則 5.1	可行且必要時，應提供行動衛星服務和海上移動服務的適當岸基設施	我國已提供無線電通訊業務。 補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-43 項已完成梳理，本次修正將 SOLAS 第 IV 章規則 5 之內容分做兩項。
SOLAS 第 IV 章 規則 5.2	有關移動衛星服務和海上移動服務岸基設施的資訊，包括計劃撤出-向國際海事組織報告	我國已提供無線電通訊業務。 補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-43 項已完成梳理，本次修正將 SOLAS 第 IV 章規則 5 之內容分做兩項。
SOLAS 第 IV 章 規則 5-1	GMDSS 之登錄識別-適當安排	因我國非 IMO 會員國，故無法將海岸電台 MMSI:004162019 登錄於國際組織，故本項不適用。 另我國已提供英國水文局 (UK Hydrographic Office)相關資訊，並登載於其出版之無線電信號表(List of Radio Signals)，供船舶放置於船上查詢。 目前基隆海岸電台之服務範圍包含以我國為中心之 A2 海域，遇險訊息皆可由基隆海岸電台進行應處或啟動相關搜救機制。 補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，其附件 4 第 A.31-609 針對 HSC Code 已有 GMDSS 之相同內容，故本案之評估結果於該案相同。
IMDG Code 第 6 章規則 10	玻璃纖維(FRP)可攜式槽櫃的設計、建造、檢驗和測試-主管當局之角色	依據交通部 1996 年 9 月 3 日交航(85)字第 040773 號函委託，由我國認可組織(CR)辦理各種材質之中、小型危險品容器檢驗業務。
MARPOL 附錄 VI 規則 26	驗證船舶能源效率管理計畫(SEEMP)	交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號，公告採用 MEPC.347(78)決議案，可依據 MEPC.347(78)決議案執行驗證。

四. 期末成果總結

(一)、 本研究建立一評估流程以利後續航政機關評估 MSC 與 MEPC 會議產出之因應事項，並提供本次建議公告採用之決議案及通告內容。

(二)、 本研究因應 MEPC 81 產出內容(共計 18 份文件)、MSC 108 產出內容(共計 44 份文件)，以及 A 33 產出內容(共計 23 份文件)，建議可將上述產出內容提供予我國其他相關單位。(為利各單位快速查找自身有關之議題，已將表 12 至表 20 之內容製作成具篩選/搜尋功能之 Execl 檔，並置於附件 9 之連結位置(檔名：IMO 決議案、通告之內國法化研析結果_相關單位對照清單)

1. 經研析，與我國內國法化作業相關或可做為實務執行之參考者：

(1). 屬法律、命令、實質法規命令位階之案件，共計 18 份。

i. 重要度 1，需於 2026 年 1 月 1 日前完成者，共計 17 份；

ii. 重要度 3，可於 2026 年 1 月 1 日以後辦理者，共計 1 份。

(2). 屬行政規則位階之案件，共計 20 份。

i. 重要度 2，建議於 2026 年 1 月 1 日前完成者，共計 17 份；

ii. 重要度 4，尚毋須處理之案件，共計 3 份。

(3). 屬行政指導位階之案件，共計 8 份。

i. 重要度 2，建議於 2026 年 1 月 1 日前完成者，共計 4 份；

ii. 重要度 4，尚毋須處理之案件，共計 4 份。

(4). 屬資訊性文件，提供相關單位參考之案件(重要度 4)，共計 15 份。

2. 經研析，與我國內國法化作業無關且無使用需求之案件(重要度 5)，共計 24 份。

(三)、 本研究涉及主管機關向 IMO 回報相關資訊之案件共計 5 份文件，回報 IMO 之建議方式已於本研究案附件 2 提供，包含：

1. MEPC.385(81)：修正應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊；

2. MEPC.386(81)：有關以柴油機取代蒸氣機及其供氣系統時，向 IMO 回報船舶更換柴油機毋需符合 Tier III 但應符合 Tier II 之情況；

3. MEPC.389(81)：配合 MEPC.385(81)，修正船舶燃料消耗資料庫之收集數據範本；

4. MEPC.1/Circ.908：有關向 IMO 回報各年度之儲備功率使用情況之回報之規定及流程；

5. MEPC.1/Circ.910：依據安全與無害環境船舶資源回收國際公約，提供向 IMO 回報相關資訊之格式，包含：拆船設施名單、主管當局聯繫方式、每年度發給「國際拆船準備就緒證書」之船舶清單，以及該締約方管轄範圍內之年度船舶拆解清單等資訊。

(四)、 因應 A 33 會議更新之「2023 年 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」，本研究建立相關評估流程，並參照航港局過往做法，共計梳理 25 項未詳盡清單內容。(為利各單位快速查找自身有關之議題，已將表 21 至表 24 之內容製作成具篩選/搜尋功能之 Excel 檔，並置於附件 9 之連結位置(檔名：IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果_相關單位對照清單)

1. 經研析，本案梳理相關內容之類別及數量統計如下：

(1). 屬第一類(主管機關義務)者，共計 15 項。

(2). 屬第二類(令主管機關滿意、認可)者，共計 10 項。

(3). 屬第三類(特許、豁免、等效)者，共計 0 項。

(五)、 本次共計全文翻譯 15 份文件(如附件 4)：

1. MEPC 80 及 MSC 107 共計 15 份文件：
MSC.532(107)、MSC.534(107)、MSC.535(107)、MSC.537(107)、MSC.538(107)、MSC.540(107)、MSC.541(107)、MSC.543(107)、MSC.547(107) 、 MSC.1/Circ.1362/Rev.2 、 MSC.1/Circ.1663 、 MEPC.369(80)、MEPC.376(80)、BWM.2/Circ.80、MEPC.1/Circ.905。

(六)、 本研究藉由 2024 年 10 月 14 日舉辦之成果座談會，向我國航商及相關單位說明內國法化評估結果與蒐集回饋意見。關於本案之內國法化建議做法以及評估結果，我國航商無額外修正建議，但針對 IMO 溫室氣體減排後續措施以及具挑戰性水質壓艙水之作業流程提出相關疑問，並已於會議中進行回應。座談會相關文件如附件 5。

(七)、 為利航港局船舶組完善我國內國法化作業，本研究期末報告已於附件 6 至附件 8 整理包含 2025 年即將生效之國際公約/章程決議案、

我國尚未採納且近期未有更新之國際公約/章程決議案，以及本案梳理之決議案/通告處理方式分類之列表，以協助快速判別各案件之優先次序及做法。

1. 需於 2026 年前完成公告採用之決議案，共計 14 份：

   (1). 可併同其他決議案辦理者，說明如下：

      i. MSC.554(108)、MSC.559(108)可併案辦理；

      ii. MSC.557(108)、MSC.558(108)可併案辦理；

      iii. MEPC.384(81)、MSC.550(108)、MSC.555(108)可併案辦理。

   (2). 需獨立進行公告採用者，共計 7 份。

2. 屬行政規則，建議於 2026 年 1 月 1 日前完成之案件，共計 17 份：

   (1). 可由「型式認可、統一解釋」之通案性船旗國通告處理者，共計 6 份；

   (2). 可由「建議性指南與準則」之通案性船旗國通告處理者，共計 7 份；

   (3). 須獨立發布通告者，共計 3 份。

   (4). 屬一般通案案件，可每年度一次性發布更新者，共計 1 份；

3. 屬行政指導，建議於 2026 年 1 月 1 日前完成之案件，共計 4 份：

   (1). 可由「建議性指南與準則」之通案性船旗國通告處理者，共計 1 份；

   (2). 須獨立發布通告者，共計 2 份。

   (3). 屬一般通案案件，可每年度一次性發布更新者，共計 1 份；

4. 可於 2026 年以後處理之決議案，共計 1 份。

第七章、 工作項目進度與查核項目

計畫工作項目進度之甘特圖如圖 23 所示。表 25 為查核點與預訂完成時間表。(專案時程：決標日次日(113 年 4 月 19 日)起至 113 年 12 月 15 日止。研究團隊於決標日起 15 日曆天內提送工作計畫書，以納入契約執行)

圖 23：計畫工作項目進度之甘特圖

工作項目內容	113 年度									
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
一、MSC、MEPC 內國法化										
1.研析 A 33 相關文件										
2.翻譯 MEPC 80 & MSC 107 相關文件										
3.研析 MEPC 81 相關文件										
4.研析 MSC 108 相關文件										
二、成果座談會										
成果座談會										
三、專案工作計畫書、期中及期末報告										
1.專案工作計畫書										
2.期中報告書										
3.期末報告書										
4.期末報告書(修正版)										

表 25：查核點與預訂完成時間表

查核點	預訂完成時間	查核點內容說明
3-1	決標日起 15 日曆天內	1.提交專案工作計畫書 2.以 EMAIL 方式提供 KR-CON 使用權帳號 1 組
1-1	113/5/30	航港局工作會議：蒐集並研析已完成之第 81 次 MEPC 會議及 IMO 第 33 次大會因應事項研擬
3-2	113/7/31	提交期中報告：第 81 次 MEPC 會議及 IMO 第 33 次大會相關事項之蒐集及研析，並提出內國法化評估結果與具體修正建議、MSC 108 會議重點摘要，以及第 107 次 MSC 及第 80 次 MEPC 決議案與通告中、英文對照版文件製作進度。
1-2	113/9/30	航港局工作會議：蒐集並研析已完成之第 81 次 MEPC 會議、IMO 第 33 次大會及第 107 次 MSC 會議因應事項研擬
2-1	113/10/15	完成成果座談會，向航商說明內國法化評估結果與收集回饋意見
3-3	113/10/31	提交期末報告書(包含本專案所有工作內容)
3-4	期末報告經機關審核通過後 20 日曆天內	提交期末報告書(修正版)

附件：會議紀錄、評估分析表、翻譯稿、成果座談會紀錄、IMO 原文資料

附件 1：工作會議之會議紀錄及期中審查意見修正對照表

附件 2：IMO 相關決議案通告因應事項評估分析表

附件 3：IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析評估表

附件 4：相關 IMO 文件翻譯稿

附件 5：成果座談會紀錄

附件 6：2025 年將生效之國際公約及章程相關決議案列表

附件 7：我國尚未採納且近期未有更新之國際公約/章程決議案列表

附件 8：本次梳理之決議案及通告後續處理方式分類

附件 9：IMO 原文資料以及其他海事國家及船級協會針對 IMO 所發出之通告

附件 9 檔案如連結：
(https://drive.google.com/drive/folders/1EQxh0hwXdehmDf-82wqAyi4zrziMY0F2?usp=sharing)

附件 1(A1)

工作會議之會議紀錄

及期中審查意見修正對照表

目錄

第 1 次工作會議之會議紀錄 A1-1

第 2 次工作會議之會議紀錄 A1-5

第 3 次工作會議之會議紀錄 A1-10

第 4 次工作會議之會議紀錄 A1-13

第 5 次工作會議之會議紀錄 A1-17

第 6 次工作會議之會議紀錄 A1-22

第 7 次工作會議之會議紀錄 A1-26

第 8 次工作會議之會議紀錄 A1-30

期中審查意見修正對照表 A1-33

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第一次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 5 月 9 日下午 2 時

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 IMO 第 33 次大會(A33)決議案評估表之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 IMO 第 33 次大會(A33)決議案評估表決議如下：

(一)A.1173(33)：IMO 2024 至 2029 之六年期戰略規劃：

本案摘要內容所提之「淨零」、「零」以及「近零」，請廠商補充其原文。

(二)A.1184(33)：需援助船舶之避難地準則

請廠商協助補充我國機關部門可參考之相關內容，並於建議作法中納入「提供予航港局港務組參考」之建議。

(三)A.1185(33)：2023 年港口國管制程序

1. 請廠商依據評估原則，於本案之建議做法中補充本案之性質分類結果，並將建議做法修正為建議公告採用。
2. 請廠商全文檢視並統一可越控之軸功率限制(ShaPoLi)/可越控之主機功率限制(EPL)之寫法。
3. 針對本決議案新增之「船舶防污系統(AFS)檢驗準則」，請廠商補充該準則所參考之過往文件相關說明。

(四)A.1186(33)：2023 年統一檢驗與發證系統之檢驗準則

1. 本案涉及船舶檢查以及船舶無線電業務，故請於影響對象中納入船舶所有人以及國家通訊傳播委員會(NCC)。
2. 依據我國國際航線船舶之國際公約檢驗與發證實務做法，原則上會依循本決議案本文所述之檢驗範疇，另考量本決議案附件所列相關查核清單樣本僅為 IMO 統整之建議，執行上仍需考慮實務執行因素。故請廠商修正本案之建議作法，決議案本文部分建議以「行政規則」方式處理，以利後續執行國際航線船舶相關檢驗時有明確依據，另有關本案附件部分之查核清單樣本，則提供予我國認可組織(RO)參考使用。

(五)A.1188(33)：2023 年主管機關實施「國際安全管理章程」之準則

1. 本案涉及我國實施「國際安全管理章程」之相關程序，請廠商評估是否改以「行政規則」方式處理。
2. 本案可做為我國施行「船舶安全營運與防止污染管理」之參考

資料，故請廠商將本案翻譯需求改為全文翻譯，以利後續我國相關單位參考使用。

(六)A.1191(33)：安全與無害環境船舶資源回收國際公約

我國目前尚無國際航線船舶之拆船廠，請廠商補充說明，並配合調整國內航線之建議做法。

(七)A.1192(33)：敦請會員國和所有相關利益攸關方推動採取行動以防止「黑暗船隊」或「影子船隊」在海事部門的非法營運，請廠商於本案建議作法納入「提供予船舶組、航務組、港務組、航安組參考」。

柒、 結論：

一、針對本案工作會議簡報內容之甘特圖以及主要查核點之時間，請廠商後續工作會議依據實際決標日期調整。

二、本案引用之法規條文，請廠商將中文數字統一改為阿拉伯數字。

三、有關A.1187(33)「2023年IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單」，請廠商針對本次新增內容製作評估表進行研析，並另行安排會議討論。

四、本案其餘文字以及格式修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

五、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

六、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

捌、 散會:下午4時50分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 1 次工作會議

一、 時間：113 年 5 月 9 日(星期四)下午 2 時

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人: 王副組長士玫 王士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局		
	簡正	紀宏晴
	科長	黃彥欣
	技士	林鈞翔
	技士	鍾宏洋
	技士	戴恒舜
	視察/顧	曹胤威 /鍾宏洋
財團法人中國驗船中心		
	處長	張明城
	副處長	吳昌政
	組長	葉德生
	助理工程師	黃斯寬

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第二次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 5 月 29 日上午 9 時 30 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 MEPC 第 81 次會議(MEPC 81)決議案評估表之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MEPC 第 81 次會議(MEPC 81)決議案評估表決議如下：

(一)MEPC.383(81)：2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案：

1. 因本案內容與「壓艙水管理公約電子紀錄簿使用準則(MEPC.372(80))」相關，請廠商補充說明該準則以及申請壓艙水電子紀錄簿之相關流程已於本局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」進行處理。
2. 請廠商協助修正摘要內容第二條第(四)項之翻譯寫法，以明確規定內容。

3. 本案廠商原建議提前實施該修正案,但考量 IMO 原定生效日期為 2025 年 10 月 1 日,若我國航商於生效前未有申請使用壓艙水電子紀錄簿之需求,則建議維持 IMO 原定生效日期實施。

(二)MEPC.384(81):防止船舶污染國際公約修正案:

1. 因本案已建議以「實質法規命令」方式處理,故相關實務執行細節之指引以「行政指導」發布即可,請廠商配合修正本案建議做法。
2. 後續請廠商於本案執行期間持續關注、蒐集他國或其他船級協會對此修正案之因應做法。

(三)MEPC.385(81):防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案:

1. 考量本案涉及新興燃料、氣體燃料之加注,請廠商於影響對象納入經濟部能源署以及臺灣港務公司。
2. 鑒於現行防止船舶污染國際公約附錄 VI 所稱之「Fuel oil」,除油類外已包含其他種類之燃料(例如氣體燃料),故請廠商評估將「Fuel oil」統一翻譯為「燃料」之可行性。

(四)MEPC.386(81):2024 年依據 MARPOL 附錄 VI 規則 13.2.2 要求,針對非完全相同替代柴油機毋須符合 Tier III 限制之準則:

依據 MEPC.385(81)決議案,對於使用蒸汽主/輔機之現成船,若更換為柴油機但無法滿足 Tier III 規定時仍應符合 Tier II 規定。本案修正內容係配合 MEPC.385(81)決議案,提供主管機關對上述情況之評估建議以及向 IMO 回報之報告格式範本,考量我國國際航線船舶

目前已無使用蒸汽機之現成船，故毋須以行政規則方式辦理，請廠商配合修正本案建議做法。

(五)MEPC.387(81)：船舶在具挑戰性水質條件下營運之 BWM 公約適用臨時指南：

1. 請廠商協助修正本案摘要內容所附示意圖，以更明確壓艙水因應具挑戰性水質之作業措施。
2. 有關壓艙水因應具挑戰性水質之壓艙水紀錄簿填寫方式，可參考本局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」梳理之 BWM.2/Circ.80 通告，請廠商補充說明。
3. 本案建議做法，請廠商補充說明我國實務執行需求，以及需以「行政規則」方式處理之原因。
4. 後續請廠商於本案執行期間持續關注、蒐集他國或其他船級協會對此指南之因應做法。

(六)MEPC.390(81)：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(MEPC.335(76)決議案)修正案：

1. 摘要內容第二條第(一)項第 5 款，請廠商協助調整翻譯內容。
2. 本修正案新增船上引水資料卡(Pilot Card)之更新要求，該資料卡之目的在於讓引水人了解船舶在各主機功率下之操作性能，請廠商補充引水資料卡(Pilot Card)之說明及其示意圖。

(七)MEPC.391(81)：2024 年海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)：

考量此準則僅為資訊參考，尚無涉及後續實務因應，故建議做法請修正為「由廠商於本案『成果座談會』時，向與會單位分享本案重點資訊」。

二、本案國內現況說明之日期寫法請統一以西元年表示，行政機關名稱前毋須重複「我國」二字，引用之公告請註明發布之機關名稱。

三、其餘文字以及格式修正建議已於會議中提供。

四、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

五、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 12 時 30 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 2 次工作會議

一、 時間：113 年 5 月 29 日(星期三)上午 9 時 30 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人: 王副組長士玫 王士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局		
	簡正	紀治晴
	科長	黃家欣
	技士	黃智群 吳鈺淇
財團法人中國驗船中心		
	處長	張明旭
	副處長	吳昌政
	組長	葉德生
	助理工程師	黃斯嘉

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第 3 次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 6 月 13 日下午 2 時

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 MEPC 第 81 次會議(MEPC 81)通告評估表之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MEPC 第 81 次會議(MEPC 81)通告評估表決議如下：

(一)MEPC.1/Circ.795/Rev.9：防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋：

本案統一解釋，說明重型吊裝多用途船應符合「2008 年完整穩度章程」規則 2.3 之「從事起重作業的船舶(ships engaged in lifting operations)」額外規定，請廠商補充說明。

(二)MEPC.1/Circ.910：安全與無害環境船舶資源回收國際公約第 12 條規定的強制性報告格式：

請廠商依據「安全與無害環境船舶資源回收國際公約」補充本公約之適用船舶範圍，並敘明包含漁船。

(三)MEPC.1/Circ.911：2017 至 2022 年間防止船舶污染國際公約有關強制性回報內容之報告總結及分析：

有關本案所述回報之資訊，請廠商協助補充回報內容及樣態，以利後續本局參考。

(四)MEPC.2/Circ.29：依據防止船舶污染國際公約附錄 II 及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質：

本案國內航線建議做法，考量現行國內航線化學品船舶皆依據國際航線規定辦理，故請廠商修正為毋須處理。

二、後續將針對 IMO 強制性文書或我國已採納章程之統一解釋/性能標準、以及註解所列準則/指南，擬定通案性的處理原則，請廠商配合後續政策方向修正評估表之相關建議內容。

三、IMO 文書所述"Administration"原則係指各國主管機關，但依據我國行政權責劃分，船旗國指引(行政規則、行政指導等)原則由本局(航政機關)訂定發布，涉及法律、命令或實質法規命令者由交通部(主管機關)辦理，請廠商原則依據上述權責評估決議案/通告案之影響對象。

四、其餘文字修正建議已於會議中提供。

五、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

六、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 3 時 50 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 3 次工作會議

一、 時間：113 年 6 月 13 日(星期四)下午 2 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人：王副組長士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局	簡正	紀允晴
	科長	黃秉欣
	技士	吳鈺淇 戴妙芬
	技士	黃智群
財團法人中國驗船中心		
	處長	張明城
	副處長	吳昌政
	組長	葉德生
	工程師	姜斯寬

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第 4 次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 7 月 4 日上午 9 時 30 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫(紀簡正允晴代)　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 IMO 第 33 次大會(A33)更新之「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」研析結果。

陸、 結論：

一、有關 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析評估表決議如下：

(一)A.33-11「依照《STCW 公約》第 X 條和規則 I/4 的要求，制定管制措施和程序」:

此未詳盡清單內容之精神在前一版本已有涵蓋，本次修正僅為將相關條文合併於一項處理，請廠商協助補充上述說明。

(二)A.33-14「有關移動衛星服務和海上移動服務岸基設施的資訊，包括計劃撤出-向國際海事組織報告」:

請廠商將本案權責單位修正為交通部航港局(航安組)。

(三)A.33-17「玻璃纖維(FRP)可攜式槽櫃的設計、建造、檢驗和測試-主管當局之角色」:

請廠商評估於權責單位納入經濟部標準檢驗局之必要性。

(四)A.33-18「接受使用電力或液壓以外的任何其他動力形式關閉或打開動力式滑動水密門」:

本案建議做法,考量目前 IMO 以及 IACS 等國際組織皆尚未提供明確指引,故請廠商參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」附件 4 之未詳盡清單分析結果,評估是否以「個案特別考慮」之方式處理。

(五)A.33-19「接受除全周旋轉曲柄(all-round crank)以外的其他方式,從艙壁甲板上方可接近的位置關閉動力式滑動水密門」:

本案建議做法,考量目前 IMO 以及 IACS 等國際組織皆尚未提供明確指引,故請廠商參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」附件 4 之未詳盡清單分析結果,評估是否以「個案特別考慮」之方式處理。

(六)A.33-20「載運工業人員船舶安全措施的適用範圍」:

本案所引用之本局公文,請廠商補充該公文發文日期。

(七)A.33-25「接受人員轉移裝置之相關標準」:

本案應由我國後續訂定之子法進行控管,請廠商修正本案建議做法。

二、本案 A.33-23 至 A.33-25 項,對於國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)中涉及工業人員資格以及人員轉移規定之相關內容,經檢視與本局

2021 年研擬之載運工業人員船舶管理規則(草案)有關，且對應之應處事項已於該草案中進行研擬。

三、本次梳理之案件，請廠商補充說明相關因應措施是否須對外公告處理結果，或僅供機關內部盤點即可。

四、有關涉及本局權責之案件，請廠商於權責單位補充對應之權責組別。

五、其餘文字修正建議已於會議中提供。

六、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

七、請廠商依據本案期程繳交期中報告書。

柒、 散會:上午 11 時 10 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 4 次工作會議

一、 時間：113 年 7 月 4 日(星期四)上午 9 時 30 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人：王副組長士玫 紀允晴代

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局		
	科長	黃宇欣
	專	
	專員	鍾政斤 技士
財團法人中國驗船中心		
	處長	張明雄
	副處長	吳昌政
	組長	葉德生
	工程師	黃斯寬

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第 5 次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 9 月 6 日上午 10 時 00 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 MSC 第 108 次大會(MSC 108)決議案評估表之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 108 次大會(MSC 108)決議案評估表決議如下：

(一)MSC.549(108)：1974 年海上人命安全國際公約第 II-1 章修正案：

1. 本案國內現況說明，請廠商補充現行液貨船應急拖帶裝置規定，本局於 2022 年 10 月 31 日發布之未詳盡清單指引第 42 項，已敘明應符合 IMO 之 MSC.35(63)決議案規定。
2. 承上，有關本案「非液貨船」的應急拖帶裝置規定，可預期 IMO 亦會納入未詳盡清單，故本案新增裁量事項，請廠商依據上述做法修正為建議引用 IMO 相關準則進行認可。

3. 摘要內容第一條第(二)項,請廠商補充現行液貨船應急拖帶裝置規定之生效日期。

(二)MSC.553(108):2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案:

1. 本案國內現況說明,請廠商補充現行 ESP Code 的測厚公司認可,本局已於 2022 年 10 月 31 日發布並納入未詳盡清單指引編碼第 253(單船殼散裝船)、257(雙船殼散裝船)、262(雙船殼油輪)及 266(非雙船殼油輪之油輪)項,敘明可接受標準為 CR 規範/CR 服務供應商準則。

2. 承上,請廠商補充交通部委託 CR 辦理船舶檢驗與法定證書發給契約書,已授權 CR 負責辦理與契約書所列之法定證書發給有關之產品、設備、計畫、手冊及計算書審核、認可、檢驗,此授權範圍亦涵蓋認可測厚公司。

3. 本案國內航線建議做法,請廠商調整文字,敘明 2019 年 11 月 28 日建造或輸入總噸位 500 以上之此類船舶,依據船舶法第 33 條規定應符合國際公約規定。

(三)MSC.554(108):國際救生設備章程(LSA Code)修正案:

1. 摘要內容第二條有關救生衣「未翻轉」一詞,請廠商補充說明該詞之具體情況。

(四)MSC.557(108):海水壓載專用艙防護塗層性能標準(經修訂之 MSC.215(82)號決議案)修正案:

1. 摘要內容第一條第(一)項,請廠商補充海水壓載專用艙防護塗層

性能標準之適用範圍。

2. 有關建議作法，請廠商補充以「實質法規命令」位階處理之依據。

(五)MSC.558(108)：原油油輪貨油艙防護塗層性能標準(經修訂之MSC.288(87)號決議案)修正案：

1. 摘要內容第一條第(一)項，請廠商補充原油油輪貨油艙防護塗層性能標準之適用範圍。

2. 有關建議作法，請廠商補充以「實質法規命令」位階處理之依據。

(六)MSC.559(108)：救生艇和救難艇、降落設備和釋放裝置的維護、徹底查驗、操作試驗、大修和修理要求(MSC.402(96)決議案)修正案：

1. 有關建議作法，請廠商補充以「實質法規命令」位階處理之依據。

(七)MSC.561(108)：1995 年漁船船員訓練、發證和當值標準國際公約(STCW-F)修正案：

1. 本案新增之裁量事項，需訂定漁船船長對應之等效總噸位，請廠商補充修正案原文相關內容。

2. 我國境內僱用屬勞動部權責範圍，故請於影響對象納入勞動部。

(八)MSC.563(108)：經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案：

1. 摘要內容第二條第(一)項有關救生衣「未翻轉」一詞，請廠商補充說明該詞之具體情況。

2. 請廠商確認本局發布之未詳盡清單因應指引中，是否已納入本建議，如已納入，則補充相關內容。

二、為利後續作業，請廠商協助統整可併案公告採用之決議案並納入期末報告。

三、可以通案性船旗國指引發布處理之相關案件(如 MSC.530(106)/REV.1)，請廠商協助補充說明俾利後續判讀。

四、其餘文字修正建議已於會議中提供。

五、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

六、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:上午 11 時 40 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 5 次工作會議

一、 時間：113 年 9 月 6 日(星期五)上午 10 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人: 王副組長士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局		
	科長	黃彥欣
	技士	戴恒遜
財團法人中國驗船中心		
	處長	張明哲
	副處長	吳昌政
	組長	葉德生
	工程師	李綺芳
	工程師	黃斯嶔

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第 6 次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 9 月 18 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 MSC 第 108 次大會(MSC 108)決議案及通告評估表之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 108 次大會(MSC 108)決議案評估表決議如下：

(一)MSC.550(108)：1974 年海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章修正案：

1. 考量本案內容龐雜，且涉及多個主題，故請廠商協助將本案拆分為兩項評估表，將第 II-2 章與第 V 章的修正內容分開敘述。

(二)MSC.551(108)：國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案：

摘要內容第二條第(一)項說明之適用條件，請廠商補充滿足其中任

一條件即適用。

(三)MSC.556(108)：國際海事危險品章程修正案：

1. 考量本案涉及化學品及海洋污染物,請廠商於影響對象納入化學物質管理署、海洋保育署。

2. 請廠商協助確認本案過往裁量事項之辦理情形。

3. 摘要內容第二條第(四)項，請廠商協助補充有關溫度等級、防爆等級和防護等級之具體內容。

4. 摘要內容第二條第(八)項有關藥品(疫苗)之相關規定,請廠商再行確認其背景,並評估本案影響對象是否須納入食品藥物管理署。

二、有關 MSC 第 108 次大會(MSC 108)通告評估表決議如下：

(一)MSC.1/Circ.1628/Rev.2：經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(個人救生設備)：

本案國內現況說明所引用之航舶字第 1111710682 號函，請廠商補充該函文採用之各通告名稱，以明確該函文與本案之關係。

(二)SN.1/Circ.343：彭特蘭灣船舶報告系統之認可(PENTREP)：

有關國際航線建議做法,請廠商亦提供相關資訊予本局航安組參考。

(三)MSC.1/Circ.1622/Rev.1：經修訂之船舶載運散裝液化氣體或使用氣體/低閃點燃料用於低溫服務之替代金屬材料準則：

有關國際航線建議作法，因本案非「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故現行無通案處理之機制。後續請廠商與本局研議此類通告之通案性作法可行性，並依結論修正本案建

議做法。

(四)MSC.1/Circ.1509/Rev.1：船舶噪音等級章程(MSC.337(91)決議案)之統一解釋：

考量我國尚未公告採用船舶噪音等級章程(Noise Code)，故請廠商於本案國際航線建議做法新增建議公告採用 Noise Code 及其相關修正案，並協助於期末報告提供 Noise Code 之相關決議案列表。

(五)MSC.1/Circ.1164/Rev.28：公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約國提交有關獨立評估報告之資訊，經海事安全委員會(MSC)確認所傳遞之資訊，表明該締約國充分且完全實施該公約相關規定：

考量我國已於 2024 年 7 月完成第 5 次 STCW 獨立評估作業，請廠商協助於本案國內現況說明補充。

三、本次新增之決議案/通告裁量事項，請廠商協助補充建議本局因應處理之時機。

四、其餘文字修正建議已於會議中提供。

五、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

六、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 4 時 30 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 6 次工作會議

一、 時間：113 年 9 月 18 日(星期三)下午 14 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人：王副組長士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局		
	科長	黃宇欣
	技士	
	技士	戴惟發
財團法人中國驗船中心	處長	張明雄
	副處長	吳昌政
	組長	葉德生
	工程師	李綺芳
	工程師	黃哲宣

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第 7 次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 9 月 23 日上午 9 時 30 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明 MSC 第 108 次大會(MSC 108)通告評估表之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 108 次大會(MSC 108)通告評估表決議如下：

(一)MSC.1/Circ.1572/Rev.2：海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章及第 XII 章有關檢驗通道方法之規定(MSC.158(78)決議案)；以及符合 SOLAS II-1 章規則 25 及 25-1 之船舶貨艙水位探測器性能標準(MSC.188(79)/Rev.2 決議案)之統一解釋：

1. 國內現況所引用之交航(一)第 11298300971 號公告，請廠商列舉與本案相關之決議案案號。

2. 摘要內容第二條第(二)項第 2 款，請廠商補充國際電工委員會

(IEC) 60092-506 危險區域 Zone 1 之定義。

(二)MSC-MEPC.2/Circ.18：確定燃料是否符合 MARPOL 附錄 VI 和 SOLAS 第 II-2 章規定之取樣準則：

1. 考量本案涉及於港口加注燃料，請廠商於影響對象納入環境部、本局港務組、經濟部產業園區管理局及港務公司(含工業港)。

2. 國內現況所引用之交航(一)第 11298300971 號公告，請廠商列舉與本案相關之決議案案號。

3. 請廠商於國內現況補充我國採用新版燃料交付單(BDN)格式之公告文號及相關決議案案號。

(三)MSC.1/Circ.1610/Rev.1：電子航海背景下海事服務的描述：

請廠商於摘要內容補充各項海事服務(Maritime Service, MS)之定義。

(四)III.3/Circ.10：傷亡分析和統計-對傷亡調查報告品質的觀察：

考量本案涉及海事安全調查，請廠商於影響對象納入航政機關(航港局航安組)、運安會。

(五)III.3/Circ.11：海事安全調查國經驗教訓之制定指導：

1. 請廠商再優化本案標題之中文翻譯。

2. 考量本案涉及海事安全調查，請廠商於影響對象納入航政機關(航港局航安組)、運安會。

(六)III.3/Circ.12：漁船碰撞事故傷亡問卷(2018-2022 年)：

有關國際航線建議做法，請廠商補充本案建議無須法制處理之原因。

二、其餘文字修正建議已於會議中提供。

三、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

四、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:上午 10 時 45 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 7 次工作會議

一、 時間：113 年 9 月 23 日(星期一)上午 09 時 30 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/fwe-pbdg-dgs

三、 主持人：王副組長士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部航港局		
	科長	黃宇欣
	專員	鍾政忻
	技士	黃智群
	技士	林芸羚
	技士	戴恒遠
財團法人中國驗船中心	處長	張明揚
	組長	葉德生
	工程師	李綺芳
	工程師	黃新富

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第 8 次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 113 年 10 月 7 日下午 2 時

貳、 會議地點： 501 會議室

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明本次研析之第 108 次海事安全委員會（MSC 108)、第 81 次海洋環境保護委員會（MEPC 81）以及 IMO 第 33 次大會(A 33)決議案與通告中，涉及本局業務組之內容及建議之處理方式。

三、針對本次廠商建議之決議案與通告內國法化作法中，涉及本局各業務組之處，提請討論。

陸、 討論內容：

一、MSC 108、MEPC 81 及 A 33 會議決議案通告相關內容及建議之處理方式：

(一)MSC.550(108)：1974 年海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章修正案：

1. 有關貨櫃掉落議題：

(1).依據船員法第 5 條、第 71 條，已要求國輪船長於本航次航

路上發現油污損害、新生沙灘、暗礁、重大氣象變化或其他事故有礙航行者，應報告航政機關，並於同法第 78 條訂定相關罰則。請廠商協助於本案國內現況說明及監管方式中納入船員法相關說明。

(2).考量做為沿岸國角色，外籍船舶若於本國水域發生或發現貨櫃掉落情形亦應通報我國，故請廠商協助確認海洋污染防治法等相關法規是否有合適之監管措施。

(3).請本局航安組、港務組協助確認是否有通報之合適法源或法規，並確認相關權責單位。

(二)MSC.560(108)：航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A 部分修正案：

船員組後續將修正我國船員訓練機構之專業訓練課程，並納入本決議案新增之防止/應對霸淩和騷擾培訓內容。

(三)MSC.1/Circ.1610/Rev.1：電子航海背景下海事服務的描述：

1. 請廠商於相關單位納入本局港務組及臺灣港務公司。

2. 請本局航安組協助依據本案範疇，提供建議納入本案之相關單位。

二、本次會議討論內容，除上述修正內容外無額外意見。

三、如有涉及各組業務、我國法規或外單位之相關意見，請各組於會後提供。

四、本案將於 10 月 14 日舉辦成果座談會，歡迎各組派員參與，以了解航商、公會等單位之意見。

柒、 散會:下午 2 時 50 分。

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第 8 次工作會議

一、 時間：113 年 10 月 7 日(星期一)下午 14 時 00 分

二、 地點：501 會議室

三、 主持人: 王副組長士玫

四、 出席人員：

單位	職稱	簽名
船員組	科長 技士	吳文仲 吳文坤 許錦雯
航務組		謝孟翰
航安組	科員	吳孟綺
企劃組	科員 科長	吳俐蓉 張任達
港務組		請假
船舶組	科長 技士	吳宇欣 武恒毅
財團法人中國驗船中心	副處長 組長 工程師	吳昌政 華偉生 黃軒竟

交通部航港局

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

期中審查意見修正對照表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
章審查委員烈忠	1	MEPC.385(81)決議案(A2-40)：該決議案原生效日期定於 2025 年 8 月 1 日，而目前研究單位建議於 2025 年 1 月 1 日提前使用新版燃油消耗回報格式，對於回報內容新增了不同類型系統的燃料消耗量、裝載航行距離、岸電使用總量、總運輸量能以及安裝之創新技術。考量本案結案日期為 2024 年 12 月 15 日，請研究單位進一步評估提前實施之可行性。	感謝委員指導，後續將配合修正評估結果，建議依照該決議案生效日期辦理。	A2-40
	2	就目前所知，已有部分國家或業界已開始使用如天然氣(LNG)、氨、氫、甲烷等新世代燃料，但目前尚未有燃料交付單(BDN)之標準格式；此外為符合公約要求並考量到新興燃料之特性，有關新興燃料之取樣、樣品存放方式、格式以及相關安全規定。故請研究單位後續進行相關資料蒐集研究時，如有相關資訊可以提供國內各單位事先準備。	感謝委員指導，MEPC.385(81)決議案已有針對氣體燃料部分，修正 MARPOL 附錄 VI，以針對氣體燃料之 BDN 做出更具體的規定，但在實際填寫部分，目前 IMO 尚未提供官方文件及其撰寫方式之指引，後續將會配合關注此議題。	N/A
	3	MEPC.388(81)決議案(A2-48)：參考本案原文內容，有關燃料消耗之計算主要分類為年度總體燃料消耗以及各類型系統的燃料消耗，故建議研究單位依據上述分類方式修正本案摘要內容，以利後續相關單位參考使用。	感謝委員指導，後續將配合修正本案附件 2，補充說明現階段計算燃料消耗之方式。	A2-48
	4	對於新世代燃料消耗之計算及記錄方式，目前尚未有官方提供之指引，因此請研究單位後續如有研析相關	感謝委員指導，回應同上述第 2 項意見，後續將會配合關注此議題。	N/A

		案件時，可提供給我國有關單位以利後續因應。		
	5	MSC 108 次會議有採納「航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A 部分修正案」，新增對於防止和應對霸凌/騷擾之培訓內容，請研究單位納入於本案報告。	感謝委員指導，後續將配合於報告本文納入 STCW Code 修正案(MSC.560(108) 之相關內容。 該章程內容將於本案期末報告時完成研析。	P27 A2-92
	6	針對船員心理學部份，目前在適切上也是備受重視討論之議題，海員總工會也非常注重此議題，並已預計邀請專家學者協助進行訓練，後續期待主管機關在 STCW Code 相關訓練上，著重加入船員心理學相關議題。	感謝委員指導。	N/A
	7	有關船舶在具挑戰性水質條件下營運之 BWM 公約適用臨時指南，考量壓艙水的換水操作主要有溢流法以及順序法，想請教研究單位，對於離開具挑戰性水質區域後，要使船舶重新符合 D-2 標準之做法是否有相關操作建議。	感謝委員指導。有關具挑戰性水質(CWQ)之因應方式，建議後續可開啟壓艙水處理系統(BWMS)並同時使用順序法執行換水，以恢復符合 D-2 標準。 此議題目前是臨時指南，後續 IMO 會再依據實務使用之意見回饋，持續更新調整。	N/A
王審查委員榮昌	1	本研究案涉及之專有名詞或特有名詞，非專業人員較難以就中文翻譯之字面理解其意涵(如一籃子措施)，建議研究單位可補充原文寫法，並可再行評估調整中文翻譯寫法。	感謝委員指導，後續將配合檢視修正，補充中英文對照，並評估目前翻譯寫法是否合宜。	附件 4
	2	本次研究案在資料收集上會使用 IMODOCS 以及 KR-CON，請問者兩者之差異?	感謝委員指導。 KR-CON 一般用於確認相關文件之過往版本。 IMODOCS 一般用於查找最新會議之修正案內容。	N/A

	3	據了解，碳盤查之相關標準包含有 ISO 14067、ISO 14064-1 等，而本案研析之船舶碳盤查所引用之標準僅有 ISO 14067，請研究單位說明原因。	感謝委員指導。 該案之目的是確認船舶本身之碳足跡，故僅引用 ISO 14067，而 ISO 14064-1 主要是針對整體組織/公司活動之溫室氣體盤查。	N/A
	4	本案研析之文件眾多，為方便後續業管機關可快速掌握並因應，建議後續可將本案相關評估結果以案件之重要性進行排序。	感謝委員指導。 後續將配合修正，以案件之時程、位階做調整及說明。	期末報告本文第六章(P39-P57)
	5	P11 表 6 之標題名稱少”Code”文字	感謝委員指導，將配合修正。	P11
	6	P28 相關法規依據請研究單位再行確認	感謝委員指導，後續將整體確認引用法規之正確性。	P39
	7	A2-14~A2-19 摘要內容，說明取代過往相關決議案部分，請研究單位再行確認	感謝委員指導。 委員建議所指案件，係現有案件之全文更新版本，並於相關文件內文明確說明取代現有文件。	N/A
	8	A4-57 「IMO 船舶溫室氣體減排初始戰略(初始戰略)」，建議刪除括弧之「初始戰略」	感謝委員指導。 此文字翻譯內容係依據原文撰寫，括號內是前述文字之簡寫，故建議配合原文保留現行寫法。	N/A
	9	A4-60 gCO_{2eq}(100y)及 gCO_{2eq}(20y)計算公式中，N_2O 之 GWP 數值為 265 及 264，請確認是否正確	感謝委員指導。 相關公式已與原文對照，並確認內容正確。	N/A
	10	A4-94~A4-95 部分燃料之 WtT 數值留空，請確認是否正確。	感謝委員指導。 相關數值已與原文對照，並確認內容正確。	N/A

勞動部職業安全衛生署	1	報告書有關建議可引用或參照本署「離岸風電海域作業安全指引」做為人員轉移之作業標準、基本安全訓練等事項，查前開指引係依 G+（全球離岸風電職業安全衛生組織, Global Offshore Wind Health and Safety Organisation）規範，針對勞工於離岸風電海域作業時，進出筏艇、人員交通船及海上構造物等訂定安全檢核項目及基本安全訓練等事項，其適用對象僅限於離岸風電海域作業之工作者，先予敘明。 次查海上作業尚不僅限於離岸風電作業，其態樣繁多，且風險各不相同，如海洋探勘、水下工程、海上交通管理及海洋科學研究等，與「離岸風電海域作業安全指引」適用對象及場域並不相同，建議引用國際海事組織或 G+等相關作業規範較為妥適。	感謝指導。 本案有關工業人員之訓練內容，確實除離岸風電工作外，仍包含其他海事工程及研究等。後續將參考貴署意見，我國離岸風電作業部分仍引用至貴署之「離岸風電海域作業安全指引」，並配合納入 IMO 引用之相關指引，以完善本案之適用情形。	P59 A3-25
國家海洋研究院	1	建議研究單位可提供本次審查會議之簡報資料以利後續閱讀。	感謝指導。 本次會議投影片資料將放於會議資料連結，以供各單位參考使用。	N/A
交通部運輸研究所	1	期中報告書第 25 頁提及「(二)、使用新技術及替代燃料以減少船舶溫室氣體排放的安全監管框架發展」事宜，為確保使用新技術及替代燃料對船舶安全之影響，建議航港局可參考前述 IMO 相關決議案等，適時研議我國新技術及使用替代燃料船舶之相關因應對策。	感謝指導。 有關新技術以及替代燃料議題，目前 IMO 仍尚於討論階段，並預計在 MSC 111 次會議時才有完整結果產出，故建議於 MSC 111 次會議後再由航港局進行相關因應政策之研析。	N/A
	2	期中報告書第 33 頁「(五)、該 IMO 文件雖無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程時使用:」之表 14 提及「MSC-MEPC.6/Circ.22」內容涉及	感謝指導。 該通告旨在針對海洋污染之回報，並由各主管機關提供連絡之窗口，故建議應無須納入國家運輸安全調查委	N/A

		相關單位有「航港局航安組、航港局港務組....」等單位，爰考量相關安全及船舶遇險等事宜，建議斟酌納入國家運輸安全調查委員會為宜。	員會。	
航港局航安組	1	本研究案研析之 A.1184(33)決議案，目前係提供予本局港務組參考，但考量該決議案亦涉及沿岸國之權責，故請研究單位評估是否納入航安組。	感謝指導。 考量此文件並非 IMO 強制性文書，故原本僅為提供港務組在評估安置避難船舶時可以參考(如需要時)。後續將再協助查詢我國法規，若有適當之沿岸國規定，亦會提供航安組參考使用。	P54 A2-13
	2	有關 GMDSS 之登錄識別，我國目前雖無法正式登綠於 IMO，但目前海岸電台已有公開揭露並登錄於英國水道局，且以我國為中心之 A2 海域範圍皆為基隆海岸電台之接收服務範圍，若有相關遇險訊息皆可由基隆海岸電台進行應處或啟動相關搜救機制。	感謝指導。 有關我國海岸電台現況，包含登錄於英國水道局以及基隆海岸電台之服務範圍，將配合修正納入本案報告本文。	P61 A3-15
航港局港務組	1	有關本案評估表對於 MEPC.384(81)之內容，國內現況說明中有關港口國引用之法規建議可改成商港法 13 條，至於沿岸國部分建議可以再請研究單位確認是否有其他相關法規可做引用。	感謝指導。 後續經與航港局各組會議討論後，將配合修正本案建議做法，對於外籍船舶回報之相關規定將引用海洋污染防治法第 33 條。	P43 A2-38
	2	A.1184(33)決議案主要涉及海上航行船舶需要庇護救難時與沿岸國之溝通，沿岸國之角色主要是確認是否有相關港口、避難區或其他合適之避難地點，就港口而言係可以引用商港法第 21 條評估是否可以進港，就沿岸國而言請研究單位可再確認是否有其他相關法規可做引用。	感謝指導。 回應同航安組意見第一項。 後續將再協助查詢我國法規，若有適當之沿岸國規定，亦會提供航安組參考使用。	P54 A2-13

航港局 船舶組	1	本文使用之內國法評估原則，除依據本局所訂「國際海事組織發布船舶相關決議及通告案內國法化處理原則」，辦理法制作業時仍應依循行政程序法規定之程序，為利明確，建議增列行政程序法第 160 條第 2 項及第 167 條第 2 項等相關規定，間接對外發生效力之行政規則(多數為此例)，應由首長簽署後登載於政府公報發布之，而行政指導除行政上有特別困難外，應以書面為之。	感謝指導。 將配合修正報告本文對應之法規說明及研析流程。	P8-P9 P39-P40
	2	報告第四章提及 MSC 第 108 次會議做成 MASS Code 生效時程推遲之決定，建請承商補充說明現階段 IMO 討論版本是否已經有較具體成熟之 MASS Code 草案，或仍有大幅修改可能，以作為政策評估參考。	考量目前 MASS Code 雖整體架構已大致確定，但仍存在許多待定事項(如監管方式)，故尚無法提供具體內容。但後續可於附件提供目前 MASS Code 草案做為參考。	N/A
	3	報告第五章，綜整研析結果之呈現方式，請再協助整理完善相關代辦事項，以利後續作業： (1) 決議案評估表內相關非屬內國法作業之處理建議，如 MEPC.385(81)決議案建議使用新版回報格式(頁碼 A2-41)、MEPC.1/Circ.908(頁碼 A2-59)及 MEPC.1/Circ.910(頁碼 A2-62)列有應回報 IMO 事項等，亦請於該章整理列出。 (2) 本局研擬發布船旗國指引(行政規則、行政指導)時，多會考量合併多個相關主題決議案為統一指引，故請承商補充可合併發布決議案建議。 (3) 請廠商協助修正 MEPC.387(81)決議案之相關單	感謝指導。 此類有關回報格式之案件，後續將配合於報告本文之成果總結中加以說明。 後續如相關案件可以通案性通告統一發布者，將協助於評估表之建議做法註明。 將配合修正，明確此處主管機關所指單位。	P62 期末報告本文第六章 (P39-P57)、附件 2 及附件 8 P51

		位，說明本處主管機關之明確單位。(頁碼 P32)		
	4	未詳盡清單研析結果，關於 IP Code 工業人員訓練要求部分，前經本組會商船員組表示不建議引用船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 16 條第 1 項第 24 款之基本安全訓練，爰本項建議請再行參酌調整，並請於權責單位增列本局船員組。	感謝指導。 將配合依據航港局船員組之意見修正，刪除船員訓練檢覈及申請核發證書辦法之引用，並於權責單位納入航港局船員組。	P59 A3-23
	5	因應辦理公告採納作業需要，請承商協助整理 2025 年即將生效之決議案，請協助於 9 月底前優先提供 2025 年上半年度生效案件列表，其餘亦請列於期末報告書(含過去未採納，應一併採納之案件列表)。	感謝指導。 後續將配合整理 2025 年上半年度生效之相關案件，並於 9 月底前提供航港局船舶組參考。並於期末報告整理 2025 年即將生效之決議案(含過去未採納，應一併採納之案件列表)。	2025 年上半年度生效案件列表已於 9 月 24 日 email 提供。 2025 年即將生效之決議案整理於本案期末報告附件 6
	6	請承商協助檢視 IMO 過去已生效之決議案，如有較重要應優先辦理採納案件，但近期無相關新生效決議案之公約或章程，請統一提具處理建議列於期末報告書中，以利本局後續排程辦理。	感謝指導。 後續將配合整理近期無相關新生效決議案之公約或章程，並提供航港局船舶組參考。	附件 7
交通部航政司	1	有關本案研析結果及具體建議，建議可增加重要性標註，以利各相關單位了解各案件之重要程度，排定內國法化優先順序。	感謝指導。 後續將配合修正，以案件之時程、位階做調整及說明。 考量各單位之主責範圍不同，故各案件對應之重要性亦不相同，較難以給予通用性之評級。後續將盡可能於摘要內容中進行詳述。	期末報告本文第六章(P39-P57)

	2	考量行政指導並不具強制性，故針對本案建議以行政規則或行政指導位階處理之相關案件，是否可說明相關內容涉及之我國相關行政法規、對象，以及對我國相關產業之影響。(如 MEPC.387(81))	有關壓艙水挑戰性水質臨時指南，目前僅提供各航商參考使用，但實際上未符合壓艙水公約規定之情況，是違反 BWM 公約規定，並非不符合本決議案。故經評估以行政指導較為合適。 此外，一般 IMO 會在執行一段時間後，檢視目前做法之可行性並修正後，才會納入公約或發布強制性規定。	N/A

附件 2(A2)
IMO 相關決議通告因應事項評估分析表

目錄

A 33 決議案評估表 1

A.1173(33) 1
A.1174(33) 3
A.1175(33) 4
A.1176(33) 5
A.1177(33) 6
A.1178(33) 7
A.1179(33) 8
A.1180(33) 9
A.1181(33) 10
A.1182(33) 11
A.1183(33) 12
A.1184(33) 13
A.1185(33) 15
A.1186(33) 18
A.1187(33) 20
A.1188(33) 24
A.1189(33) 26
A.1190(33) 28

A.1191(33) 29
A.1192(33) 30
A.1193(33) 32
A.1194(33) 33
A.1195(33) 34

MEPC 81 決議案評估表 35

MEPC.383(81) 35
MEPC.384(81) 38
MEPC.385(81) 40
MEPC.386(81) 43
MEPC.387(81) 45
MEPC.388(81) 48
MEPC.389(81) 50
MEPC.390(81) 51
MEPC.391(81) 53

MEPC 81 通告評估表 55

BWM.2/Circ.82 55
MEPC.1/Circ.795/Rev.9 57
MEPC.1/Circ.908 59
MEPC.1/Circ.909 61

MEPC.1/Circ.910 62
MEPC.1/Circ.911 64
MEPC.2/Circ.29 66
MEPC.1/Circ.778/Rev.4 67
MSC-MEPC.6/Circ.22 68

MSC 108 決議案評估表 69

MSC.549(108) 69
MSC.550(108) (第一部分：有關消防安全議題) 71
MSC.550(108) (第二部分：有關貨櫃掉落議題) 74
MSC.551(108) 76
MSC.552(108) 79
MSC.553(108) 80
MSC.554(108) 82
MSC.555(108) 84
MSC.556(108) 86
MSC.557(108) 88
MSC.558(108) 89
MSC.559(108) 90
MSC.560(108) 92
MSC.561(108) 94
MSC.562(108) 96

MSC.563(108) 97
MSC.564(108) 99
MSC.565(108) 100
MSC.530(106)/REV.1 102

MSC108 通告評估表 103

MSC.1/Circ.1212/Rev.2 103
MSC.1/Circ.1310/Rev.2 104
MSC.1/Circ.1330/Rev.1 105
MSC.1/Circ.1399/Rev.1 106
MSC.1/Circ.1456/Rev.1 107
MSC.1/Circ.1500/Rev.3 108
MSC.1/Circ.1509/Rev.1 109
MSC.1/Circ.1511/Rev.1 111
MSC.1/Circ.1572/Rev.2 112
MSC.1/Circ.1588/Rev.3 114
MSC.1/Circ.1599/Rev.3 116
MSC.1/Circ.1610/Rev.1 117
MSC.1/Circ.1622/Rev.1 120
MSC.1/Circ.1628/Rev.2 122
MSC.1/Circ.1677 124
MSC.1/Circ.1678 125

MSC.1/Circ.1679 127
MSC.1/Circ.1680 129
SN.1/Circ.343 131
MSC.1/Circ.797/Rev.40 133
MSC.1/Circ.1164/Rev.28 134
MSC-MEPC.2/Circ.19 135
MSC-MEPC.2/Circ.18 137
III.3/Circ.10 139
III.3/Circ.11 140
III.3/Circ.12 141

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
1.	決議案號：	A.1173(33)			此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。 但考量本案可先掌握 IMO 後續方向，建議可提供該資料予航港局各業務組參考。	本案與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	IMO 2024 至 2029 之六年期戰略規劃 Strategic plan for the Organization for the six-year period 2024 to 2029					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	IMO 會員國					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	A.1174(33)					
	摘要內容：	一、 「IMO 2024 至 2029 六年期戰略規劃」之內容包含 IMO 之願景、後續工作之原則、戰略方向以及績效指標，其中，有關 2024 至 2029 之戰略方向以及擬定之績效指標概要如下： (一) 確保在能力發展支援下實施海事組織文書： 1. IMO 將提供相關資源及資訊，並制定/執行相關合作關係，以促進、推動和支持履約工作。(特別是發展中國家，小島嶼開發中國家和最低度開發國家之努力，並適當關注其需求) (二) 在監管制度中融入新的、新興的和先進技術： 1. 透過簡化流程、加強港口和船舶之間的資料和資訊交換以及自動化。預計未來將應用於脫碳和數位化，可體現此類技術之價值。 2. 為確保新興/先進技術與 IMO 監管框架相互配合，將評估相關科技對海上安全和保全、網路安全、環境、國際貿易便利化、成本以及對船岸人員的效益及影響。 3. IMO 制定文書和性能標準時將保持技術中立，並考慮發展中國家，小島嶼開發中國家和最低度開發國家的需求。 (三) 應對氣候變化和減少國際航運溫室氣體排放： 1. 為儘快達到溫室氣體排放峰值並於 2050 年左右達到溫室氣體淨零(net zero)排放，並逐步消除溫室氣體排放，IMO 已採納「2023 年國際海事組織船舶溫室氣體減排戰略」，促進國際航運向零(zero)或近零(near zero)溫室氣體排放技術、燃料和(或)能源過渡措施。 2. 將制定適當措施和解決方案以減少航運業的空氣污染以及對氣候變化的影響，並制定法規框架以支持使用新技術和替代燃料，以減少船舶溫室氣體排放，並解決人為因素(包括對船員和其他海事專業人員的影響)。 (四) 繼續參與海洋治理： 1. IMO 將在確保不會過度限制航運對經濟/社會之進步與發展下，協助實施永續發展，改善海上安全和保全，防止船舶造成污染，以及減少對生物多樣性的					

威脅，以保護海洋空間，維護海洋環境和人類健康。

(五) 加強國際貿易全球便利化、供應鏈復原力與安全：

1. 因應 COVID-19 疫情之經驗，加強全球供應鏈之恢復能力；
2. 鼓勵採取措施以減少海盜強劫情形；
3. 鼓勵各國合作以加強網路風險控管；
4. 鼓勵國際、區域以及利益攸關方合作，協助預防/制止非法活動；
5. 為加強便利化，IMO 將制定和推動全球標準和解決方案，如海事單一窗口系統相關標準和解決方案，以透過電子資訊交換減少行政負擔。

(六) 解決人為因素：

1. 考慮新技術和替代燃料，IMO 將以人為本制定或修改相關規定，包含如安全配額，演習和演練，疲勞管理，操作安全、保全和環境保護等。
2. IMO 將促進海員平等，包含性別平等、海員遺棄、欺淩和騷擾問題。
3. 促進海事行業的職業發展，以此鼓勵更多的人從事海事職業。

(七) 確保國際航運監管的有效性：

1. IMO 將透過包括海事組織會員國審核機制(IMSAS)之意見改進相關措施，並透過全球綜合航運資訊系統(GISIS)和會員國審核機制之資訊，審查/制定相關規則。

(八) 確保組織的有效性：

1. IMO 將考慮加強其技術和分析能力的辦法，以對相關資訊及資料進行收集、管理、分析和回報，促進其工作效率並改進知識共用。
2. IMO 將繼續引入並實施最佳做法，以有效率的處理不斷變化的工作。
3. 將建立適當的架構，確保秘書處配備充足人員和具備所需的適任能力，並確保包容性(多種語文、性別和地域代表性等方面)。

二、 此外，針對上述各戰略方向議題，本決議案整理 IMO 2024-2025 雙年度預計產出清單，包含內容說明、目標年度、上級機構、相關機構，以及協調機構。擷取部分內容(示意)如下：

TABLE 2 – LIST OF OUTPUTS FOR THE 2024-2025 BIENNIUM

Reference to SD, if applicable	Output number	Description	Target completion year	Parent organ(s)	Associated organ(s)	Coordinating organ(s)
SD 1	1.1	Capacity-building aspects of the IMO Audit Scheme reflected in and implemented through the Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP)	Continuous	TCC		
	1.2	Input on identifying emerging needs of developing countries, in particular SIDS and LDCs to be included in the ITCP	Continuous	TCC	MSC/ MEPC/ FAL/LEG	
	1.3	Revision of the criteria for the provision of mobile satellite communication services in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) (resolution A.1001(25))	2024	MSC	NCSR	
	1.4	Analysis of consolidated audit summary reports	Annual	Assembly	MSC/ MEPC/ LEG/TCC/ III	Council
	1.5	Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)	Annual	MSC/ MEPC	III	
	1.6	Monitoring of ITCP programme implemented on the enhancement of maritime training capacities, including middle and senior management levels	Annual	TCC		
	1.7	Identify thematic priorities within the area of maritime safety and security, marine environmental protection, facilitation of maritime traffic and maritime legislation	Annual	TCC	MSC/ MEPC/ FAL/LEG	
	1.8	Analysis and consideration of reports on National Maritime Transport Policy development and Country Maritime Profiles	Annual	TCC		
	1.9	Report on activities within ITCP related to the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol	Annual	TCC	MEPC	
	1.10	Report on ITCP programme on support to SIDS and LDCs for their special shipping needs	Annual	TCC		

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1174(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件，說明 IMO 對於戰略規劃之內部作業方式及原則」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">IMO 戰略規劃之應用
Application of the Strategic Plan of the Organization</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.1173(33)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應上述 A.1173(33)決議案，為確保相關戰略規劃之實施，IMO 發布本決議案，述明後續作業方式及原則，包含：
(一) 透過將議程設定和報告與「戰略規劃」明確相互連結，以統一/加強規劃和報告過程；
(二) 加強雙年度議程中的產出以及交付這些產出所需資源之間的關聯；
(三) 便於理事會和各委員會控制和監督 IMO 的工作；
(四) 促進對規劃程序和文件的遵守；
(五) 促進 IMO 之機構在制定雙年度議程時的客觀性、清晰性及實際時間框架；
(六) 確保所有會員國和具有觀察員地位的各組織最大程度地參與 IMO 各項工作；
(七) 明確相關責任並促進對規劃和報告過程的參與。
二、 本決議案取代 A.1111(30)決議案。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="11">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1175(33)</td><td rowspan="11">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="10">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="10">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">感謝林基澤先生為 IMO 提供的服務
Appreciation of the Services to the Organization of Mr. Kitack Lim</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.1176(33)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本案因應林基澤秘書長自 2016 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日擔任 IMO 秘書長，IMO 感謝其對於 IMO 之貢獻，發布本決議案表揚並任命其為榮譽秘書長。
二、 有關林基澤秘書長之相關貢獻，包含：
(一) 推廣 IMO 為制定和通過全球海事標準的唯一組織，擴大了 IMO 會員國數量；
(二) 支持 IMO 與聯合國其他機構合作；
(三) 努力使航運業符合「巴黎協定」，採納「2018 年國際海事組織船舶溫室氣體減排初步戰略」及「2023 年國際海事組織船舶溫室氣體減排戰略」；
(四) 推動「安全與無害環境船舶資源回收國際公約」、「國際船舶極區水域營運章程」及「開普敦協定」的生效；
(五) 促進區域合作以及提供反海盜措施，減少索馬利亞沿岸、印度洋和幾內亞灣的海盜事件；
(六) 致力於機構間合作以制定適當的措施，應對影響船員福祉的人道主義，包括 COVID-19 疫情、烏俄戰爭等危機；
(七) 支持對「航海人員訓練、發證及航行當值標準公約(STCW)」進行全面審查；
(八) 支持提高婦女在海事部門的地位；
(九) 加強 IMO 教育機構；
(十) 重組秘書處，增進 IMO 的能力發展活動並加強資源調度和發展長期夥伴關係；
(十一) 確保在 COVID-19 疫情期間 IMO 所有機構繼續工作，透過遠端會議加強 IMO 會議的包容性；
(十二) 加強 IMO 的技術合作和能力發展方案，以使發展中國家能採納、實施和執行 IMO 文書。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1176(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">批准對秘書長的任命
Approval of the appointment of the Secretary-General</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.1175(33)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">因應 2023 年 7 月 18 日 IMO 理事會決議由阿塞尼奧・安東尼奧・多明戈斯・貝拉斯科(Arsenio Antonio Dominguez Velasco)先生擔任新一屆 IMO 秘書長，故於本屆大會發布本決議批准該任命案。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1177(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">欠繳會費
Arrears of contribution</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">本決議為 IMO 呼籲各會員國盡早繳納欠繳之會費並準時繳交會費，相關內容如下：
一、 請會員國注意早日繳費之「會費獎勵」(A.629(15)決議案及其修正案(A.1066(28)))；
二、 呼籲會員國儘早繳納欠繳會費；
三、 呼籲尚未繳納本年度會費之會員國繳納會費；
四、 鼓勵所有理事會員迅速繳納會費，以做為榜樣；
五、 要求理事會繼續將欠繳會費問題作為優先處理事項；
六、 要求秘書長提請所有會員國關注本決議；並繼續採取相關措施以確保各會員國及時繳納會費和繳交欠繳會費。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1178(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">提交經審計的財務報表和外部審計員的報告
Presentation of audited financial statements and report of the external auditors</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">IMO 核准 2021 年及 2022 年年度外部審計員提供之報告以及審計完成之財務報表，並感謝外部審計員提供的相關意見。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1179(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2024-2025 年雙年度之成果導向預算
Results-based budget for the 2024-2025 biennium</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">IMO 彙整 2024-2025 年雙年度之成果導向預算，包含基本資金(會員費等)、IMO 資本額、預備金規劃，以及相關合作經費支出等。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
8.	決議案號：	A.1180(33)		此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。	同國際航線做法
	中英文標題：	國際海事組織加強多種語文能力 The enhancement of multilingualism at IMO				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	IMO 會員國				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	N/A				
	摘要內容：	一、 背景：考量到 IMO 及聯合國皆支持使用多個官方語言，為避免翻譯文件延遲並促進工作及討論之效率，IMO 發布本決議案規劃後續因應措施。 二、 IMO 秘書長已承諾在 IMO 使用多種語文(阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文)，並鼓勵會員國支持後續發展活動。後續秘書長和理事會將定期向大會報告執行情況。 三、 後續相關因應措施包含： (一) 建立使用多種語文的戰略框架： 1. 承諾建立使用多種語文之戰略框架(以年度報告形式收集多種語文資料)； 2. 在下一個雙年度中制訂使用多種語文之戰略框架。包含行政和業務準則； (二) 與會員國協商，透過指定協調員或聯絡點，協調 IMO 戰略框架的實施； (三) 文件和會議服務： 1. 強調高品質、即時的文件翻譯和良好的口譯服務的重要性。會議文件、大會決議應即時進行翻譯(不得延誤)，並應翻譯相關通告。 2. 應避免在沒有口譯情況下繼續開會。僅在必要且確認會場內無人反對時，才能在沒有口譯情況下繼續會議。 (四) 技術合作與合作關係： 1. 強調在技術合作和合作關係中加強使用多種語文提高有效性的重要性； (五) 人力資源： 1. 以各種官方語言公佈秘書處職位申請，包括職務說明和相關文件； 2. 呼籲採取培訓政策，鼓勵提升和加強適用 IMO 官方語言的技能； (六) 通訊： 1. 鼓勵在 IMO 所有平臺上提供多種語文資訊。應立即以所有官方語言發佈新聞稿。並應在 IMODOCS 搜尋引擎中全面引入多種語文；				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1181(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">任命外部審計員
Appointment of the external auditor</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">IMO 再次任命印尼審計委員會擔任 IMO 外部審計員，自 2024 年 7 月 1 日起任期四年。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
10.	決議案號：	A.1182(33)			此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。	同國際航線做法
	中英文標題：	IMO 財務規則之修正案 Amendments to the financial regulations of the International Maritime Organization					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	IMO 會員國					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	2024.01.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	IMO 修正其內部財務規定，修正內容概要如下： 一、 大會通過六年期「戰略規劃」後，秘書長應審查基金和儲備金之運作，評估運作機制。並向理事會報告此審查的結果，以及改進建議。 二、 秘書長可以為了 IMO 利益支付必要的特惠金(ex gratia payments)，但須將相關說明以及財務報表提交至大會。 三、 對於外部審計員 (一) 如果外部審計員不再在其國家擔任該職務，則任期須隨之終止，並由其繼任者接任外部審計員。在其任期內不得解除外部審計員的職務，除非大會決議。 (二) 秘書長應便於讓外部審計員進行審計。 (三) 外部審計員須簽發關於財務報表的審計報告，包含其工作職責中的必要資訊。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
11.	決議案號：	A.1183(33)			此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。	同國際航線做法
	中英文標題：	俄羅斯武裝入侵烏克蘭對國際航運造成的影響 The impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	N/A					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	IMO 譴責俄羅斯之軍事行動，主要內容概要如下： 一、 對於烏克蘭： (一) 支持烏克蘭主權、獨立和領土完整； (二) 強調必須立即賦予烏克蘭作為船旗國、港口國和沿岸國執行 IMO 文書之權利； 二、 對於俄羅斯： (一) 要求俄羅斯停止軍事行動，並無條件地從烏克蘭(包括領海)撤出軍力和裝備； (二) 要求俄羅斯不得騷擾商船和船員，並不得限制駛往或駛離烏克蘭港口的商船在黑海、亞速海和克赤海峽航行； (三) 敦促俄羅斯不得攻擊商船和重要的港口基礎設施以及具危險性的工程和裝置； 三、 對於各會員國： (一) 呼籲會員國不要承認俄羅斯透過偽造和非法公投吞併烏克蘭部分領土，不承認俄羅斯佔領烏克蘭相關機構所發布之行政決定或文件(特別是船舶和船員的文件和證書)； (二) 呼籲會員國通知其船舶、船東、船舶營運人和保險經紀人，不得違反在被俄羅斯臨時佔領的烏克蘭領土某些地區關閉海港的制度，並對違反這一制度的指控進行調查； (三) 請會員國和觀察員組織向烏克蘭、鄰國以及捲入戰爭的船員提供援助和支持； 四、 強調有必要維護國際航運和海事界的安全，維護其他國家維持所需的供應鏈。並優先執行需求評估，確立技術合作以支援烏克蘭實施 IMO 規定，恢復現有供應鏈以維護全球糧食安全； 五、 IMO 後續將繼續觀切相關資訊，提供技術及專業協助，並定期提供相關進展和執行情況，並向下屆大會提交報告。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
12.	決議案號：	A.1184(33)			一、 依據「交通部航港局受理遇難或避難船舶申請進入商港程序執行要點」，已制定相關避難船申請入港之規定及程序，船舶若有避難需求，可依據該要點申請相關入港作業。 二、 依據商港港務管理規則第 47 條及 48 條已訂定與港口之聯繫方式以及相關作業手續規定。 三、 另於商港法第 21 條，針對欲避難之船舶，亦有訂定相關可拒絕入港之情形，如： (一) 載運之危險物品有安全顧慮。 (二) 載運染患傳染病或其可疑症狀之人，有影響國內防疫安全之虞，且該商港未具處置之能力。 (三) 船體嚴重受損或船舶有沉沒之虞。 (四) 其他違反法規規定或無入港之必要。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 本準則非屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，且參考其他國家作法，亦未針對此準則發布相關施行通告，故原則可毋須法治處理。 但考量該 IMO 文件建議沿岸國預先規劃適當緊急避難處所(港)、避難海域及安全錨泊地。亦建議建立避難地評估決策準則，要求主管單位應與港口單位協商，客觀分析避難申請之風險利弊，俾「需援助船舶」申請時，主管單位能作適當評估並縮短作出准否決定之時間，避免錯失黃金應處時間，導致災情擴大。經本案期末審查會議討論，評估該建議案具有重要性，及參考價值，故建議可將相關資訊提供予航港局港務組、航安組，並建議以「行政規則」位階處理。	同國際航線作法
	中英文標題：	需援助船舶之避難地準則 Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關(航港局港務組、航安組)、船舶所有人					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	A.949(23)					
	摘要內容：	一、 背景： (一) 船舶海上航行時可能需要人命安全和海洋環境保護方面的援助，且涉及尋求避難地的需援助船舶(Ship in need of assistance)事故可能發生在任何地方。 (二) IMO 發現需援助船舶尋求避難地和沿岸國保護其海岸線的權利有必要做平衡，故採納此準則，以一致和協調的方式為尋求避難地的需援助船舶提供明確的框架。並請各國政府在確定需援助船舶發出避難地請求並做出回應時，優先考慮此準則； 二、 IMO 建議沿岸國制定符合本準則的船舶安置計畫和程序，以應對需援助船舶在其管轄水域尋求避難地所帶來的風險。 三、 本決議案對船長、救助人員、沿岸國、船旗國、船級協會等相關單位提供建議，概要如下： (一) 提供在發生尋求避難事件時，船長、援助人員、船旗國、港口、保險業者、認可組織(RO)以及船舶公司之行動建議。 (二) 船旗國應具有提供任何應急服務所需資訊之方式(包含船舶之相關資訊、證書和文件)。 (三) 建議船級協會參與維持船體強度和船舶穩度以及減少環境污染之資料收集和風險評估，並提供相關資訊。 (四) 對於沿岸國而言，應審查避難地的提供能力，並在本準則中提供主管機關之權責，以及相關計畫之評估/決策之建議。 (五) 對於港口及碼頭： 1. 港口或特定碼頭，根據其實際情況並經風險評估後，可做為潛在的避難地。 2. 如果港口為潛在避難地，則需要考量以下問題： (1).是否有合適的泊位或其他設施以安置船舶； (2).評估對安全、人體健康之風險；和 (3).港口營運的技術因素(如：船舶擁堵、通航限制，或基礎設施受損)。					

		(六) 國家避難地計畫，應包括國際/區域性協調和決策程序，並適用於可能涉及多個國家的情況。本準則提供在進行協調時因注意之相關內容供有關單位參考。 (七) 應向公眾和其他主要利益攸關方提供準確、清晰、最新的及時資訊以及建議。並建議將媒體管理納入國家應急計畫，並制定媒體管理程序。 (八) 建議進行工作會報，以因應每次重大事故後進行回報並改進。 四、 對於沿岸國，本案提供沿岸國預期行動(Actions Expected)之建議，概要如下： (一) 每個沿岸國都應審查其提供避難地的能力。 (二) 沿岸國應指定一具有所需的專業知識和能力之主管機關。對需援助船舶安置問題做出獨立決定。(主管機關最好為永久性) (三) 建議沿岸國建立維持海上援助服務以及與鄰國聯合服務之必要安排。 (四) 沿岸國應在 GISIS 聯絡點(Contact Points)和全球搜救計畫模組(Global SAR Plan modules)中向公眾提供主管機關、海上援助服務機構(Maritime Assistance Service, MAS)和海上救助協調中心(Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC)的名稱和聯繫方式。 (五) 對於需援助船舶之安置計畫： 1. 應制訂具有明確程序之計畫； 2. 應明確說明相關機關及其具體作用，以及有關各方之間的溝通方式； 3. 沿岸國應收集潛在避難地之相關資訊，以便清楚、快速地確定適合安置之地點；(避難地可能是國家整個海岸線的任何適當地點(包含：遮蔽區、港口或任何其他合適的地方) (六) 對於避難地的評估：主管機關應與港口當局和碼頭經營人協商，針對每個避難地請求，客觀分析允許需援助船舶前往其管轄範圍內避難地或通過其負責水域前往避難地之利弊。(本準則亦整理相關風險評估之因素，可供相關機關參考使用) 五、 本決議案取代 A.949(23)決議案。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彪 吳昌政 葉德生					

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
13.	決議案號：	A.1185(33)			一、 依據我國商港法第 58 至 60 條授權執行港口國管制作業，並於商港法第 60 條訂定相關留置規定。 二、 依據商港法第 58 條：航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查。 三、 依據商港法第 75 條：商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約或協定及其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行。 四、 交通部已於 2022 年 5 月 16 日以交航(一)字第 11198001384 號公告採用國際海事組織第 32 次大會採納 A.1155(32)「港口國管制程序」。 五、 另交通部亦已於 2024 年 6 月 7 日依交航(一)字第 1139800156B 號公告採用本決議案。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組、航務中心)** 考量本準則屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，且我國過去已公告採用 A.1155(32)「港口國管制程序」做為我國港口國管制之程序。故建議依據商港法第 75 條公告採用本決議案，並可將相關資訊提供予我國各航務中心參考使用。 (補充：交通部已於 2024 年 6 月 7 日依交航(一)字第 1139800156B 號公告採用本決議案) **影響評估：**此決議案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。 **監管方式：** **港口國：** 依據商港法第 58 條對外國商船進行	本案與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	2023 年港口國管制程序 Procedures for port State control, 2023					
	適用船舶	國際航線船舶					
	影響對象	主管機關(航港局船舶組、航務中心)、船舶所有人、認可組織(RO)					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：公告採用 2023 年港口國管制程序 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	A.1155(32)、MEPC356(78)、MEPC.357(78)					
	摘要內容：	一、 本案為 IMO 定期更新港口國管制(PSC)程序，以提供最新的檢查標準，本決議案將取代 2021 年港口國管制程序(A.1155(32))。 二、 2023 年港口國管制程序主要由 5 個章節以及 20 個附件組成，章節內容包含： (一) 總則：包含適用範圍、執行依據、定義、港口國管制官員(PSCO)之資格及訓練； (二) 港口國檢查：概要說明執行港口國管制之內容，檢查重點以及相關程序。並說明「明確理由(clear grounds)」之相關情形。 (註：除非有「明確理由」認為船上人員、設備狀況與證書不一致，否則 PSCO 應僅針對相關證書確認是否有效) (三) 違規及留置：說明認定未合規船舶之情況，以及留置船舶之配套措施。 (四) 報告要求：訂定港口國以及船旗國對於報告撰寫以及應處之程序。 (五) 審查程序：相關報告提交 IMO 後，將由 IMO 整理發布相關摘要，並評估適當修正相關公約規定(如為公約要求實施困難)，或於相關文書中納入改善方式。 三、 本次更新內容概要如下： (一) 修正第三章有關「中止檢查(Suspension of Inspection)」之內容： 1. 背景：在特殊情形下，若 PSCO 經詳細檢查後，發現船舶及其設備整體狀況(包含船員情況)，其次標準情況非常明顯時，得中止檢查。 (註：次標準船(Substandard ship)，係指船體、輪機、設備或作業安全實質上低於相關公約要求標準，或其船員不符合船舶船員最低安全配額之船舶。) 2. 本次補充： (1). 在中止檢查前，PSCO 應記錄可留置之缺失項目並留置船舶，並依附件 13 簽發檢查報告(註明中止檢查的原因)。 補充：當檢查因操作/安全原因(例如過夜)而暫停並在後續會繼續檢查時，不應使用中止檢查。 (2). 中止檢查將持續到責任方已採取必要措施確保船舶完全符合相關公約要求後(註：概念上並非僅矯正先前 PSCO 於中止檢查前所記錄之缺失					

		項)，重新邀請 PSCO 進行檢查。 (二) 修正附件 13「依據港口國管制程序檢查之報告(Report of Inspection in Accordance with Procedures for Port State Control)」的 Form A，納入海事勞工公約(MLC)2014 年修正案所新增之財務擔保有效期限及財務擔保提供者(Financial Security Provider)資訊之欄位。 (三) 針對防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄 VI 之相關修正案，在本案附件 2(appendix 2)新增可留置船舶之缺失項目，包含： 1. 船上未具備有效之碳強度指標(CII)相關聲明。(但若船舶因更換船旗和/或公司，且有證據顯示前一主管機關未依規定執行驗證，或前一公司未依規定提供相關數據，則港口國管制官員(PSCO)應採取務實彈性之做法。) 2. 針對硫氧化物(SOx)排放，若使用替代措施之情況(如：廢氣清潔系統(EGCS))： (1). 船上相關替代措施未取得認可。 (2). 相關替代措施無法符合 MARPOL Annex VI 規則 14(硫氧化物及懸浮微粒)、14.4(燃油硫含量不得超過 0.1 % m/m)之相關規定。 (3). 燃燒設備使用燃油之硫含量超過 MARPOL 附錄 VI 規則 14 之限制值，且未連接至 EGCS。 3. 未具備 EGCS 之船舶，但船上備有硫含量超過 MARPOL 附錄 VI 規則 14 所規定限制值之燃油。 4. 針對氮氧化物(NOx)排放，補充船上若未具備相關紀錄，或在排放管制區未符合 tier III 規定，亦可作為留置缺失。 5. 船上焚化爐未符合相關性能標準。 6. 船長或船員未熟知防止空氣污染之相關規定。 7. 缺少有效之國際能源效率證書(IEEC)、能源效率設計指數技術卷(EEDI Technical File)，或船舶能源效率管理計畫(SEEMP)。 (四) 修正附件 12(證書和文件清單)： 1. A 部分(應檢查之船上應備文件清單)，納入「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」，並應至少保存 5 年。 2. B 部分(在適用範圍內要求船上應備之其他證書和文件清單)納入： (1). EEXI 技術卷 (2). 可越控之軸功率限制(Overridable Shaft Power Limitation, ShaPoLi)/可越控之主機功率限制(Overridable Engine Power Limitation, EPL)之船上管理手冊(OMM) (五) 修正附件 18(MARPOL 附錄 VI 之港口國管制準則)： 1. 針對「明確理由」部分新增： (1). 船長或船員不熟悉 SEEMP 之相關措施(包含矯正計畫)，或未執行相關操作； (2). 可越控軸/主機功率限制系統 ShaPoLi / EPL 在沒有適當回報情況下，進行越控操作。 2. 詳細檢查部分，對於適用 MARPOL 附錄 VI 第 4 章之船舶，新增可確認：		監管。	

A 33 決議案評估表

		(1). ShaPoLi/EPL 系統是否經主管機關或 RO 認可，並正確操作； (2). 確認船舶是否依據 SEEMP 進行操作； (3). 確認船舶是否正確實施 SEEMP 之矯正計畫(如適用)。 (六) 新增附件 19「船舶防污系統(AFS)檢驗準則」： 1. 該準則內容包含檢查範圍、適用詳細檢查之情況、取樣之程序及方法，以及提供取樣及分析時之建議步驟，供 PSCO 參考使用，並列舉相關後續行動之適用狀況，如留置、驅逐、禁止入港、向船旗國回報等。 2. 有關上述 AFS 之取樣分析以及檢查方式，內容係依據過去 IMO 發布之 MEPC.356(78)「2022 年船舶防污系統簡易取樣準則」以及 MEPC.357(78)「2022 年船舶防污系統檢查準則」。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彪 吳昌政 葉德生					

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
14.	決議案號：	A.1186(33)		一、 依據船舶法第 84 條，目前我國將各項國際公約規定之船舶檢驗及證書之發給，由主管機關委託之驗船機構(CR)執行。 二、 有關我國國際航線船舶之無線電設備之檢驗，係由國家通訊傳播委員會(NCC)依據「電信法」委託由 CR 執行相關檢驗發證業務。 三、 目前 CR 之查核表製作係基於自身檢驗經驗並搭配該 HSSC 準則產製。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」。 考量我國國際航線船舶之國際公約檢驗與發證實務做法，原則上會依循本決議案本文所述之檢驗範疇。 另考量本決議案附件所列相關查核清單樣本僅為 IMO 統整之建議，執行上仍需考慮實務執行因素。 故綜上評估，建議本決議案之本文以「行政規則」方式處理，依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並將相關資訊置於航港局官網公約履行專區(安全)(環保)。 若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準	此為國際公約之檢驗內容建議，與國內航線無關，建議毋須處理。。
	中英文標題：	2023 年統一檢驗與發證系統之檢驗準則 Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2023				
	適用船舶	適用國際公約之船舶				
	影響對象	主管機關(航港局船舶組、國家通訊傳播委員會)、認可組織(RO)、船舶所有人				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	A.1156(32)、MMC-152				
	摘要內容：	一、 背景：IMO 制定「統一檢驗與發證系統之檢驗準則」，其目的係在於提供強制性國際公約統一之檢驗範疇，使各國際檢驗標準一致。(補充：該準則為建議性文件，但部分國家(例如歐盟)將其轉化為強制性文件) 二、 本次修正內容概要如下： (一) 本文新增第 5.14 項「遠端檢驗(Remote surveys)」 1. 在雙方無法控制的特殊情況下，例如自然災害、戰爭、流行病/流行病爆發、罷工、騷亂、犯罪或突然的法律變化，在採取一切合理措施來執行但仍無法進行現場勘察檢驗時，經船旗國主管機關可個案評估批准使用遠端檢驗作為船舶狀況的代替檢驗，目的是： (1). 在公約和章程允許的情況下延後檢驗 (2). 定期、年度和中期檢驗；和 (3). 驗證先前檢驗中發現缺失的矯正情況 2. 在 IMO 完成遠端檢驗準則制定前，應評估以下因素： (1). 船舶的類型和船齡、船舶和公司的安全和合規紀錄，包括港口國管制(PSC)之表現； (2). 使用遠端檢驗方法的書面理由(如上述(1)如所述之情形)； (3). 遠端檢驗的範圍，考慮可以遠端驗證方式確認要求之項目，確保具有與現場檢驗相程度的安全保證。(無法遠端檢驗的項目仍應以現場檢驗方式進行)； (4). 如果檢驗已委託給認可組織(RO)，則應與船旗國主管機關協商，以進行審查以及接受 RO 的遠端檢驗程序、對遠端檢驗之執行及報告提供指示，並透過現場實際檢驗進行遠端檢驗之驗證。 (5). 進行遠端檢驗之設備的要求和可用性，如資訊和通訊技術(ICT)的使用，以及在檢驗過程中使用雙向音訊和視訊或其他替代通訊方式。				

		(6). 相關各方的角色和責任，特別是收集和提供相關船舶資訊/證據之船上檢驗和測試人員，並對於人員公正性和責任問題進行適當安排。(現行船旗國、認可組織(RO)和船舶所有人之檢驗權責不應改變)； (7). 參與船上檢驗活動的人員培訓以及進行遠端檢驗的檢驗員的附加資格； (8). 向驗船師提供資訊和證據，以確認檢驗範圍並遵守相關要求，例如音訊和視訊紀錄、照片紀錄、船長/船員聲明、航海日誌、服務供應商報告； (9). 報告要求和檢驗船舶狀況使用方法之資訊透明度，表明檢驗是遠端還是現場進行。 3. 在正常情況下，應適用以下規定： (1). 初次和換證檢驗，除證書、紀錄簿、操作手冊和其他說明等文件/數據檢查外，不應以遠端檢驗進行； (2). 除初次和換證檢驗外，可根據 IMO 將後續制定之「遠端檢驗準則」，在確認遠端檢驗具有與現場檢驗相同水平之情況下，可考慮對特定檢驗項目使用遠端檢驗。但定期、年度和中期檢驗不應完全被遠端檢驗取代。 4. 後續 IMO 將進一步制定遠端檢驗指南。 (二) 針對公約對應之統一檢驗內容，本次修正概要如下： 1. 針對 MARPOL 相關修正案： (1). 因應 MEPC.328(76)，納入船舶能源效率管理計畫第三部分(SEEMP part III)以及碳強度指標(CII)之概念 (2). 配合 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)，納入無人無推進動力駁船(UNSP)豁免證書檢查項目 (3). 因應 MEPC.324(75)，新增燃油取樣點檢驗項目(有關 SOx 硫含量限制值) 2. 針對 SOLAS 相關修正案： (1). 配合 MSC.496(105)修正 SOLAS 第 IV 章之無線電設備規定，配合修正相關範圍及名詞。 3. 其他修正： (1). 針對船舶構造之年度檢驗項目((CA) 2.2.2.32)，明確應包含所有水線下之非金屬製膨脹接頭(expansion joint)，並應確認相關維護紀錄。 (2). 針對船舶無線電之初次檢驗項目((RI) 4.1.2.11.3)，澄清對於中/高頻數位選擇呼叫守聽接收機(MF/HF DSC watch receiver)之正確操作測試方式:by inspection of recent hard copy or by test alert/call; 4. 因應近期相關修正案，配合調整對應公約之條文條號或文件版次。 三、 本決議案取代 A.1156(32)		則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。 另有關本案附件所列之查核清單樣本，建議可提供予我國認可組織(RO)參考使用。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生					

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">15.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1187(33)</td><td rowspan="10">一、 我國航港局於 2022 年辦理「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」，針對 IMO A.1157(32)決議案「2021 年關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」進行逐項評估，研析相關條文對應之我國現行狀況並提供相關因應做法建議。
二、 我國航港局已建立公約履行專區，將以該專區公告我國適用之公約/章程、公約/章程修正案，相關船旗國指引以及標準。
三、 我國已於 2022 年 11 月 6 日至 11 月 14 日舉辦實地稽核，並於後續針對稽核員之建議滾動修正我國相應做法。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">III Code</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

雖本案為「IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」，屬評估原則之「其他」類別，但為使我國符合 IMO 對於強制性文書之因應處理要求，故建議可依據本案文件評估我國因應做法。

建議由廠商參考過去「2021 年關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」之做法，依據本次新增之內容進行更新。</td><td rowspan="9">本案與國內航線無關，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2023 年 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單
2023 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(航港局船舶組)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：參考該決議案，評估 IMO 相關強制性文書要求之因應處理做法
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.1157(32)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因國際海事組織準法律文件中，部分文件為強制性質，部分文件則為建議性質，且留下部分讓主管機關認定、解釋、決定、裁定、認可或判定之條款。IMO 為協助各主管機關盤點 IMO 準法律文件中涉及主管機關(包含會員國身分、船旗國身分、沿岸國身分、港口國身分)執行之相關具體義務，以及留下讓主管機關認定與解釋之條款，於每兩年召開一次之 IMO 大會採納「關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」之決議案，整理相關 IMO 準法律文件中需主管機關處理與因應之項目，以供各主管機關盤點檢視。
二、 本決議案將取代前一版本(A.1157(32))，其中新增內容概要如下：
(一) 航海人員訓練、發證及航行當值標準公約/章程(STCW)：
1. 本次修正統整 STCW 公約及章程之未詳盡清單內容，並進行全面更新。(原本公約及章程之未詳盡清單內容是分開處理)
2. 締約國義務：
(1). 公約的一般義務；
(2). 公約第 I/7 條生效後一年內依據 STCW Code A-I/7.2 節遞交資訊；
(3). 遞交每隔不超過五年所進行之獨立評估報告；
(4). 提交關於 STCW 公約和章程強制性修正案實施情況之報告。
3. 船旗國義務：
(1). 提交承認相關證書所採取行動之報告；
(2). 提交頒發給僱用持有替代證書之船舶船員最低安全配額文件類型副本；
(3). 回報保留/採用同等教育和培訓安排的資訊；
(4). 回報：
(a) 參加的試驗的詳細資訊；
(b) 上述試驗的結果
(補充：「試驗(trial)」是指在有限的時間內進行的一次實驗或一系列實驗，評估履行公約規定之特定職責或要求之替代方法。)</td></tr>
</table>

(5). 回報依據第 VIII 條發布的豁免；(對職務的豁免)

(6). 制定執行 STCW 公約和規則要求的措施：

(a) 預防疲勞方面

(b) 防止吸毒和酗酒

(7). 使船舶管理公司、船長、輪機長和全體值班人員注意 STCW Code 之要求、原則和指引，確保在任何時候保持適當之安全連續當值(safe continuous watches)。

4. 港口國義務：

(1). 按照 STCW 公約規定，建立管制措施和程序。

(二) 國際載運危險品章程(IMDG Code)：

1. 締約國義務：

(1). 對於 SP356，認可安裝/預計安裝在車輛、船舶、機械、主機或飛機上的氫化物金屬儲存系統。

(2). 確定貨物運輸裝置的燻蒸要求，確保經過足夠的時間使整個貨物達到合理均勻的氣體濃度。

(3). 批准氣瓶服務壽命測試程式及結果–主管機關的作用

2. 船旗國、港口國義務：

(1). 對於 SP975，批准長途國際航行；(SP975 代表：影響人類或僅影響動物之 A 類固體醫療廢棄物，應僅限於短程國際航線載運(short international voyages))

(2). 對於 SP976，未經批准禁止運輸該物質。(SP976 代表：除非得到出發港、抵達港以及船旗國認可，否則禁止載運)

(補充：SP 為載運之特殊規定之代號)

(三) 防止船舶污染國際公約(MARPOL)：

1. 船旗國義務：

(1). 暫時免除在北極水域作為燃料使用和運輸石油的要求，並通報 IMO (annex I)；(針對海岸線與北極接壤之主管機關)

(2). MARPOL 附錄 I IV VI 中有關無人無推進動力駁船(UNSP)之豁免；(配合 MARPOL 修正案(MEPC.328(76)、MEPC.330(76)))

(3). 「燃油消耗回報」修正為「燃油消耗回報及營運碳強度評級」；(配合 MARPOL 修正案(MEPC.328(76))修正名詞)

(4). 驗證現成船能源效率指數(EEXI)達成值；

(5). 驗證船舶能源效率管理計畫(SEEMP)；

(6). 驗證營運碳強度評級；

(7). 驗證修訂版 SEEMP(包含矯正計劃)。

2. 港口國義務：

(1). 對操作要求的港口國管制－對於附錄 VI 第 4 章，檢查僅限於驗證船上是否有與燃油消耗回報及營運碳強度評級相關的有效合規聲明、國際能源效率證書和 SEEMP，包含船舶實施 SEEMP。(僅修正名詞)

(四) 國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(ESP Code)(附錄 B, A 部分-雙殼油輪)之船旗國義務：對測厚公司之認證(Certification of a firm engaged in thickness measurement)

(五) 國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)之港口國義務：

1. A類貨物－頒發水分含量證明或聲明的實體的認可。(僅補充名詞「A類貨物」)

三、 本次同步修正強制性文書清單，納入新制訂之「工業人員章程(IP Code)」。

四、 另IMO整理2024年1月1日至2024年7月1日間，即將生效之強制性規定內容及相關單位之義務，整理如下：

締約國義務

項次	公約/章程規定出處	締約國義務	決議案號及生效日期
1.	SOLAS IV/5.1 IV/5.2 IV/5-1	 1. 可行且必要時，提供行動衛星服務和海上移動服務的適當岸基設施。 2. 有關移動衛星服務和海上移動服務岸基設施的資訊，包括計劃撤出-向國際海事組織報告。 3. GMDSS之登錄辨識-適當安排	MSC.496(105) (2024.01.01)
2.	MARPOL annex I reg.38.4, 38.6 annex II reg.18.3, 18.5 annex IV reg.12.2	制定區域收受設施計劃並與國際海事組織協商，以便IMO分享相關資訊。(僅限小島嶼開發中國家)	MEPC.359(79) (2024.05.01)
3.	MARPOL annex V reg.8.3	制定區域收受設施計劃並與國際海事組織協商，以便IMO分享相關資訊(僅限小島嶼開發中國家)	MEPC.360(79) (2024.05.01)
4.	MARPOL annex VI reg.17.2	制定區域收受設施計劃並與國際海事組織協商，以便IMO分享相關資訊(僅限小島嶼開發中國家)	MEPC.362(79) (2024.05.01)
5.	2000 HSC Code Para. 14.4.2	GMDSS之登錄辨識-適當安排	MSC.499(105) (2024.01.01)
6.	IMDG Code Chapter 6.10	玻璃纖維(FRP)可攜式槽櫃的設計、建造、檢驗和測試-主管機關的作用。	MSC.501(105) (2024.01.01)

船旗國義務

項次	公約/章程規定出處	船旗國義務	決議案號 及生效日期
1.	SOLAS II-1/3-8.5(條號修正) II-1/13.6.1.3 II-1/13.6.1.4 II-1/13.6.8.2(條號修正) II-1/13.10.2(條號修正)	 1. 拖帶及繫纜裝置之適當要求。 2. 接受使用電力或液壓以外的任何其他動力形式關閉或打開動力式滑動水密門。 3. 接受除全周旋轉曲柄(all-round crank)以外的其他動作，從艙壁甲板上方的可接近位置關閉動力式滑動水密門。 4. 設有防止擅自開啟裝置的門的數量和佈置。 5. 穿過水密艙壁之管道的特別考量。	MSC.474(102) (2024.01.01)
2.	SOLAS IV/5-1 IV/14 (條號修正)	 1. GMDSS 之登錄辨識-適當安排。 2. 無線電設備的型式認可。	MSC.496(105) (2024.01.01)
3.	SOLAS XV/3	 載運工業人員船舶安全措施的應用。	MSC.521(106) (2024.07.01)
4.	IP Code Part I, Reg.3.3 Part I, Reg.3.4 Part III, Reg.1.1 Part III, Reg.2.1.10 Part III, Reg.2.2	 1. 證書簽發。 2. 證書格式。 3. 接受身體健康之標準。 4. 接受人員轉移之相關指南。 5. 接受人員轉移裝置之相關標準。	MSC.527(106) (2024.07.01)

沿岸國義務

項次	相關公約	沿岸國義務	決議案號 及生效日期
1.	SOLAS Reg. IV/5.1 Reg. IV/5.2	 1. 可行且必要時，提供行動衛星服務和海上移動服務的適當岸基設施。 2. 有關移動衛星服務和海上移動服務岸基設施的資訊，包括計劃撤銷-向國際海事組織報告。	MSC.496(105) (2024.01.01)

.

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
16.	決議案號：	A.1188(33)			一、 船旗國： (一) 依據我國船舶法第 30 條，適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。 (二) 依據 SOLAS 第 IX 章，以及 ISM Code，下列船舶應具備 ISM Code 之「安全管理證書」： (1). 客船； (2). 總噸位 500 以上之貨船。 (三) 依據我國船舶法第 92 條第一項，違反第 30 條者，由航政機關處船舶所有人新臺幣 6 千元以上 6 萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。 二、 依據船舶法第 84 條，目前我國將各項國際公約規定之船舶檢驗及證書之發給，由主管機關委託之驗船機構(CR)執行。 三、 目前 CR 之 ISM 執行準則亦參考 IMO 所提供之準則(A.1118(30))。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，經評估可做為我國後續實施「國際安全管理章程」之依據，故建議以「行政規則」方式處理。 建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並將相關文件至於航港局官網公約履行專區(安全) 若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。 建議將相關資訊置於航港局官網公約履行專區(安全)，並可提供相關資訊予我國認可組織(RO)，協助評估更新相關船舶檢驗內容。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 建議可參考本案內容(中文翻譯)，評估是否適合導入我國「船舶安全營運與防止污染管理制度」。
	中英文標題：	2023 年主管機關實施「國際安全管理章程」之準則 2023 Guidelines on the implementation of the ISM Code by Administrations					
	適用船舶	總噸位 500 以上之國際航線船舶					
	影響對象	主管機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	A.1118(30)、MMC-388					
	摘要內容：	一、 背景： (一) 國際安全管理章程(ISM)章程 B 部分規則 15：要求 ISM 的所有驗證應按照主管機關可接受的程序進行，並考慮到 IMO 制定的指南。 (二) 故為使各主管機關可確實落實 ISM 之相關規定，IMO 制定本準則以提供包含驗證、發證之相關程序以及標準。 二、 本次修正主要為納入 ISM 遠端稽核之指引第 4.8 項，內容概要如下： (一) 在無法控制的特殊情況(如自然災害、戰爭、流行病/流行病爆發、罷工、騷亂、犯罪或突然的法律變更)，並盡可能採取相關措施但仍無法進行現場稽核時，在船旗國主管機關評估具體情況後可考慮使用遠端稽核。 (二) 遠端稽核應僅限於頒發臨時證書，或有效期限不超過實際執行稽核所需時間之證書。(註：任何情況下不超過 6 個月) (三) 在 IMO 完成 ISM 章程遠端稽核指南前，執行 ISM 之遠端稽核應個案考量以下情況： 1. 船舶類型和船齡、船舶和公司的安全和合規紀錄(包括安全管理系統(SMS)評估和港口國管制(PSC)表現)； 2. 無法由稽核員親自到船上或公司之書面說明；(如上述(一)所述之情況) 3. 遠端稽核的範圍： (1). 考慮到可藉由遠端稽核驗證是否符合 ISM 要求之 SMS 活動(activities)，以達到與現場稽核相同水準的安全保證和合規性。 (2). 對於無法遠端稽核的 SMS 活動，應透過現場稽核進行驗證。 4. 如果稽核已委託給認可組織，則應與船旗國主管機關協商，以進行審查以及接受認可組織的遠端稽核程序、對於遠端稽核之執行及報告提供指示，並透過實際稽核對遠端稽核進行認證及查核； 5. 進行遠端稽核之設備要求和可用性，如使用資訊和通訊技術（ICT）以及強制使用雙向音訊和視訊或其他替代通訊方式，必要時可以進行文件共						

A 33 決議案評估表

		享，並確保資訊的機密性和安全性、數據保護等； 6. 各方的角色和責任，特別是在收集和提供船舶狀況和 SMS 實施情況的證據時參與船上實務稽核活動的人員，並考慮適當安排以解決任何潛在的公正性以及相關人員的責任問題；(現行船旗國、認可組織(RO)和船舶所有人之稽核權責不應改變) 7. 船上實際稽核活動人員之培訓，以及執行遠端稽核之稽核員額外資格； 8. 透過音訊和視訊紀錄、照片紀錄、船長和/或船員聲明、日誌、服務供應商的資訊和報告以及紀錄，向稽核員提供資訊和證據，以確認稽核範圍以及符合 ISM 規則要求； 9. 報告要求和船舶狀況所用方法的資訊透明度表明稽核是以遠端進行。 (四) 在正常情況下，應適用以下規定： 1. 對於船上稽核，可考慮按照 IMO 將制定的「ISM 章程遠端稽核指南」對特定 SMS 活動使用遠端稽核方法(但船上稽核須確保具有與稽核員親執行現場稽核相同水平的安全和保證)。 2. 船上初次、中期、換證和額外稽核不應完全被遠端稽核所取代； 3. 對於公司稽核，可考慮依據 IMO 制定之「ISM 章程遠端稽核指南」使用遠端稽核方法。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生					

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="11">17.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1189(33)</td><td rowspan="11">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="10">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="10">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">審查 COVID-19 疫情對世界運輸工人和全球供應鏈影響的聯合行動組(JAG-TSC)提出的建議
Recommendations emanating from the joint action group to review the impact of the COVID-19 pandemic on the world's transport workers and the global supply chain (JAG-TSC)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO、國際組織、IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 因應新型冠狀病毒(COVID-19)疫情，IMO 意識到各國一級單位在此種情況之協調影響重大，因此核准了世界運輸工人和全球供應鏈影響的聯合行動組(JAG-TSC)的建議，如下：
(一) 對於 IMO、民航組織、勞工組織，應：
1. 利用所提供的機會向世界衛生組織(WHO)的指南提出建議，將突發公共衛生事件期間運輸部門工人和雇主的權利、需求和挑戰納入；
2. 透過適當管道向其成員發布世界衛生組織的資訊和指南，並確保相關運輸組織(包括雇主和工人組織)獲知這些資訊和指南；
3. 透過參與制定今後 WHO 關於流行病預防、防備和應對的公約、協議或其他國際文書相關修正案，表達工人和工業界的需求和挑戰並將其納入；
4. 在國際突發公共衛生事件期間，在聯合國國家工作隊(UNCTs)中與聯合國協調員表達和解決運輸工人的需求和挑戰，同時與國家級緊急應變指揮機構和其他相關國家當局協商，尋求多部門解決方案。
(二) 會員國政府在聯合國駐地協調員和聯合國國家工作隊的支持下，為實現可持續發展目標，應採取立即、有效和可持續的行動，以確保所有相關部門、組織和其他政府機構：
1. 認可運輸工人在突發公共衛生事件期間發揮的關鍵作用，並將這些人員指定為「關鍵工作者」；
2. 理解並遵守政府為當事國的國際文書規定義務(包括有關公共衛生和社會措施的義務)，並遵循世界衛生組織(WHO)在關注突發公共衛生事件期間發佈的建議(包括關於終止和放寬限制的建議)；
3. 遵循聯合國機構制定與當時公共衛生證據一致的法律、政策和技術指南，同</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

		時謹記世界衛生組織委託進行的系統審查； 4. 建立或加強勞工、衛生、運輸、移民、員警和其他相關當局之間的協調與合作之確保機制(包括與其他國家及政府的協調與合作)，促進相關措施之協調和透明度； 5. 與運輸雇主和工人及其組織進行有效的社會對話； 6. 借鑒其他國家的良好做法。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生					

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
18.	決議案號：	A.1190(33)			此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	加強打擊海事部門有組織犯罪的框架 Enhancing the framework of the fight against organized crime in the maritime sector					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	N/A					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	因應非法販運人口、野生動植物和貨物等犯罪活動對社會以及相關海事部門造成負面影響，IMO 認為有必要繼續提高海事部門對有組織犯罪影響的意識，包括需要在網路安全領域開展能力建設與合作，並加強海員和港口工人抵禦有組織犯罪的能力，因此： 一、 呼籲有興趣的會員國、政府間及非政府組織向 MSC 和 FAL 提交有關海事部門打擊組織犯罪的建議； 二、 邀請會員國向 IMO 分享其在減少組織犯罪對國際海上交通和港口設施的影響方面之有效戰略。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">19.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1191(33)</td><td rowspan="9">一、 安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)將於 2025 年 6 月 26 日生效，我國認可組織(CR)已於 2023 年 7 月 6 日以電子郵件方式發送 CR 通報，通知航港局及所有船東。
二、 我國已於 1990 年 2 月 7 日訂定「船舶清艙解體職業安全規則」，依職業安全衛生法第 6 條第 3 項規定，訂定船舶清艙及解體必要之安全衛生設備與措施之標準及規則。(其主政單位為勞動部)
三、 我國目前尚無提供國際航線船舶拆船服務之相關設施。</td><td rowspan="9">國際航線
建議做法：
考量本案為「資訊性文件，為 IMO 因應後續『船舶回收公約』生效，提供相關自願性做法」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。
另考量「船舶回收公約」將於 2025 年 6 月 26 日生效，建議航港局可在公約生效前半年辦理該公約之公告採用程序，以與國際接軌。並建議委由我國認可組織(CR)執行相關檢驗發證業務。
若我國認可組織(CR)已於決議案生效半年前報請交通部採納相關決議案及證書格式，亦可併案處理。</td><td rowspan="9">國內航線
「船舶回收公約」僅適用於總噸位 500 以上之國際航線船舶，且我國尚無提供國際航線船舶拆船服務之設施，故與國內航線無關。</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">安全與無害環境船舶資源回收國際公約</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2009 年安全與無害環境船舶資源回收國際公約之執行
Implementation of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(船旗國、拆船國)、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>資訊性文件</td><td>生效日期：</td><td>N/A(公約生效日期：2025/06/26)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">為了後續執行「安全與無害環境船舶資源回收國際公約(以下簡稱「船舶回收公約」)」，考慮到部分會員國(特別是發展中國家)正依據其國內法規改善相關拆船設施(包括自願遵守「船舶回收公約」)，IMO 鼓勵相關會員國核實其回收設施和回收方法符合「船舶回收公約」，因此：
一、 建議會員國向發展中國家提供技術援助和技術轉移，幫助發展能力建設，以安全和無害環境的方式進一步發展拆船設施；
二、 請會員國依照各國準備情況採取適當措施，確保各國的拆船設施接受公約符合情況之自願性評估；
三、 建議締約國政府(特別是擁有船舶所有權和登記利益的國家)與航運業合作，並採取相關措施，以增加在符合公約要求之拆船設施中進行拆船之船舶數量。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
20.	決議案號：	A.1192(33)			此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。 補充：依據聯合國安全理事會(United Nations Security Council)所提供之入港禁令船舶名單，我國皆已定期更新並公告。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。 另建議可將相關資訊提供予船舶組、航務組、港務組、航安組參考。	同國際航線做法
	中英文標題：	敦請會員國和所有相關利益攸關方推動採取行動以防止「黑暗船隊」或「影子船隊」在海事部門的非法營運 Urging Member States and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the 'dark fleet' or 'shadow fleet'					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關(航港局船舶組、航務組、港務組、航安組)、船舶所有人					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 本案所述「黑暗船隊(dark fleet)」或「影子船隊(shadow fleet)」之定義：指為規避制裁、逃避遵守安全或環境法規、逃避保險費用而從事非法營運或從事其他非法活動的船舶，包括： (一) 進行不符合國際法規以及行業標準和最佳實踐的不安全營運； (二) 故意逃避船旗國和港口國監督檢查； (三) 未維持足夠的責任保險或其他財務擔保； (四) 故意規避商業審查或檢查； (五) 未按照透明的公司治理政策營運，以確保船上人員的福祉和安全以及保護海洋環境；或 (六) 在沒有合法的安全或保全證明此種行為是合理的情況下，故意採取措施逃避船舶識別(如關閉 AIS 或 LRIT 傳輸)，或隱瞞船舶的真實身份； 二、 背景：IMO 注意到「黑暗船隊」或「影子船隊」存在相關風險，包含： (一) 掩蓋貨物目的地或來源、影響船員安全、對環境保護構成了嚴重威脅、非法海上販運、逃避制裁。特別是針對在進行船對船(STS)過駁時存在巨大風險。 (二) 欺詐登記、欺詐登記機構的存在和欺詐性航運做法將影響國際航運之安全和保全(包括船員安全及福祉)、對環境保護構成嚴重威脅，並對非法海上販運、逃避制裁及其他非法活動提供了便利； 三、 IMO 發現藉由利益攸關方之間的資訊交流來防止和打擊此類問題之重要性，希望利益攸關方採取相關行動，持續審查國家立法，以防止和抑制欺詐行為。IMO 提供之建議摘要如下： (一) 呼籲船旗國確保其國籍船舶遵守 STS 過駁措施之禁止規定或相關規範，並確保此類船舶遵守 IMO 公約要求安全航運(SOLAS)以及防止海洋污染規定(MARPOL)，減少油類污染風險； (二) 請船旗國考慮要求該旗船舶更新 STS 作業計畫，包括通知船旗國從事此類作					

		業的時間和地點(特別是海上進行 STS 過駁時)，以及簽發確認通知之文件，該文件應以電子格式保存在船上； (三) 鼓勵港口國確保此類船舶上執行按照國際油污損害民事責任公約(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC)，包括 IMO 公約中與 STS 過駁作業有關的安全要求，並確保船上持有有效之國家保險證書； (四) 建議港口國在發現故意逃避被識別(如關閉其 AIS、LRIT，或隱瞞其真實身份)之船舶時，應透過相關港口國監督機制，授權對這些船舶進行檢查，並酌情通知相關船旗國主管機關； (五) 呼籲沿岸國監督在其領海和專屬經濟區內的 STS 作業(包含相關作業之申報)，並在發現未遵守安全以及防止污染規定時採取適當行動；(依據 MARPOL Annex I/ Reg.42(STS 通報規定)) (六) 鼓勵沿岸國相互合作，以改善相關做法和作業的監督； (七) 敦請各國政府、秘書長、船旗國主管機關、港口國主管機關、船舶所有人和營運人、非政府組織、私營部門(包括船舶保險業)、船舶經理人和其他相關海事利益攸關方，制定和舉辦「對於黑暗船隊或影子船隊之預防、偵測、回報之能力提升和盡職調查實踐(due diligence practices)」之研討會；			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生					

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">21.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1193(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」,屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">感謝 Cleopatra Doumbia-Henry 博士為世界海事大學提供的服務
Appreciation of the Services to the World Maritime university (WMU) of Dr. Cleopatra Doumbia-Henry</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">Cleopatra Doumbia-Henry 博士於 2015 至 2023 年擔任世界海事大學校長一職，IMO 發布本通告感謝其這幾年來之貢獻。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">22.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">A.1194(33)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」,屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">與非政府組織的關係
Relations with Non-Governmental Organizations</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：對於在 IMO 工作中有能力作出實質貢獻的非政府國際組織(NGO)，大會批准後可由理事會授予諮詢地位(consultative status)。
二、 本決議案為 IMO 定期更新相關名單，本次更新內容如下：
(一) 授予國際檢驗檢測認證理事會(TIC)、美國環保協會(EDF)和國際污染物消除網路(IPEN)諮詢地位；
(二) 授予零排放船舶技術協會(ZESTAs)和國際貨運代理協會聯合會(FIATA)臨時諮詢地位，期限不超過兩年，之後應進行審查；
(三) 將因紐特人北極圈理事會(ICC)的諮詢地位再延長兩年，之後應進行審查；
(四) 撤銷國際海洋研究所(IOI)諮詢地位；
三、 註：目前共有 89 個 NGO 在 IMO 具備諮詢地位。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

A 33 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
23.	決議案號：	A.1195(33)			此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，故建議毋須法制處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	對參與救助海上混合移民的商船及其船員的特殊表彰 Special recognition for merchant vessels and their crew involved in the rescue of mixed migrants at sea					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	N/A					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 背景：2015 年 12 月 2 日通過 A.1093(29)決議案「對參與救助海上混合移民的商船及其船員的特殊表彰」，要求秘書長對 2014 年 1 月 1 日以來參與救助海上混合移民的任何商船及其船員(僅由會員國政府提名)，追發彰顯大會表彰的特殊證書。 二、 本決議案表揚所有參與海上混合移民救助的商船及其船員的勇敢、專業精神和體現最高海上傳統的同情心，並要求秘書長，繼續向 2014 年 1 月 1 日以來，參與救助海上混合移民的任何商船及其船員，追發彰顯大會表彰的特殊證書。 三、 此外，要求會員國政府、與海事組織具有合作關係的政府間組織以及具有海事組織諮詢地位的非政府組織提供應獲得此種表彰的商船及其船員之相關資料。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MEPC 81 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">1.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.383(81)</td><td rowspan="9">一、 交通部已於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(BWM 國際公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。
二、 另交通部於 2022 年 6 月 23 日交航(一)字第 11198001694 號公告採用 MEPC.325(75)決議案以及相關通告，使用最新版本之國際證書格式，並配合公約生效時間，追溯自 2022 年 6 月 1 日起適用新版證書及公約規定。
三、 船旗國：
（一）依據「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書，故我國國際航線總噸位 400 以上船舶皆已依據公約要求持有 BWM 證書並完成檢驗證明符合公約規定。
（二）依據「船舶設備規則」第 224-1 條，已規範船舶壓艙水管理系統設置標準：國際航線船舶應設置船舶壓艙水管理系統，並依船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規定取得相關型式認可。
（三）依據船員服務規則第 23 條：船長為明瞭本船一切情形，並保持其良好狀態，應注意辦理下列事項：「略以，……隨時查閱航海日誌及有關紀錄簿等，並在其上簽署，有疏漏者，應即查明更正」，故已要求船長管理船上相關紀錄簿，並由船員法第 79、80 條訂定相關罰則。
四、 港口國：
（一）依據「商港港務管理規則」第 3 條，已納入壓艙水申報之規定，並於第 20 條第 8 款訂定禁止排泄未經處理之壓艙水。
（二）過往污染物排放紀錄簿規範於商港法 35-1 條授權之海水污染管理規則，</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">船舶壓艙水及沉積物管理國際公約
BWM 公約</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。
故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。

裁量事項之建議：
若我國國輪於公約生效前有使用壓艙水電子紀錄簿之需求，建議可於公約生效前提前實施。

另建議可將本案資訊提供予經濟部(工業港)、漁業署(漁港)參考。

影響評估：
本案開放船舶使用壓艙水電子紀錄簿，非強制性規定，且與現行紙本紀錄簿之規定並行，船舶所有人可自行選擇使用，故無負面影響。</td><td rowspan="8">本案不適用於國內航線。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案
Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">該公約原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部、經濟部、農業部)、航政機關(航港局船舶組、航務中心)、船舶所有人、認可組織(RO)、服務供應商</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2025.10.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 BWM 公約修正案內國法化，並應評估是否開放使用壓艙水電子紀錄簿；若開放使用，則應制定相關電子紀錄簿之認可程序。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A
「新增裁量事項」: 是否提前實施本次修正案內容</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.372(80)、MEPC.312(74)、MMC-345、HKMSIN - No. 42/2023、 Navigation and Vessel Inspection Circular No. 01-23、MMC-193、POL-014</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM 公約)要求須記錄船舶壓艙水操作，並於附件 II 提供壓艙水操作之紀錄格式。但因應環保趨勢，並希望減少文書作業負擔，許多船東考慮使用電子格式來記錄操作，亦有利於紀錄之留存。
(二) MEPC 第 80 次會議已批准壓艙水管理公約電子紀錄簿使用準則(MEPC.372(80))，提供認可電子紀錄簿之標準化資訊，以確保認可方式之一致性。
二、 修正內容：
(一) 新增電子紀錄簿(electronic record book)之定義：電子紀錄簿係指經主管機關認可，依據 BWM 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，紀錄內容應至少包含附件 II 所規定之資訊。
(三) 電子紀錄簿應由主管機關認可，並考慮到 IMO 制定之準則。(即：壓艙水管理公約電子紀錄簿使用準則(MEPC.372(80))
(註：上述 MEPC.372(80)決議案之內容以及申請壓艙水電子紀錄簿之相關流程，經查已於航港局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」進行處理)
(四) 若使用電子方式記錄壓艙水作業事項，船長應儘速確認是否填寫正確。
三、 補充：巴拿馬已於 2023 年 10 月發布 MMC-345 以及 MMC-193，允許該旗國船舶使用壓艙水電子紀錄簿。
四、 補充：
(一) 美國有關防止船舶污染國際公約(MARPOL)電子紀錄簿之申請流程如 Navigation and Vessel Inspection Circular No. 01-23。
(二) 賴比瑞亞已同意該國船舶使用經主管機關認可之壓艙水電子紀錄簿(如 POL-014 通告)，</td></tr>
</table>

		並於官網列舉相關廠商及其設備。	惟 2011 年刪除商港法第 35-1 條後刪除該規則。刪除理由為「有關防止船舶污染海水及商港區域內污染事故之處理等事項，修正條文第 37 條、第 38 條及海洋污染防治法已有相關規定，且船舶航行於海上，其污染防治與處理事項均須符合國際公約之規範，無另授權訂定管理規則之必要，爰刪除。」 （三）依據「商港法」第 58 條，已授權港口國管制(PSC)之執行內容：「交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查」，可做為 PSC 執行之依據。 五、 沿岸國： （一）海洋委員會於 2023 年 12 月 29 日公告未經處理之壓艙水為「海洋污染防治法」第 4 條第 6 款所稱之「排洩物質」，除依規定處理得排洩於海洋外，應留存船舶內或排洩於岸上收受設施。 (註：上述規定過去係由環境部於 2016 年 1 月 26 日公告) （二）依據「海洋污染防治法」第 29 條：港口管理機關或執行機關於必要時，得會同主管機關查驗船舶之海洋污染防止證明書或證明文件、船上污染應急程序、操作手冊、油、貨紀錄簿、員工生活垃圾紀錄簿及其他經各該機關指定之文件；受檢者不得規避、妨礙或拒絕。 六、 補充：目前我國漁船皆聲明使用永久壓載艙或不具備壓載艙，因無壓艙水排放行為，故不適用壓艙水公約規定。 七、 補充：因應 MEPC.312(74)、MEPC.314(74)、MEP316(74)以及 MEPC.317(74)決議案，針對 MARPOL	**監管方式：** **船旗國：** 船長應確認相關紀錄簿之記錄情況以及正確性，若有相關違規事項，則可依據船員法進行監管。 **港口國：** 於 PSC 登輪檢查時，得藉由紙本/電子紀錄簿，查證確實記錄壓艙水之相關操作。	

			公約相關附錄之電子紀錄簿，航港局已於 2021 年 5 月 26 日，依航舶字第 1101710348 號發布「認可電子紀錄簿服務廠商名單及廠商申請電子證書流程」 (註：現行航港局官網頁面之公告以及附件名稱，建議修正為「認可電子紀錄簿服務廠商名單及廠商申請電子紀錄簿流程」，以及「廠商申請電子紀錄簿流程」，以與實質內容對應)		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生					

MEPC 81 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
2.	決議案號：	MEPC.384(81)			一、 船旗國： （一） 交通部已於 2023 年 12 月 29 日依據交航(一)字第 11298301111 號公告採用 MARPOL 公約、議定書以及相關修正案。 （二） 依據「船舶安全營運與防止污染管理規則」第 20 條，已要求我國船舶須備有「安全管理手冊」，另於第 7 條訂定其內容要求，包含：岸上人員及船員職責、船舶操作與作業、緊急情況之應變等。並於船舶法第 89 條訂定相關罰則。 （三） 依據船員法第 5 條，國輪船舶船長應為中華民國國民。另依據船員法第 71 條，船長於本航次航路上發現油污損害、新生沙灘、暗礁、重大氣象變化或其他事故有礙航行者，應報告航政機關。並可依據船員法第 78 條之罰則進行監管。 二、 沿岸國： （一） 依據海洋污染防治法第 33 條：「因發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知航政機關、港口管理機關、事業機構及直轄市、縣（市）主管機關」，並可依據海洋污染防治法第 57 條罰則進行監管。 三、 港口國： （一） 依據「商港法」第 26 及 27 條，已規定船長對於發現其他新障礙有礙航行者，應儘速或於入港時即行通報商港經營事業機構、航港局或指定機關。並由商港法第 67 條訂定相關罰則。 1. 商港法第 26 條：「船長於航路上發現新生沙灘、暗	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約 議定書 I MARPOL Protocol I				**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。故建議以「實質法規命令」方式處理，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用該修正案。 (可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案 (MSC.550(108)) 一併公告採用) 另為落實本案規定，建議可待後續 SOLAS 修正案 (MSC.550(108)) 生效後，併案以「行政指導」方式說明後續實施之細節，應於船舶之「安全管理制度及安全管理手冊(ISM)」中納入回報之機制或程序，並將相關內容置於航港局官網公約履行專區(環保)。 **影響評估：** 此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。	同國際航線做法。
	中英文標題：	防止船舶污染國際公約修正案 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 relating thereto					
	適用船舶	貨櫃船					
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組、船員組)、海洋委員會、船舶所有人、認可組織(RO)					
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期：	2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該 MARPOL 議定書修正案內國法化 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	SOLAS					
	摘要內容：	一、 背景： (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。 (二) MSC 第 107 次會議已批准海上人命安全國際公約(SOLAS)第 V 章有關貨櫃遺失資訊回報之修正案草案，預計修正 SOLAS 第 V 章第 31 條(危險訊息)和第 32 條(危險訊息所需資訊)，要求船長應在發現有貨櫃遺失，或發現有貨櫃漂流在海上後，立即向船旗國、附近船舶和距離最近的沿岸國進行回報，並訂定回報內容要求(包含時間、地點、貨櫃樣式等)。(註：該修正案已於 2024 年 5 月 24 日(MSC 第 108 次會議)採納) 二、 本次配合上述背景，修正 MARPOL 議定書 I 第 V 條(通報程序)內容，新增：若發生貨櫃掉落，第 II(1)(b)條所要求之報告應符合 SOLAS 第 V 章規則 31 和 32 規定之危險訊息要求。 (補充：現行 MARPOL 議定書 I 第 II(1)(b)條之規定：排放或可能排放包裝形式的有害物質，包括貨櫃、可攜式槽櫃、公路和鐵路車輛以及船載駁船(shipborne Barge)中的有害物質，應向最近的沿岸國通報)					

			礁、或其他新障礙有礙航行者，應儘速或於入港時即行通報商港經營事業機構、航港局或指定機關。在航路上發現有礙船舶航行之新生沙灘、暗礁、或其他障礙物，航港局或指定機關應隨時發布航船布告」。 2. 商港法第 27 條：「船舶在商港區域內發生海難或其他意外事故，船長應立即採取防止危險之緊急措施，並應以優先方法通報商港經營事業機構、航港局或指定機關，以便施救。」	**監管方式：** **船旗國：** 可依據「船舶安全營運與防止污染管理規則」，規定船上「安全管理手冊」應包含相關通報之程序，並以船舶法第 89 條之罰則進行監管。 另依據船員法第 71 條，可要求船長向航政機關報告礙航相關事件。並可依據第 78 條之罰則進行監管。 **沿岸國：** 依據海洋污染防治法第 33 條，因發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知航政機關、港口管理機關、事業機構及直轄市、縣（市）主管機關，並可依據海洋污染防治法第 57 條罰則進行監管。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生					

MEPC 81 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
3.	決議案號：	MEPC.385(81)		一、 船旗國：	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約 附錄 VI MARPOL annex VI		（一）依據「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 （二）交通部已於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案。 （三）依據「船舶檢查規則」第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 （四）有關燃油消耗數據之回報，交通部已授權執行公約檢驗發證之 RO 進行回報。 （五）依據「船員服務規則」第 23 條，規定船長應負責保管依法規或公約規定應具備之文書及裝載客貨之各項文件。並於「船員服務規則」及「船員法」第 79、80 條訂定相關罰則。 二、 港口國、沿岸國： （一）依「商港法」第 58 條，已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 （二）交通部已於 2024 年 6 月 7 日交航(一)字第 1139800156B 號公告採納國際海事組織(IMO)之港口國管制程序(A.1185(33)決議案)，該決議案說明港口國管制官員(PSCO)得查證船舶於排	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。 故建議以「實質法規命令」方式處理。於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用該修正案。 **裁量事項之建議：** 依據 MEPC 82 會議產出，若提前於 2025 年 1 月 1 日採納本決議案，則我國相關船舶須於 2024 年 12 月 31 日以前修正 SEEMP 重新取得認可，並於 2025 年 1 月 1 日起開始使用新版格式。考量提供船舶修正 SEEMP 之期程較短，故建議依據本決議案生效日期進行採納，以利船舶所有人進行準備。 **影響評估：** 此修正案為統一之	本案不適用於國內航線。
	中英文標題：	防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 relating thereto				
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關(交通部、經濟部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、台灣中油公司、臺灣港務公司				
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期： 2025.08.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該 MARPOL 修正案完成內國法化，並採用新版公約證書格式 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 是否提前自 2025 年 1 月 1 日起使用新格式進行船舶燃料消耗之回報				
	相關文件：	MEPC.362(79)、MEPC.386(81)、MEPC.1/Circ.896、MEPC.388(81)、MEPC.1/Circ.913				
	摘要內容：	一、 本決議案修正 MARPOL 附錄 VI 中，有關低閃點燃料和其它燃料定義及適用規定、柴油機取代蒸氣機及其供氣系統之 Tier III 適用情形，以及燃料消耗回報之數據分享及回報內容。 二、 有關低閃點燃料和其它燃料議題，修正內容概要如下： (一) 修正規則 2(定義)，明確燃料(Fuel oil)以及氣體燃料(Gas fuel)之定義： (補充：雖 Fuel oil 原文直譯為燃油，但依據 MARPOL 定義，其包含油類以外之燃料(例如氣體燃料)，為避免誤解，爰中文譯為燃料) 1. 修正第 1.14 段燃料(Fuel oil)之定義(新增內容如灰底)：燃料係指交付給船舶並預期在船上~~用於燃燒之目的以推進或操作~~使用的所有燃料~~，包含氣體、蒸餾(distillate)及殘渣(residual)燃料~~。 2. 新增第 1.33 段氣體燃料(Gas fuel)之定義：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。 (二) 規則 14(硫氧化物(SOx)及顆粒物)第 12 段，新增內容如灰底：上述第 10 段及第 11 段之要求不適用於使用~~於船舶推進或操作的燃燒用~~低閃點燃料或氣體燃料的燃料供應系統。 (註：第 10、11 段為針對燃料取樣點之安裝規定) (三) 規則 18(燃料可用性及品質)，新增處如灰底： 1. 修正不適用該規則之情形(第 4 段)：本規則不適用於固體煤炭或核燃料。本規則第 5.1、~~6、7.1、7.2~~、8.1 及~~、8.2、9.2、9.3 及 9.4~~段不適用於低閃點燃料或氣體燃料。~~液化天然氣、壓縮天然氣等氣體燃料。供應商須記錄交付給船舶專用於船上燃燒目的之氣體燃料的硫含量。~~ (後續影響補充：修正案生效後使用低閃點燃料或氣體燃料： (1). 適用 BDN 之規定，相關燃料之 BDN 須保存於船上 3 年；(第 5.2、6 段) (2). 港口、浮式碼頭之主管機關可檢查船舶之 BDN；(第 7 段) (3). 對於低閃點或氣體燃料之供應商，締約國應：要求供應商提供 BDN 及樣品，			

		並要求供應商至少保存 BDN 之副本三年以供檢查。另應對提供不合規燃料之供應商採取適當行動。(第 9 段)) 2. 新增第 5.2 段：(低閃點燃料或氣體燃料之 BDN 規定) (1). 船上 BDN 應包含本附錄附件 V 項目 1 至 6 所規定之資訊(即船名/IMO 號碼、港口、交付日期、供應商資訊、產品名稱、燃料數量) (2). 密度應透過適合該燃料類型的測試方法及溫度確認，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。(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). 針對燃料之硫含量：應由供應商依據燃料類型的適當測試方式確認，並記錄在 BDN 上；或者經供應港有關當局同意，聲明使用此方法測試時硫含量低於 0.001% m/m。 3. 修正第 9.2 段，新增處如灰底：會員國應要求當地供燃料應商依規則 18 之要求提供燃料交付單和 MARPOL 交付樣本(若適用)，並由燃料供應商認證該燃料符合規則 14 及 18 之要求。 (四) 修正附件 I(國際防止空氣污染證書(IAPP)格式)第 2.3.5 段，新增處如灰底：依據規則 14.12，規則第 14.10 或 14.11 條安裝或指定取樣點之要求不適用於~~在船上使用於燃燒之目的以推進或操作的~~低閃點燃料或氣體燃料的燃料供應系統。 (五) 本次同步將 MARPOL 附錄 VI 中「用於推進之燃燒(for combustion purposes for propulsion)」文字統一改為「使用(for use)」，並將「燃燒用燃料(fuel oil for combustion purposes)」統一改為「燃料(fuel oil)」，以保持技術中立。 三、 為澄清安裝船用柴油機替代蒸氣機及其供氣系統時 Tier III 規定適用情況，修正規則 13(氮氧化物(NOx))第 2.2 段，重點概要如下： (一) 就 NOx 規定而言，若船舶適用 Tier III 但更換之柴油機無法滿足 Tier III(如空間不足，導致無法更換符合 Tier III 之柴油機)，則該柴油機應滿足 Tier II；若此類船舶在 2025 年 8 月 1 日以後替換之柴油機未符合 Tier III 而僅符合 Tier II，主管機關應通知 IMO。 (二) 補充：本次 MEPC 會議配合發布對應之準則(MEPC.386(81)決議案)，以利後續使用(包含審查以及所須提交之證明等)。 四、 IMO 燃料消耗數據收集(DCS)： (一) 為提升 IMO 燃料消耗數據收集(DCS)之取用性(accessibility)，避免因缺乏數據而限制決策能力。本次修正規則 27(船舶燃料消耗數據收集和回報)，內容如下： 1. 新增第 14 段：在特設目的為基礎下，IMO 秘書長得依嚴格的保密規定，與分析諮詢公司及研究機構分享數據。 2. 新增第 15 段：若受公司(company)要求，IMO 秘書長須以非匿名形式向公眾提供該公司船舶的燃料消耗報告。 五、 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 邀請各主管機關可考慮自 2025 年 1 月 1 日起使用新格式進行回報。修正內容如下： (一) 修正燃料消耗量之記錄方式：需將不同類型系統之燃料消耗分開記錄(如：主機(Main Engine(s))、輔機/發電機(Auxiliary Engine(s)/Generator(s))、燃油鍋爐(Oil-fired Boiler(s)，及其它消耗情況(Others (specify)))； (二) 新增之紀錄內容包含： 1. 船舶非航行時，不同類型系統的燃料消耗量； 2. 裝載航行距離(nm)(自願填報)；	放管制區之因應措施等相關紀錄，以確認符合公約要求。 （三）依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第 4 章「銷售管理」，訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。 （四）交通部航港局針對船舶燃料供應，已制定「交通部航港局受理申請於商港區域內以油駁提供船舶加注燃料案件審查作業程序」以及「交通部航港局受理申請於商港區域內以油罐車提供船舶或港區機具設施加注燃料案件審查作業程序」，其中已要求供應商於申請加油作業時，應提供所加注燃料之相關資料(如種類、使用量及來源、合格證明等)。 （五）針對燃油硫含量之管制，交通部已於 2013 年 7 月 29 日交航字第 10250098821 號公告採用 MARPOL 附錄 VI「防止船舶空氣污染規則」，並於 2018 年 7 月 31 日依「商港法」第 75 條以交航(一)字第 10798001501 號公告採用「防止船舶污染國際公約」附錄 VI「防止船舶空氣污染規則」第 14.1.3 條及第 4 條規定，於 2019 年 1 月 1 日起外籍船舶及航駛國際航線之國籍船舶，進入我國國際商港區域，應採用含硫量以重量計 0.5%以下之低硫燃油或具有同等減排效應之裝置或替代燃料，作為強制性規定。 （六）環境部已於 2020 年 3 月 20 日發布施行「移動污染源燃料成分管制標準」，規定除船舶裝有目的事業主管機關認可之等效設備者外，國內販賣或使用之船舶燃油應於 2020 年 7 月 1 日起符合硫含量限制之標準值。	國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。 有關證書部分，將依據後續船舶換證日期更換新版證書。 **監管方式：** **船旗國：** 有關 BDN 之規定： 依據「船員服務規則」，已要求船長應負責保管依法規或公約規定應具備之文書及裝載客貨之各項文件。並於「船員服務規則」及「船員法」第 79、80 條訂定相關罰則。 針對蒸氣機及其供氣系統之改裝： 船舶新建造或改裝時，須依據公約規定完成檢驗，並符合公約要求。 若未依國際公約規定完成檢查並取得相關證書，可依據船舶法第 92 條進行裁罰。 **港口國：** 1.於 PSC 登輪檢查時，得查證該	

		3. 岸電使用總量(kWh)； 4. 總運輸量能(total transport work)； 5. 安裝之創新技術(如適用)。 (三) 新增對於安裝之創新技術之註解：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)。 六、 補充：有關新版 DCS 回報格式實施時機以及對應處理方式，後續 IMO 於 MEPC 82 次會議批准「MARPOL 附錄 VI 附件 IX 修正案之適用指南(MEPC.1/Circ.913)」，針對主管機關依據本決議案生效日期或提前自 2025 年 1 月 1 日實施之情形，整理包含 SEEMP 應重新完成驗證之期限，以及使用新版格式記錄/回報之起始日期，概要如下： (一) 若船旗國主管機關提前自 2025 年 1 月 1 日起實施新版 DCS，則： 1. 船舶應在 2025 年 1 月 1 日前更新 SEEMP，並由主管機關(或其認可組織)驗證； 2. 2025 年 1 月 1 日起將使用新版格式進行記錄。 (二) 船旗國主管機關依據本決議案生效日期(2025 年 8 月 1 日)實施新版 DCS，則： 1. 現成船(2025 年 8 月 1 日前交船者)應在 2026 年 1 月 1 日前更新 SEEMP，並由主管機關(或其認可組織)驗證 2. 2025 年度之燃料消耗數據(2026 年回報之數據)，仍使用現行格式記錄。2026 年 1 月 1 日起將使用新版格式進行記錄。 3. 對於 2025 年 8 月 1 日以後交船之船舶，其燃料消耗數據將直接使用新版格式。 (註：目前搜集相關海事國家的處理方式： - 強制提前自 2025 年 1 月 1 日實施者(強制)：阿根廷、丹麥； - 建議船東可提前自 2025 年 1 月 1 日實施者(非強制)：巴拿馬、賴比瑞亞、馬紹爾、巴哈馬、聖克里斯多福及尼維斯。)		船之燃料交付單相關資訊。並可確認船上主機是否符合 NOx 之相關規定。 2. 另有關我國燃料供應商之監管以及燃料交付單之相關內容，考量此屬於對於燃料供應商之控管。建議可提供本案資訊予台灣中油公司、經濟部能源署。另建議可將相關資訊提供予臺灣港務公司，協助轉知燃料供應商等相關單位。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生					

MEPC 81 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
4.	決議案號：	MEPC.386(81)		一、 船旗國： （一）依據「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 （二）交通部已於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案。 （三）依據「船舶檢查規則」第 3 條： 1.船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2.航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 二、 港口國與沿岸國： （一）依據「商港法」第 58 條，已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 三、 交通部已於 2024 年 6 月 7 日交航(一)字第 1139800156B 號公告採納國際海事組織(IMO)之港口國管制程序(A.1185(33)決議案)，其中對於相關氮氧化物(NOx)之排放。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約 附錄 VI MARPOL annex VI			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，經評估，考量我國目前無使用蒸汽機之國際航線船舶，故建議可暫不處理，待後續有實務執行需求時再以「行政規則」方式處理。 若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。	本案與國內航線無關，建議毋須處裡。
	中英文標題：	2024 年依據 MARPOL 附錄 VI 規則 13.2.2 要求，針對非完全相同替代柴油機毋須符合 Tier III 限制之準則 2024 Guidelines as Required by Regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of Non-Identical Replacement Engines Not Required to Meet the Tier III Limit				
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：參考該準則作法，對我國船舶更換非完全相同(non-identical)船用柴油機或加裝額外柴油機時，提供一適用之標準 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.230(65)、MARPOL、MEPC.385(81)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) MARPOL 附錄 VI 規則 13.2.2，對於船舶更換非完全相同(non-identical)船用柴油機或加裝額外柴油機之情況，說明相關適用之標準。 (二) 上述規則針對更換柴油機之情況，說明若更換之柴油機無法符合 Tier III 之規定，則至少應滿足 Tier II 之要求，並應參考「2013 年依據 MARPOL 附錄 VI 規則 13.2.2 要求，針對非完全相同替代柴油機毋須符合 Tier III 限制之準則(MEPC.230(65))」。 二、 因應上述背景，本次會議採納 MEPC.385(81)決議案，修正 MEPC.230(65)準則之規則 13.2.2，說明安裝替代蒸氣機及其供氣系統的船用柴油機，應視為更換柴油機，概要如下： (一) 因應 Tier III 之排放管制區(ECA)生效日期不同，故將本準則所述應符合 Tier III 規定之日期由「2016 年 1 月 1 日」，改為「MARPOL 附錄 VI 規則 13.5.1.2 規定日期」。 (註：MARPOL 附錄 VI 規則 13.5.1.2 規定日期： -1. 北美海域、美國加勒比海為 2016 年 1 月 1 日； -2. 波羅的海、北海為 2021 年 1 月 1 日； -3. 本次會議批准之挪威以及加拿大相關海域，預計將於 MEPC 第 82 次會議採納相關修正案，其實施日期預計為 2026 年 3 月 1 日。) (二) 若以船用柴油機取代蒸氣機及其供氣系統時，對於該柴油機毋須符合 Tier III 但應符合 Tier II 之情況，本次新增主管機關評估內容，如下： 1. 應考量到拆除蒸氣機及其供氣系統後的機艙可用空間(包含艙櫃)，是否滿足 Tier III 柴油機之空間以及支援服務之需求。 2. 若未拆除蒸氣機及其供氣系統(僅退役)，不應影響是否可以安裝 Tier III 替代柴油機之判斷。 3. 安裝之船用柴油機支撐結構所需的施工水準，應與安裝 Tier III 柴油機所需的額外工作				

一起考慮，應使該額外工作可合理且如預期進行。

(三) 對於船舶更換柴油機毋需符合 Tier III 但應符合 Tier II 之情況，新增船旗國主管機關向 IMO 回報之格式模板。(如下圖)

APPENDIX

Template for Information to be provided to the Organization by the Administration which accepts that the installation of a Tier III non-identical replacement engine was not feasible and accordingly a Tier II engine has been installed

Information to be submitted by the Administration:

1 **Particulars of ship**
Name of ship:
IMO Number:

2 **Replacement of a marine diesel engine or a steam system***
Propulsion or non-propulsion*
If non-propulsion: Usage _____

3 **Replaced marine diesel engine details (if applicable):**
Number of engines:
Rated power & rated speed:
NO_x certification Tier: pre-2000, I or II*
Test cycle(s):

4 **Non-identical replacement marine diesel engine details:**
Number of engines:
Rated power & rated speed:
Time of replacement**:

5 **Summary of why the installation of Tier III non-identical replacement marine diesel engine(s) was not feasible:**

* Delete as applicable.
** Refer to the *Unified interpretations to MARPOL Annex VI* (MEPC.1/Circ.795/Rev.8, as may be revised).

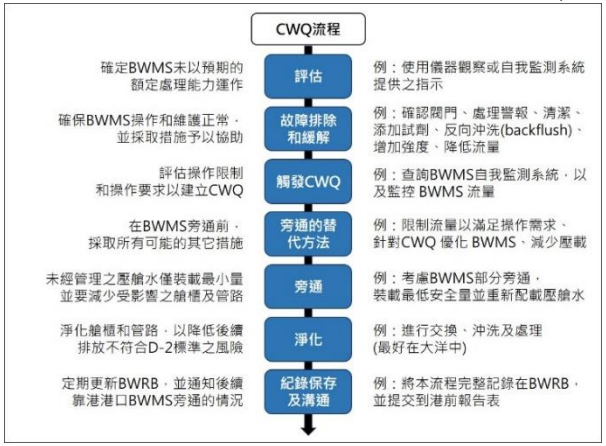
三、 本準則取代「2013 年依據 MARPOL 附錄 VI 規則 13.2.2 要求，針對非完全相同替代柴油機毋須符合 Tier III 限制之準則(MEPC.230(65))」。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MEPC 81 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.387(81)</td><td rowspan="10">一、 交通部已於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(BWM 國際公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。
二、 交通部於 2022 年 6 月 23 日交航(一)字第 11198001694 號公告採用 MEPC.325(75)決議案以及相關通告，使用最新版本之國際證書格式，並配合公約生效時間，追溯自 2022 年 6 月 1 日起適用新版證書及公約規定。
三、 船旗國：
（一）依據「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。故我國國際航線總噸位 400 以上船舶皆已依據公約要求完成檢驗並持有 BWM 證書。
（二）依據「船舶設備規則」第 224-1 條，規範船舶壓艙水管理系統設置標準(國際航線船舶應設置船舶壓艙水管理系統，並依船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規定取得相關型式認可)。
（三）依據「船員服務規則」第 23 條：船長為明瞭本船一切情形，並保持其良好狀態，應注意辦理下列事項：略以，.....
隨時查閱航海日誌及有關紀錄簿等，並在其上簽署，有疏漏者，應即查明更正」，已要求船長管理船上相關紀錄簿，並由船員法第 79、80 條訂定相關罰則。
四、 港口國：
（一）依據「商港港務管理規則」第 3 條已納入壓艙水申報，並於第 20 條第 8 款增訂禁止排泄未經處理之壓艙水規定。
（二）過往污染物排放紀錄簿規範於商港法 35-1 條授權之海水污染管理規則，</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">船舶壓艙水及沉積物管理國際公約 (BWM 公約)
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments</td><td rowspan="9">建議做法：

本指南非「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」且將該內容納入 BWMP 時原則不需要重新送審，但考量我國過去已有國輪反應在特定水域作業時無法維持壓艙水管理系統(BWMS)之有效運作，故建議以「行政指導」方式處理。

並考量外籍船舶在我國水域遇到具挑政性水質之處理情況，我國亦有做為港口國之義務。
故建議將函文週知各航務中心、經濟部(工業港)、漁業署(漁港)、認可組織(RO)以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">本案不適用於國內航線，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">船舶在具挑戰性水質條件下營運之 BWM 公約適用臨時指南
Interim Guidance on the Application of the BWM Convention to Ships Operating in Challenging Water Quality Conditions</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部、經濟部、農業部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>指南(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：參考該臨時指南，提供我國航商因應具挑戰性水質之因應措施建議
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.62、DNV_TecRegNews_No_16_2024w、2024-IMO-08 (E) Technical Information、BWM.2/Circ.80/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：具挑戰性之水質(Challenging Water Quality, CWQ)，係指環境攝取水的品質參數(quality parameters)，會導致正確安裝、維護、運作，並經型式認可之壓艙水管理系統(BWMS)，因達到操作限制或難以滿足運作需求而暫時無法運作。(註：CWQ 的品質參數包括較高的總懸浮固體或混濁度等，但不包含溫度和鹽度(salinity))
二、 本指南提供船舶在具挑戰性水質條件下營運時，恢復或維持 BWMS 有效運作的建議步驟，包括：確定 BWMS 係因水質問題而無法運作、應盡可能避免 BWMS 旁通(bypass)措施、從旁通恢復後，確保符合 D-2 標準的步驟，以及規劃、紀錄保存和溝通原則。(如下圖 1、圖 2 所示)
 

(圖 1：CWQ 基本流程概念圖)</td></tr>
</table>

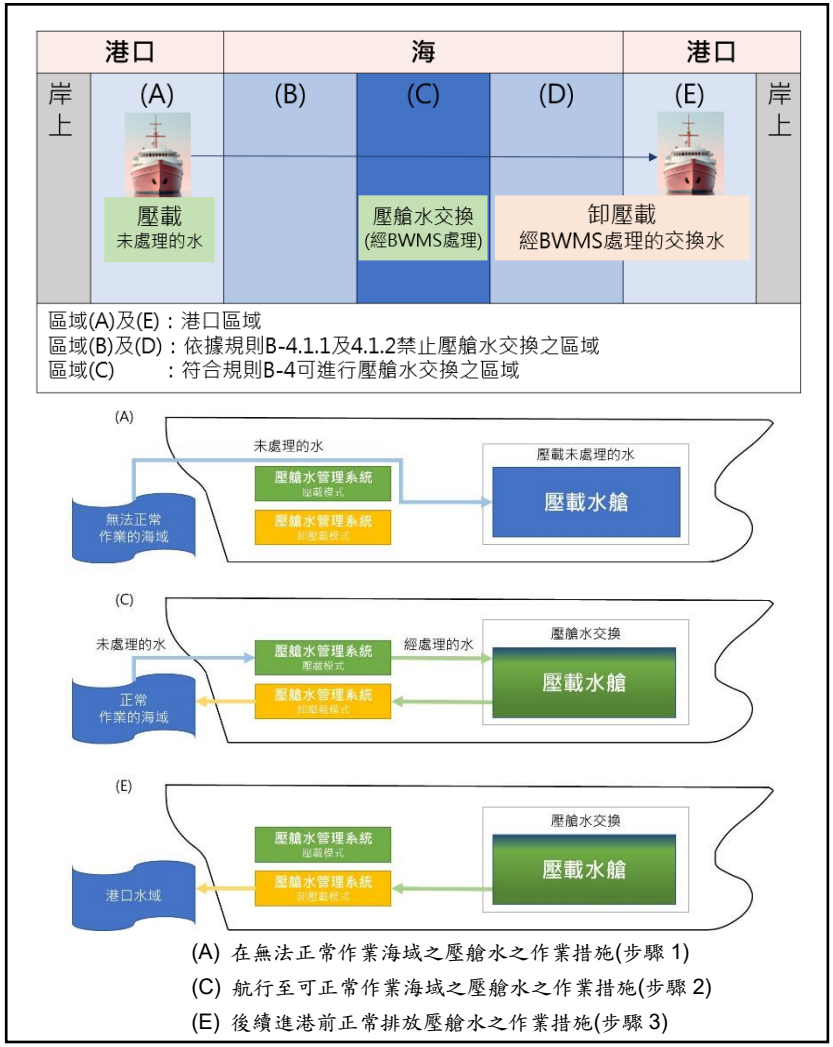


圖 2：經壓艙水管理系統(BWMS)處理的壓艙水交換操作原則

三、 有關執行 CWQ 程序之重點內容整理如下：

(一) 應不包含與 CWQ 無關而 BWMS 無法運作之情形，或因安裝、操作、維護不當導致性能不足之情況。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)。

(二) 應依據 BWMS 之性能和自我監測功能，將執行 CWQ 程序之原因納入壓艙水管理計畫(BWMP)。並應依據 BWMS 的設計和操作限制，以及製造商在操作、維護和安全手冊中提供之資訊，制定執行 CWQ 程序之原因清單。

(三) 因不同港口之水質挑戰不同，故應逐航程評估 CWQ 之觸發因素。為確保後續排放符合 D-2 標準，在 CWQ 區域進行旁通後，可透過 BWMS(壓艙水交換(BWE)+壓艙水處理

惟 2011 年刪除商港法第 35-1 條後刪除該規則。刪除理由為「有關防止船舶污染海水及商港區域內污染事故之處理等事項，修正條文第 37 條、第 38 條及海洋污染防治法已有相關規定，且船舶航行於海上，其污染防治與處理事項均須符合國際公約之規範，無另授權訂定管理規則之必要，爰刪除。」

（三）依據「商港法」第 58 條，已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。

五、 沿岸國：

（一）海洋委員會於 2023 年 12 月 29 日公告未經處理壓艙水為「海洋污染防治法」第 4 條第 6 款所稱之「排洩物質」，除依規定處理得排洩於海洋外，應留存船舶內或排洩於岸上收受設施。

(註：上述規定過去係由環境部於 2016 年 1 月 26 日公告)

（二）依據「海洋污染防治法」第 29 條：港口管理機關或執行機關於必要時，得會同主管機關查驗船舶之海洋污染防止證明書或證明文件、船上污染應急程序、操作手冊、油、貨紀錄簿、員工生活垃圾紀錄簿及其他經各該機關指定之文件；受檢者不得規避、妨礙或拒絕。

六、 補充：目前我國漁船皆聲明其使用永久壓載艙或不具備壓載艙，無壓艙水排放行為，故不適用壓艙水公約規定。

(BWT))進行壓艙水交換。

(四) 所有因 CWQ 而採取的提前(pre-emptive)旁通，都應先取得船旗國主管機關和接收壓艙水之港口國同意，以確保旁通的水在排放前恢復至 D-2 標準。
(旁通應做為最後手段，並應盡可能使用 BWMS 處理含 CWQ 之壓艙水)。

(五) 本指南針對執行 CWQ 作業期間(包含執行前、執行中已及執行後)，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、 本案附件 1 提供一淨化程序(Decontamination Procedure)之範例，說明在 BWMS 進行旁通後，恢復符合 D-2 性能標準可採取之步驟。

五、 本案附件 2 提供船舶於 CWQ 區域進行壓載的流程圖範例(包含 BWMS 運作評估、CWQ 流程、旁通的替代方法、淨化)，以因應 BWMS 難以滿足操作需求時，協助製定符合 BWM 公約和 D-2 性能標準之計畫。

六、 此外，本案亦整理 CWQ 之相關參數提供各單位參考使用，如下表：

潛在的具挑戰性之水質參數 Potential CWQ parameters	影響 Impacts	受影響之壓艙水管理系統型式 Types of BWMS affected
濁度 (Turbidity)	1. 因顆粒/有機體的偏轉(deflection)，使穿透水的光傳輸下降(紫外線散射) 2. 過濾器壓力差增加	紫外線(UV) 過濾(filtration)
紫外線透射率 (UV transmissivity)	降低紫外線對海水的穿透力	紫外線(UV)
溶解有機碳 (Dissolved organic carbon) 顆粒性有機碳 (Particulate organic carbon)	1. 活性物質消耗增加 2. 吸收紫外線	紫外線(UV) 活性物質(Active Substance) (註：活性物質包含如臭氧、二氧化氯、氫氧根離子等)
總懸浮固體 (沉積物和/或生物負荷) (Total suspended solids (sediment and/or organism load))	1. 活性物質消耗增加 2. 紫外線散射 3. 過濾器壓力差增加	紫外線(UV) 過濾(filtration) 活性物質(Active Substance)

七、 補充：

(一) 有關壓艙水紀錄簿之填寫方式可參考 BWM.2/Circ.80 通告，該通告經查已於航港局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」時進行處理。

(二) 賴比瑞亞已參考本決議案發布 POL-014 通告，針對 BWM 因應具挑戰性水質之情況，提供壓艙水管理系統之保養及安全手冊(Maintenance and Safety Manual, OMSM)內容要求。另依據 DNV 以及 KR 船級協會所發布之通告，船舶將本指南內容納入 BWMP 時，原則毋須重新送審 BWMP。

(三) 為協助船舶記錄因應具挑戰性水質之處理方式以及紀錄保存，IMO 後續於 MEPC 82 次會議批准「壓艙水紀錄保持及回報指南(BWM.2/Circ.80/Rev.1)」，提供相關記錄方式以及範本供各相關單位參考。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MEPC 81 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.388(81)</td><td rowspan="10">一、 有關船舶能效規定：
（一） 國際航線現行依據所採納之 MARPOL 規定進行規範(中華民國 101 年 9 月 21 日交航字第 10150138451 號函)以及船舶法第 30 條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書(IEEC)。
（二） 2018 年 2 月 13 日交航(一)字第 10798000181 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之 MEPC.276(70)、MEPC.278(70)決議案，增訂「符合聲明書－燃油消耗回報」及修正「國際防止油污染證書」、「中華民國防止油污染證書」，自 2018 年 3 月 1 日生效。
（三） 交通部於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案(MARPOL 附錄 VI 相關修正案)。
（四） 船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI 之規定。
二、 船旗國：依「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
三、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約 附錄 VI
MARPOL annex VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，經評估，為使我國相關單位能以一致之標準制訂 SEEMP，故建議以「行政規則」方式處理。

建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。

若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。</td><td rowspan="9">本案不適用於國內航線，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">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)
Amendments to the 2022 Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (Resolution MEPC.346(78))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">航行國際航線具推進動力總噸位 400 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：參考該準則，建立我國制定 SEEMP 之統一標準
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.385(81)、MEPC.389(81)、MEPC.346(78)、MMC-365</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：本次會議採納 MEPC.385(81)決議案，修正附件 IX(應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊)，以提升 IMO 燃料消耗數據收集(DCS)之回報資料精度。
二、 因應上述 IMO DCS 回報資料之修正，本次同步本修正案以確保 IMO DCS 正確填寫，修正內容概要如下：
(一) 說明燃料消耗量及燃料消耗量計算方法：
1. 年度總燃料消耗量之計算方式：
(1). 依據燃料交付單(BDN)
(2). 使用流量計(flow meters)
(3). 使用船上燃料艙監控(bunker fuel oil tank monitoring on board)
(4). 船上液化天然氣(LNG)貨艙監控：
(a). 以甲烷密度 422 kg/m^3 將消耗的 LNG 體積轉換為質量；
(b). 因氮含量不會造成 CO_2 排放，因此需減去氮氣質量含量。
(5). 使用液化天然氣以外的貨物作為燃料的船舶：使用船上貨艙監測的方法。
2. 對於各類型設備之燃料消耗量計算方式：
(1). 使用流量計；
(2). 利用船上船用燃料艙監測方法；
(3). 無法以上述兩方式監測時，可透過燃料總消耗量扣除部分設備之監測數據求得該設備之燃料消耗；
(4). 上述方法皆無法使用時，可使用主管機關或 RO 滿意的替代估算方式(如主機製造商提供的數據、特定期間之實際燃料消耗歷史紀錄)
(二) 針對部分名詞進行解釋，如下：
1. 針對裝載航行距離(Laden distance)，係指船舶裝載時的航行距離。</td></tr>
</table>

2. 總運輸量(Total Transport Work)，係指各航程運輸量的年度總和，即航行距離乘該航程期間所載貨物量。不同船型有不同之計算方式，如下圖所示：

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 $\sum_v (cargo_mass_v \times distance_v)$

3. 有關岸電使用總量計算(Total Amount of Onshore Power Supplied)，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：

1. 針對使用燃油之情形之統計表格，新增「其他」欄位。(原本僅列舉主機、輔機、鍋爐以及惰氣系統)
2. 配合上述(1)，針對燃油消耗測量方法之統計表格，同步以使用燃油之情況做區分。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MEPC 81 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.389(81)</td><td rowspan="9">一、 有關船舶能效規定：
（一） 國際航線現行依據所採納之 MARPOL 規定進行規範(中華民國 101 年 9 月 21 日交航字第 10150138451 號函)以及船舶法第 30 條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書(IEEC)。
（二） 2018 年 2 月 13 日交航(一)字第 10798000181 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之 MEPC.276(70)、MEPC.278(70)決議案，增訂「符合聲明書－燃油消耗回報」及修正「國際防止油污染證書」、「中華民國防止油污染證書」，自 2018 年 3 月 1 日生效。
（三） 交通部於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會 (MEPC) 所採納之 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78) 決議案 (MARPOL 附錄 VI 相關修正案)。
（四） 船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI 之規定。
二、 船旗國：依「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
三、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約 附錄 VI
MARPOL annex VI</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，經評估，考量此準則涉及對於船舶營運碳強度達成值之驗證，以及後續向 IMO 進行回報之相關資訊要求，故建議以「行政規則」方式處理。
建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(環保)

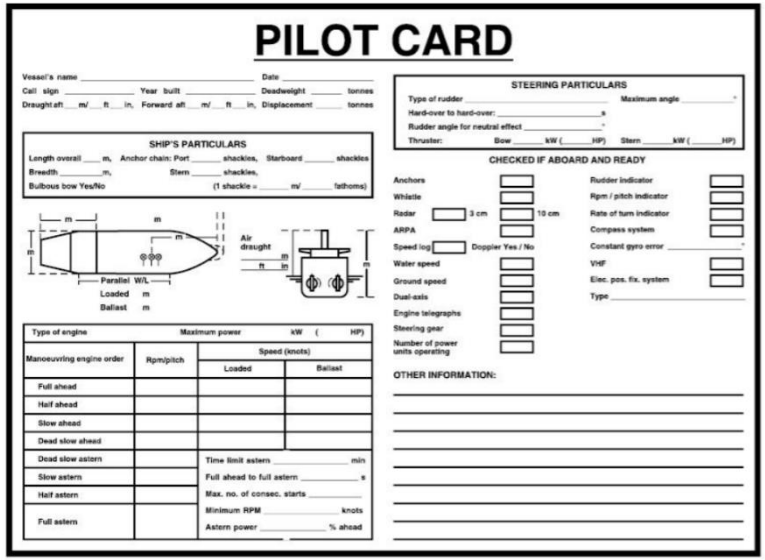
另建議應可同時配合以「行政規則」方式處理 MEPC.348(78)決議案。

若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。</td><td rowspan="8">本案不適用於國內航線，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2022 年主管機關針對船舶燃油消耗數據及碳強度指標之驗證準則修正案(MEPC.348(78)決議案)
Amendments to the 2022 Guidelines for Administration Verification of Ship Fuel Oil Consumption Data and Operational Carbon Intensity (Resolution MEPC.348(78))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線具推進動力總噸位 5,000 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部、環境部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：參考該準則，建立我國驗證船舶燃油消耗數據及碳強度指標之統一標準
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.348(78)、MEPC.385(81)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MEPC 第 81 次會議採納防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案(MEPC.385(81))修正附件 IX(應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊)，以提升 IMO DCS 報告的資料精細度。
二、 本案配合上述背景修正本準則附件 2(所收集數據之範本)，修正內容概要如下：
(一) 增加欄位：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。
(二) 增加說明航行時間(hours underway)欄的填寫方式。

Appendix 2 SAMPLE OF THE COLLECTED DATA SUMMARIES
<table>
<tr><th>Date and time from(dd/mm/yyyy;hh:mm UTC)</th><th>* Date and time to (dd/mm/yyyy; hh:mm UTC)</th><th>Distance travelled (n.m)</th><th>Hours under way(~~R~~ mm) (Y/N)</th><th>Cargo carried (metric tons)</th><th>Cargo carried (TEU)</th><th>Cargo carried (Passenger)</th><th>(voluntary basis) Laden voyage (Y/N)</th><th>**exceptional conditions Specified in regulation 3.1 of MARPOL Annex VI (Y/N)</th><th>**Sailing in ice condition (Y/N)</th><th>**STS Operation (Y/N)</th><th>Fuel consumption (metric tons) ~~total~~ mass
Engines or other fuel oil combustion systems</th><th>***DOrGO</th><th>**mass to be deducted from the total (not reproduced)</th></tr>
<tr><td>01/01/2023 00:00</td><td>01/01/2023 13:20</td><td>150</td><td>~~13:20~~ N</td><td>1500</td><td></td><td></td><td>Y</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>Main engine(s)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>01/01/2023 00:00</td><td>01/01/2023 13:20</td><td>150</td><td>~~13:20~~ N</td><td>1500</td><td></td><td></td><td>Y</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>Auxiliary engine(s)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>01/01/2023 00:00</td><td>01/01/2023 13:20</td><td>150</td><td>~~13:20~~ N</td><td>1500</td><td></td><td></td><td>Y</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>Boiler(s)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>01/01/2023 00:00</td><td>01/01/2023 13:20</td><td>150</td><td>~~13:20~~ N</td><td>1500</td><td></td><td></td><td>Y</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>Others(specify)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>01/01/2023 13:20</td><td>01/01/2023 24:00</td><td>60</td><td>~~10:40~~ Y</td><td>1500</td><td></td><td></td><td>Y</td><td>N</td><td>Y</td><td>N</td><td>Main engine(s)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td></td><td></td><td></td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Annual Total</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC 81 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
8.	決議案號：	MEPC.390(81)		一、 有關船舶能效規定： （一） 國際航線現行依據所採納之 MARPOL 規定進行規範(中華民國 2012 年 9 月 21 日交航字第 10150138451 號函)以及船舶法第 30 條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書(IEEC)。 （二） 2018 年 2 月 13 日交航(一)字第 10798000181 號採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之 MEPC.276(70) 、MEPC.278(70)決議案，增訂「符合聲明書－燃油消耗回報」及修正「國際防止油污染證書」、「中華民國防止油污染證書」，自 2018 年 3 月 1 日生效。 （三） 交通部於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會 (MEPC) 所採納之 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案(MARPOL 附錄 VI 相關修正案)。 （四） 船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI 之規定。 二、 船旗國： （一） 依據「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 （二） 依據「船員服務規則」第 21 至 62 條，已規定各級船員之職責，如： 1. 船長依法指揮全體海員、旅客及在船任何人，並管理全船一切事務，及負維護全船生命財產安全之責任。 2. 如遇有重大事件，船長應為適當之處理，並立即報告雇用人及航	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約 附錄 VI MARPOL annex VI			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案非「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，經評估，雖該案為建議性質文件或規範，但我國國輪實務上已有使用相關功率限制系統之情形，故建議以「行政規則」方式處理。 建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。	因船舶能效之規定得不適用國內航線，且 EEDI 與 EEXI 規定架構是用國際航線船舶之統計數據做為基礎延伸，直接納入規定對國內航線以及噸位較小之船舶較不合宜，故建議可暫先不直接內國法化。
	中英文標題：	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(MEPC.335(76)決議案)修正案 Amendments to the 2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve (Resolution MEPC.335(76)), as Amended by Resolution MEPC.375(80)				
	適用船舶	國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 400 以上船舶				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組))、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：參考該準則，對於我國航商使用軸/主機功率限制系統訂定統一之規定 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.1/Circ.908、MEPC.335(76)、MEPC.375(80)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 為符合現成船能源效率指數(EEXI)，船舶可採用軸/主機功率限制系統和儲備功率，以滿足 MARPOL 公約規定。 (二) 對於採用軸/主機功率限制系統和儲備功之情況，IMO 已制定 MEPC.335(76)以供依循。 (三) 而依據施行之經驗，現行功率限制系統仍存在相關安全風險，如： 1. 影響在港口之機動性，且因應特定港口之特殊環境條件，有使用儲備功率之需求。 2. 因應無法立即解除功率限制致使： (1). 船舶無法立即提供所需動力，以在航行限制區域/擁擠區域內減速或停止； (2). 無法依據國際海上避碰規則公約(COLREG)採取行動(規則 6 安全航速、規則 8 避碰措施) 二、 因應上述背景，本修正案係對於 MEPC.335(76)部分條文進行修正，敘明在可能危及船舶安全航行之情況下可提前解除軸功率限制(ShaPoLi)或發動機功率限制(EPL)系統的限制，並對 ShaPoLi 系統添加了新的功能要求，摘要說明如下： (一) 有關軸功率限制系統(ShaPoLi)之規定(MEPC.335(76) 第 2.1.1.3 段)，對於計算以及限制軸輸出到螺旋槳功率之控制元件(Control unit)，新增：若該元件獨立於主機之自動控制系統，則應滿足以下條件： 1. 應以警報方式向駕駛台表示已超出功率限制，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 接受該警報則將視為經思慮後之作為(Deliberate Action)； 2. 若超出限制，船長或 OICNW 應手動將功率降低至限制範圍內； 3. 若經思慮後使用儲備功率，系統將自動記錄相關數據； 4. 應裝有符合第 2.1.1.2 節中定義的資料記錄裝置(持續記錄軸轉速、扭力、功率)；和				

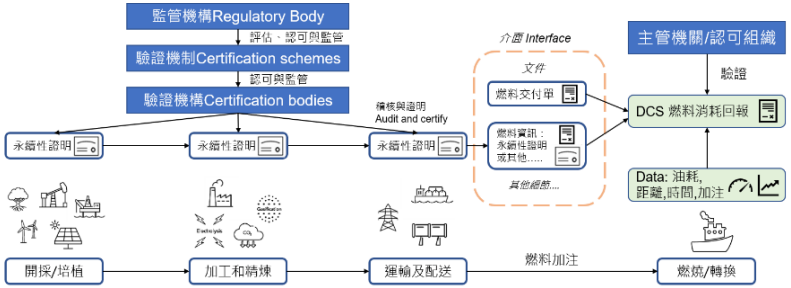
		5. 因應可能出現非使用儲備功率之短期超標情況(如因海況不佳，船身劇烈起伏導致螺槳轉速瞬間提高)，為避免不必要之回報，警報系統可設定一段延遲觸發時間，其最長時限為 5 分鐘。 (二) 針對使用儲備功率之情況(MEPC.335(76) 第 2.2.1、3.3 段)，補充說明： 1. 在 MARPOL 附錄 6 規則 3.1 所述情況下(為確保船舶安全、海上生命救援，或因船舶或其設備損壞)，因可能影響船舶安全，故可允許預先解除限制，以利後續立即使用儲備功率。(修正第 2.2.1 段) 2. 因應可能發生危險情況而預防性解除限制(Precautionary Un-limiting)，但尚未使用儲備功率之情況，應記錄在航海日誌和輪機日誌中。(修正第 3.3 段) (1). 輪機日誌應記錄越控操作期間使用的功率。 (2). ShaPoLi/EPL 應盡快重置，重置之詳細資訊也應記錄在航海日誌和輪機日誌中(Bridge and Engine-Room Logbooks)。 (三) 新增第 6 段，規定引水資料卡(Pilot Card)、駕駛室海報和操縱手冊(Manoeuvring Booklet)應進行更新，以納入在軸/主機功率均可用(未受限制)以及受到限制之情況下的船舶操縱特性。(補充：引水資料卡(Pilot Card)可記載船舶主機輸出對應操船性能之資訊文件，如下圖所示)  PILOT CARD 三、 本次會議同時批准了主管機關向 IMO 報告儲備功率使用之程序(MEPC.1/Circ.908 通告)。	政機關。 3. 大副之職責包含：其他依國際公約、法規、雇用人規定應由大副負責及船長交辦之事項。 等…… （三） 「船員服務規則」第 89 至 92 條針對船員依法令或職責應為而不為或不應為而為之情形，訂定相關罰則。 （四） 另於「船員法」第 80 條，針對違反「船員服務規則」中上船服務應負職責、航行應遵守事項及管理之規定，亦有訂定罰則。 三、 港口國、沿岸國：N/A		

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

MEPC 81 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
9.	決議案號：	MEPC.391(81)		一、 我國已於 2015 年 7 月 1 日訂定「溫室氣體減量及管理法」，並於 2023 年 2 月 28 日全文修正同時更名為「氣候變遷因應法」並由總統公布實施，該法旨在訂定氣候變遷調適策略，降低與管理溫室氣體排放，落實環境正義，善盡共同保護地球環境之責任，確保國家永續發展。並訂定我國國家溫室氣體長期減量目標為 2050 年溫室氣體淨零排放。 二、 補充：為使船東事先做好準備以應對 IMO 即將實施的溫室氣體要求，驗船中心(CR)已於 2023 年 7 月 17 日以及 2024 年 3 月 29 日舉辦技術研討會，另持續掌握 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略之相關議題，梳理重要內容告知船東，並發布技術通報，整理相關決議案之重點內容。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約 附錄 VI MARPOL annex VI			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本準則非屬「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，並經評估，本案僅提供相關單位參考使用。 建議可由廠商於本案「成果座談會」時，向與會單位分享本案重點資訊。	同國際航線做法。
	中英文標題：	2024 年海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則) 2024 Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (2024 LCA Guidelines)				
	適用船舶	國際航線船舶				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.376(80)、MEPC.377(80)、MARPOL 附錄 VI				
	摘要內容：	一、 背景：IMO 已於 MEPC 80 採納海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels, LCA 準則)(MEPC.376(80)決議案)，將船舶能源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)。除計算二氧化碳(CO_2)排放量外，亦需依據全球暖化潛勢將甲烷(CH_4)及一氧化二氮(N_2O)換算成二氧化碳當量(CO_2e)並納入計算。 二、 MEPC 第 81 次會議採納 2024 年 LCA 準則，與前版相比，主要修正如下： (一) 修正第 4、5、9、10 節及附件 3，內容包含生質燃料生產相關參數的量化、電力 GHG 強度評估，以及實際/岸上之油艙到艉流(TtW)排放係數計算方法。 (二) 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)」，並新增附件 5「提交油艙到艉流(TtW)預設排放係數之模板(Template for Tank-to-Wake Default Emission Factor Submission)」。 (三) GHG 強度之分配以及計算方式進行修正，包含： 1. 澄清加注燃料期間的排放計算方式，以及相關排放如何分配給 WtT 和 TtW； 2. 澄清直接土地利用變化所引起的碳儲量變化的排放量計算方式； 3. 澄清透過改進農業管理來計算土壤碳累積的排放量計算方式； 4. 改進訂定 TtW 預設排放係數的方法。 (四) 修正預設排放係數計算，以及岸電考慮因素。 三、 補充：有關本準則之後續發展(有關第三方驗證機制以及永續性標準) 部分會員國參考其他業界(例如航空業)作法，針對後續實務執行永續性標準(Sustainability Criteria)及永續性驗證方案(Sustainability Certification Schemes)，提議由 IMO 擔任監管機構並建立驗證機制，對執行永續性之驗證機構進行認證。進行永續性驗證後將併同燃料交付單(Bunkering Delivery Note, BDN)將相關資訊傳遞至船上，後續由主管機關/認可組織透過 DCS 進行最後驗證(如下圖)。經討論，後續將繼續研議相關驗證機制。				

MEPC 81 決議案評估表

		 (研議中的 LCA 準則第三方驗證機制草案) 四、 本次會議同意成立海運燃料全生命週期溫室氣體強度工作組(GESAMP-LCA WG)，對於執行 LCA 準則的技術性議題進行複審。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生					

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.82</td><td rowspan="10">一、 交通部於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(BWM 公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。
二、 另交通部於 2022 年 6 月 23 日交航(一)字第 11198001694 號公告採用 MEPC.325(75)決議案以及相關通告，使用最新版本之國際證書格式，並配合公約生效時間，追溯自 2022 年 6 月 1 日起適用新版證書及公約規定。
三、 船旗國：
（一）依據「船舶法」第 30 條，適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書，故我國國際航線 400GT 以上船舶皆已依據公約要求持有 BWM 證書並完成檢驗證明符合公約規定。
（二）依據「船舶設備規則」已增列第 224-1 條，規範船舶壓艙水管理系統設置標準：國際航線船舶應設置船舶壓艙水管理系統，並依船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規定取得相關型式認可。
（三）依據船員服務規則第 23 條：船長為明瞭本船一切情形，並保持其良好狀態，應注意辦理下列事項:「略以，……隨時查閱航海日誌及有關紀錄簿等，並在其上簽署，有疏漏者，應即查明更正」，故已要求船長管理船上相關紀錄簿，並由船員法第 79、80 條訂定相關罰則。
四、 港口國：
（一）依據「商港港務管理規則」第 3 條，已納入壓艙水申報之規定，並於第 20 條第 8 款訂定禁止排泄未經處理之壓艙水。
（二）過往污染物排放紀錄簿規範於商港法第 35-1 條授權之海水污染管理規則，惟 2011 年刪除商港法第 35-1 條後刪除該規則。刪除理由為「有關防止船舶污染海水及商港區域內污染事故之處</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">船舶壓載水和沉積物控制與管理國際公約
BWM 公約</td><td rowspan="9">建議做法：

本案非「IMO 強制性文書或我國已採納章程註解所列準則或指南」，考量國輪有航行至具有污水/灰水排放限制地區之可能，故建議以「行政指導」方式處理。

建議函文周知我國認可組織(RO)以及輪船商業同業公會全國聯合會，並將相關資訊置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">本案與國內航線無關，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">在壓載艙暫時儲存處理過的污水和/或灰水指南
Guidance for the Temporary Storage of Treated Sewage and/or Grey Water in Ballast Water Tanks</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、服務供應商</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>指南(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： 將相關因應措施建議提供予船舶所有人參考使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">BWM 公約、BWM.2/Circ.80、MEPC 72/16/6</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 部分港口國禁止船舶於其管轄水域排放污水(包含已處理過的大小便水)及灰水(廚房用水、洗澡水、洗衣水等)，故實務上船舶可能會將前述廢水暫存於壓載艙。
(二) IMO 會員國在過去會議討論時已取得共識：認為依據 BWM 公約及防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄 IV(防止船舶污水污染)，並無禁止使用壓載艙暫時儲存(Temporary Storage)「處理過的污水(Treated Sewage, TS)」和/或灰水(Grey Water, GW)」。但須制定統一做法。
二、 本指南提供將 TS/GW 暫時儲存於壓載艙的程序，內容概要如下：
(一) 適用範圍：
(1). 只能在限制 TS/GW 排放之特定港口、區域，且船舶沒有足夠空間儲存 TS/GW 時，才可將 TS/GW 暫時儲存於壓載艙。
(2). 只有經污水處理器處理過的污水，才允許暫時儲存於壓載艙。
(二) 將特定壓載艙改為暫時儲存 TS/GW 之程序：
(1). TS/GW 轉移至壓載艙時，應採取適當措施，以避免壓艙水管理系統被 TS/GW 污染，並防止在限制水域(restricted water)內意外排放 TS/GW。
(限制水域係指禁止排放 TS/GW 之水域)
(2). 應透過壓艙水管理系統(BWMS)完全清空壓載艙，並盡可能清除任何殘留壓艙水。
(3). 壓載艙臨時儲存 TS/GW 時，應注意船舶之船體強度及穩度不受影響。(包含考量壓載艙無法作為壓載使用之影響)
(三) 將壓載艙恢復為儲存壓艙水之程序：
(1). 應將該壓載艙清空，並以該艙櫃之最大容量沖洗壓載艙、管路、兩用泵(dual-purpose pump)。
(2). 用於沖洗的水不應透過 BWMS 排放，以避免 TS/GW 殘留物進入 BWMS 而造成損害。
(3). 排放和沖洗後，壓載艙應重新連接到壓艙水管理系統，並用處理過的壓艙水再次沖洗壓載艙，以確保壓載艙恢復至壓載作業並符合 BWM 公約規定。</td></tr>
</table>

(四) 其他注意事項：

(1). 避免壓艙水和 TS/GW 在壓載艙混合。

(2). 應定期檢查暫時儲存 TS/GW 之壓載艙塗層，並採取如防止腐蝕之措施，以避免對壓載艙造成影響。

(3). 有關船舶壓艙水管理計畫(BWMP)：應具備特定轉換程序，說明從儲存壓艙水到儲存 TS/GW 再恢復到儲存壓艙水時，進行沖洗之具體細節(包含與兩用壓載艙相關的泵和管路)。並應在 BWMP 中標示用於暫時儲存 TS/GW 之壓載艙。

(4). 壓艙水紀錄簿：應參考壓艙水紀錄保存及報告指南提供之範例 22 和 23(BWM.2/Circ.80)，以代碼 H(Code H)「額外的操作程序和一般說明(Additional operational procedures and general remarks)」進行記錄(如下圖所示)。

Example 22: Use of ballast water tank for non-ballast water purpose: taking out of operation

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge
01-JAN-2023	H		Aft peak ballast tank emptied and isolated from the ballast water pipe system for use of non-ballast purpose in accordance with BWMP. Valve # 123 sealed.
			Signed---------- Name ----------Rank----------

Example 23: Use of ballast water tank for non ballast water purpose: taking into operation

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge
01-JAN-2023	H		Aft Peak ballast tank cleaned / flushed and reconnected to ballast water system pipeline in accordance with BWMP. Valve # 123 unsealed
			Signed---------- Name ----------Rank----------

三、 補充：依據 MEPC 72/16/6 會議文件，對於灰水排放有相關管制措施之區域，包含：澳洲大堡礁、美國阿拉斯加州，以及加州、華盛頓州的國家海洋保護區等。

理等事項，修正條文第 37 條、第 38 條及海洋污染防治法已有相關規定，且船舶航行於海上，其污染防治與處理事項均須符合國際公約之規範，無另授權訂定管理規則之必要，爰刪除。」

（三）依據「商港法」第 58 條，已授權港口國管制(PSC)之執行內容：「交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查」，可做為 PSC 執行之依據。

五、 沿岸國：

（一）海洋委員會於 2023 年 12 月 29 日公告未經處理壓艙水為「海洋污染防治法」第 4 條第 6 款所稱之「排洩物質」，除依規定處理得排洩於海洋外，應留存船舶內或排洩於岸上收受設施。
(註：上述規定過去係由環境部於 2016 年 1 月 26 日公告)

（二）依據「海洋污染防治法」第 29 條：港口管理機關或執行機關於必要時，得會同主管機關查驗船舶之海洋污染防止證明書或證明文件、船上污染應急程序、操作手冊、油、貨紀錄簿、員工生活垃圾紀錄簿及其他經各該機關指定之文件；受檢者不得規避、妨礙或拒絕。

六、 補充：目前我國漁船皆聲明使用永久壓載艙或不具備壓載艙，因無壓艙水排放行為，故不適用壓艙水公約規定。

七、 補充：目前我國水域並未禁止排放灰水和/或處理過的污水。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

MEPC 81 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
2.	通告案號：	MEPC.1/Circ.795/Rev.9		一、 此統一解釋主要針對 MARPOL 附錄 VI 之 EEDI 各階段(Phase)適用範圍進行說明。 二、 船旗國： (一) 交通部已於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案，以及 MEPC.347(78)決議案。 (二) 另交通部於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002965 號公告採用國際海事組織(IMO)所屬海洋環境保護委員會(MEPC)第 74 次會議及海事安全委員會(MSC)第 101 次會議所採納之 MEPC.313(74)等 26 件決議案及通告(包含 MEPC.1/Circ.795/Rev.4)。 三、港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約附錄 VI MARPOL annex VI			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之技術標準」，故建議以「行政規則」方式處理。建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(環保)。 若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通告，亦可依據該通告辦理。	因船舶能效之規定得不適用國內航線，且 EEDI 與 EEXI 規定架構是用國際航線船舶之統計數據做為基礎延伸，直接納入規定對國內航線以及噸位較小之船舶較不合宜，故建議可暫先不直接內國法化。
	中英文標題：	防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋 Unified Interpretations to MARPOL Annex VI				
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、認可組織(RO)、船舶所有人、造船廠				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：依據 IMO 統一解釋，明確能源效率設計指數(EEDI)之適用範圍 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MARPOL、MEPC.251(66)、MEPC.1/Circ.795/Rev.8				
	摘要內容：	一、 本次修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄 VI 之統一解釋，以明確 EEDI 之適用範圍，並澄清重載運輸船(heavy load carrier)之定義範圍。 二、 修正內容概要如下： (一) 修正不同船型適用能源效率設計指數(EEDI)每一階段(Phase)之時機： 1. 背景： (1). MARPOL 附錄 VI 中有關 EEDI 規定，其每一階段(Phase)皆有在本統一解釋中說明適用之時機(如：船舶之建造日期、簽約日期、或交船日期等)。 (2). 因應 MEPC.251(66)決議案，EEDI 之適用船型納入液化天然氣運輸船(LNG carrier)、郵輪客船(cruise passenger ship)、駛上駛下客船(ro-ro passenger ship)、駛上駛下貨船(ro-ro cargo ship)和車輛運輸船(vehicle carrier)。 (3). 上述船舶之 Phase 1 開始日期為 2015 年 9 月 1 日，與 Phase 1 定義之開始日期不同(2015 年 1 月 1 日)，而解釋並未配合更新，故本次配合進行修正。 2. 修正內容如下： (1). EEDI Phase 1-3 適用船型，新增液化天然氣運輸船、郵輪客船、駛上駛下客船、駛上駛下貨船和車輛運輸船。 (2). 配合上述新增船舶，納入 EEDI Phase 1 開始日期為 2015 年 9 月 1 日之適用範圍解釋： (a) 建造合約在 Phase 1(即 2015 年 9 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日)，且交船日期為 2024 年 1 月 1 日前；或 (b) 建造合約在 Phase 1 之前簽訂，並在 2019 年 9 月 1 日以後至 2024 年 1 月 1 日前交船； 或在沒有建造合約的情況下： (c) 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；或 (d) 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「雜貨船(general cargo ship)」定義之統一解釋： 1. 背景： (1). 依據 MARPOL 附錄 VI 規則 2 之定義，雜貨船(general cargo ship)之 EEDI 參考線基線並未計算牲口運輸船(livestock carrier)、駁船運輸船(barge carrier)、重載運輸船(heavy load carrier)、遊艇運輸船(yacht carrier)、核燃料運輸船(nuclear fuel carrier)。 (2). 故依據上述定義，重載運輸船(heavy load carrier)不適用 EEDI，但其範圍並未明確定義，故本次針對重載運輸船之範圍提出統一解釋。 2. 新增之統一解釋內容如下： (1). 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(semi-submersible heavy load deck carriers，包含碼頭吊裝船(dock lift ship))、重型吊裝多用途船(heavy lift multi-purpose ship)、大型工程運輸船(premium project carrier)及工程貨物運輸船(project cargo carriers)。 (2). 對於重型吊裝多用途船以及大型工程運輸船： (a) 其穩度須符合 2008 年完整穩度章程(IS Code)規則 2.3 所訂定之「從事起重作業船舶(ships engaged in lifting operations)」額外要求； (b) 起重設備安全工作負荷(SWL)須符合下列公式： SWL × Outreach ≥ 0.67 ×Displacement × (D - T) / B Outreach：起重機迴轉軸的外展距離； Displacement：船舶吃水 T 時的排水量； T：乾舷吃水； D：乾舷深度； B：在吃水 T 時之船中模寬。 (3). 對於工程貨物運輸船(無論有無貨物裝卸設備(Cargo gear))：主管機關可根據船舶所有人/公司的設計和特定營運程序(operation-specific application)做出考量。			

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彬 吳昌政 葉德生

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">3.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.908</td><td rowspan="11">一、 背景(有關船舶能效規定)：
（一）交通部於 2018 年 2 月 13 日交航(一)字第 10798000181 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之 MEPC.276(70)、MEPC.278(70)決議案，增訂「符合聲明書－燃油消耗回報」及修正「國際防止油污染證書」、「中華民國防止油污染證書」，自 2018 年 3 月 1 日生效。
（二）交通部於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公告採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第 III 部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」，自 2022 年 11 月 1 日生效。
（三）船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI 之規定。
（四）依船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約附錄 VI
MARPOL annex VI</td><td rowspan="10">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案非「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之技術標準」，故建議無須法制化處理。

另考量本案涉及主管機關向 IMO 回報儲備功率之使用情形，依據我國行政權責分工，本案建議由航政機關(航港局船舶組)每年向 IMO 回報所管轄之船舶越控使用儲備功率之狀況：可由航港局發文委由認可組織(RO)以 E-mail 方式回報 IMO(並以副本寄送航港局)。</td><td rowspan="10">因船舶能效之規定得不適用國內航線，且 EEDI 與 EEXI 規定架構是用國際航線船舶之統計數據做為基礎延伸，直接納入規定對國內航線以及噸位較小之船舶較不合宜，故建議可暫先不直接內國法化。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">向 IMO 回報儲備功率使用之程序
Procedure for Reporting to the Organization Uses of a Power Reserve</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：使用本案提供之格式向 IMO(ghg@imo.org)回報儲備功率之使用情形
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.390(81)、MEPC.375(80)、MEPC.335(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據「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.375(80)決議案)，若船舶使用儲備功率，則應立即將該準則第 3.2 段規定之資訊通知其主管機關或負責簽發相關證書之認可組織(RO)及目的港之主管機關(如船名、IMO 編號、使用儲備功率之原因等)。並於該準則提供報告格式。
(二) 有關使用儲備功率之情形，依據 MEPC 第 80 次會議討論結果，IMO 同意各主管機關應每年向 IMO 回報各年度之儲備功率使用情況。但過去尚未建立明確之回報程序。
二、 因應上述背景，本通告之目的在於完善主管機關向 IMO 回報之規定及流程。主管機關應使用本通告所附格式，在每年 6 月 30 日之前向 IMO 秘書處回報前一日曆年(1 月 1 日~12 月 31 日)的船舶儲備功率使用情況。
三、 向 IMO 回報儲備功率使用情況之格式與過去 MEPC.375(80)決議案所提供之格式一致(如下圖)，並請主管機關以 E-mail 方式提供至 ghg@imo.org。
ANNEX
FORMAT FOR REPORTING TO THE ORGANIZATION OF USES OF A POWER RESERVE
Ship type:
IMO number:
DWT:
GT:
Maximum unlimited shaft/engine power (kW):
Limited shaft/engine power (kW):
Table 1
<table>
<tr><th rowspan="2">Date (dd/mm/yyyy)</th><th rowspan="2">Time (UTC)</th><th colspan="2">Position</th><th rowspan="2">Override activation/Reactivation</th><th rowspan="2">Reason for using the power reserve[1]</th><th rowspan="2">Beaufort number[2]</th><th rowspan="2">Wave height[2]</th><th rowspan="2">Ice condition[2]</th></tr>
<tr><th>Longitude</th><th>Latitude</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
[1] Reason for override (select at least one option):
.1 operating in adverse weather
.2 operating in ice-infested waters
.3 participation in search and rescue operations
.4 avoidance of pirates
.5 engine maintenance
.6 description of other reasons consistent with regulation 3.1 of MARPOL Annex VI
[2] Beaufort number and wave height or ice condition, as applicable, to be entered in case of using the power reserve under adverse weather condition.</td></tr>
</table>

四、 補充：經查航港局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」之研析結果：

(一) 已建議以「行政規則」方式處理 MEPC.375(80)決議案(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)，做為我國船舶使用儲備功率之標準。

(二) 有關儲備功率之回報規定，建議發文委請驗船中心(CR)作為船舶使用儲備功率之回報窗口，並協助以電子郵件方式向 IMO 回報年度儲備功率使用情況(副本提供航港局備查)。

(三) 另查「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」之期末報告，已協助製作回報格式之中英文對照版(如下圖)。

越控啟動主機功率限制/軸功率限制之報告格式(使用儲備功率以及重新啟動主機功率限制/軸功率限制)
Format for Reporting of EPL/SHAPOLI Override Activation, Use of a Power Reserve and Reactivation of EPL/SHAPOLI

船型 Ship type:
國際海事組織編號 IMO number:
載重噸 DWT:
總噸位 GT:
船舶最大無限制軸/主機功率 Maximum unlimited shaft/engine power (kW):
船舶限制軸/主機功率 Limited shaft/engine power (kW):

日期(日/月/年) Date (dd/mm/yyyy)	時間 Time (UTC)	位置Position 經度 Longitude	緯度 Latitude	越控啟動/重新啟動 Override activation/Reactivation	使用儲備功率之原因 Reason for using the power reserve[1]	蒲福氏風級 Beaufort number[2]	浪高 Wave height[2]	冰況 Ice condition[2]

1 越控之原因(選擇至少一個選項)Reason for override (select at least one option):
.1 惡劣海況 operating in adverse weather
.2 結冰水域工作 operating in ice-infested waters
.3 參與搜救行動 participation in search and rescue operations
.4 躲避海盜 avoidance of pirates
.5 主機維護 engine maintenance
.6 符合《防止船舶污染國際公約》附錄 VI 第 3.1 條之其他原因 description of other reasons consistent with regulation 3.1 of MARPOL Annex VI
2 如果在惡劣天氣條件下使用儲備功率，則應填入蒲福氏風級和浪高或冰況（如果適用）。
Beaufort number and wave height or ice condition, as applicable, to be entered in case of using the power reserve under adverse weather condition.

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="3">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="2">MEPC.1/Circ.909</td><td rowspan="10">我國目前尚未針對塑膠原料顆粒之載運行為訂定相關法令。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="2">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬於評估原則之「其他」類別，建議毋須法制處理。

考量本案涉及船舶實際作業之建議，故建議可提供該資料予輸船商業同業公會全國聯合會參考。

另依據「海洋污染防治法」第 1 條，該法之目的在於防治海洋污染，保護海洋環境，維護海洋生態，確保國民健康及永續利用海洋資源。故建議可將相關資訊提供予海洋委員會參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="2">以海運貨櫃運輸塑膠原料顆粒之建議
Recommendations for the Carriage of Plastic Pellets by Sea in Freight Containers</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="2">貨櫃船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="2">船舶所有人、主管機關</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：　N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="2">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="2">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="2">MPA Circular No. 11 Of 2024</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="2">一、 背景：2021 年一艘貨櫃船在斯里蘭卡發生火災，導致船上裝載塑膠原料顆粒(Plastic Pellets)之貨櫃破損並落海，其洩漏之塑膠顆粒被沖上海岸造成當地環境污染。
二、 為減少海上運輸塑膠原料顆粒造成環境危害。在強制性文書制定完成前，IMO 提供本建議作為指引，內容概要如下：
(一) 塑膠原料顆粒應裝在品質良好的包裝中，該包裝應足夠堅固，能承受運輸過程中遇到的衝擊和負荷。在正常運輸條件下，包裝的結構和封閉性應能防止因振動或加速力(acceleration force)而造成內容物丟失。
(二) 貨櫃運輸資訊應明確標示含有塑膠顆粒之貨櫃，托運人應在貨物資訊中補充其特殊存放規定，並要求正確存放。
(三) 含有塑膠原料顆粒的貨櫃應被妥善存放和固定，以在不影響船舶和船上人員的安全情況下，使海洋環境危害降至最低，同時在合理可行的情況下，應將其存放在甲板以下或在露天甲板的遮蔽區域(sheltered areas)內。
三、 本案為建議性措施，後續 IMO 將會擬定強制性文書，以對塑膠原料顆粒進行控管。
 
(塑膠原料顆粒 (plastic pellets)是種微小的塑膠粒子，被廣泛應用於製造塑膠產品的原料。一旦進入海洋環境，將可能危害海洋生態系統。)</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彬　吳昌政　葉德生</td></tr>
</table>

MEPC 81 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
5.	通告案號：	MEPC.1/Circ.910		一、 安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)將於 2025 年 6 月 26 日生效，我國認可組織(CR)已於 2023 年 7 月 6 日以電子郵件方式發送 CR 通報，通知航港局及所有船東。 二、 依據職業安全衛生法第 6 條第 3 項規定，勞動部已訂定「船舶清艙解體職業安全規則」，規定船舶清艙及解體必要之安全衛生設備與措施之標準及規則。 三、 依據「海洋污染防治法」第 32 條，已針對船舶拆解致污染海洋或有污染海洋之虞者，訂定相關措施要求，如下： 船舶之建造、修理、拆解、打撈、清艙及船身清洗，致污染海洋或有污染海洋之虞者，應採取下列措施，並清除污染物質： 1. 於施工區域周圍水面，設置適當之攔除浮油設備。 2. 於施工區內，備置適當廢油、廢(污)水、廢棄物及有害物質收受設施。 3. 防止油、廢油、廢(污)水、廢棄物、殘餘物及有害物質排洩於海洋。 4. 其他經中央主管機關指定之措施。 四、 我國目前尚無提供國際航線船舶拆船服務之相關設施。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)			**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，故建議毋須法制處理。 另考量「船舶回收公約」將於 2025 年 6 月 26 日生效，建議主管機關(交通部)可在公約生效前半年辦理該公約之公告採用程序，以與國際接軌。並建議委由我國認可組織(CR)執行相關檢驗發證業務。 有關向 IMO 回報之規定： 主管當局的聯絡方式，以及認可組織及指定驗船師清單，建議可由航港局船舶組以 E-mail 方式向 IMO 回報。 有關發給「國際拆船準備就緒證書」之年度船舶清單：建議可評估是否參考過往回報 DCS 之方式，委由我國認可組織(CR)以	「船舶回收公約」僅適用於總噸位 500 以上之國際航線船舶，且我國尚無提供國際航線船舶拆船服務之設施，故與國內航線無關。
	中英文標題：	安全與無害環境船舶資源回收國際公約第 12 條規定的強制性報告格式 Formats for Mandatory Reports under Article 12 of the Hong Kong Convention				
	適用船舶	除國內航線，軍艦、政府使用之非商業船舶外，原則適用於所有船舶(包含漁船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、拆船設施				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) IMO 於 2009 年在香港舉行的國際外交會議上，採納「安全與無害環境船舶資源回收國際公約」(船舶回收公約)，其目的為確保船舶拆解時不會對人員的健康、安全及環境造成危險。該公約已於去年 6 月滿足公約生效門檻，將於 2025 年 6 月 26 日生效。 (二) 該公約第 12 條要求各締約方向 IMO 回報相關資訊，其內容包含：拆船設施名單、主管當局聯繫方式、每年度發給「國際拆船準備就緒證書」之船舶清單，以及該締約方管轄範圍內之年度船舶拆解清單等資訊。 二、 因應上述背景，IMO 發布本通告提供統一之回報格式，以因應後續船舶回收公約生效時可符合公約第 12 條之回報要求。 三、 提供之報告格式包含： (一) 授權之拆船廠清單(List of Ship Recycling Facilities (SRF) Authorized) (二) 主管當局的聯絡方式(Contact Details for the Competent Authority(IES)) (三) 認可組織及指定驗船師清單(List of the Recognized Organizations and Nominated Surveyors) (四) 已頒發「國際拆船準備就緒證書」之旗國船舶年度清單(Annual List of Ships Flying the Flag of the Party to which An international Ready for Recycling Certificate has been Issued) (五) 締約方管轄範圍內拆解船舶年度清單(Annual List of Ships Recycled within the Jurisdiction of the Party) (六) 違反本公約的資訊以及對締約國管轄範圍內的船舶和拆船設施採取的行動(Information Concerning Violations of this Convention and Actions Taken Towards Ships and Ship Recycling Facilities Under the Jurisdiction of the Party) 四、 補充：IMO 後續會於全球綜合航運資訊系統(GISIS)開發相關模組，以供締約方履行其回報義務。但在開發完成前，締約方需以 E-mail 方式(med@imo.org)進行回報。					

MEPC 81 通告評估表

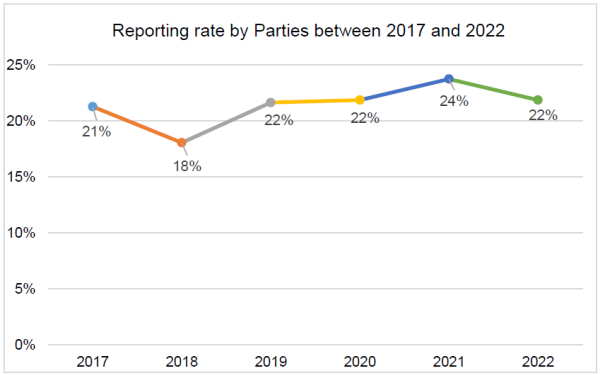
				E-mail 方式辦理。 有關拆船廠清單、年度拆解船舶清單，考量我國尚無提供國際航線船舶拆船服務之相關設施，故建議無須處理。 有關違反公約之相關資訊及採取行動，建議後續若有發生相關案件時，再個案評估辦理。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生					

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.911</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，故建議毋須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2017 至 2022 年間防止船舶污染國際公約有關強制性回報內容之報告總結及分析
Summary Reports and Analysis of Mandatory Reports Under MARPOL for the Period 2017 to 2022</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部及環境部)、航政機關(航港局)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.904、MEPC.1/Circ.903、MEPC.1/Circ.318</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據防止船舶污染國際公約(MARPOL)規定，各會員國應依據 MEPC.1/Circ.318 通告提供之格式進行回報，用以締約國相互交流資訊，並讓 IMO 評估 MARPOL 規定執行之有效性並進行相關數據統計。
二、 本通告為 IMO 統整上述回報內容之年度報告，依據 MEPC.1/Circ.318 通告，回報內容概要如下：
(一) 依據 MARPOL 議定書 II 第 12 條規定，如締約國之船舶發生的事故並對海洋環境造成重大有害影響，則應對該船舶進行調查。該調查資訊若經評估可能有助於公約修正，則應將相關調查結果提供給 IMO；
(二) 沿岸國對於涉嫌違規排放船舶所採取行動之年度執法報告；(如向該船主管機關控訴或採取其他行動)
(三) 收受設施之年度執法報告，包含：
1. 船旗國回報遇到收受設施不足之情況；
2. 港口國回報其境內收受設施不足之情況，以及所採取之行動。
(四) 依據 MARPOL 第 11 條，記錄因應違反公約行為所實施之處罰，包含：
1. 港口國管制(PSC)發現船舶缺失之年度統計資料及詳細報告；(如違規之數量/比例、船名、違規事項描述以及應處措施) 。
2. 船旗國回報違規樣態、船舶數量以及處罰內容。
(五) 港口國回報執行 PSC 遇到之困難，以及發現之違規行為。</td></tr>
</table>

MEPC 81 通告評估表

		三、 補充：2017 年至 2022 年之回報率如下圖，後續 IMO 將討論修正報告格式，並藉由 GISIS 平台以電子方式進行回報，以提升回報率。  		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生					

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.29</td><td rowspan="10">一、 依據化學液體船構造與設備規則第 3 條 (船舶以散裝方式載運未列於附表一及附表二化學品者，其構造與設備，應報請主管機關委託之驗船機構(以下簡稱驗船機構)認可之。總噸位未滿 150 者得由造船技師簽證認可)，已將其精神納入。
二、 船旗國：依據船舶法第 33 條，已針對裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，訂定相關規定；並於船舶法第 93 條規定相關罰則。
三、 港口國：依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為執行之依據。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約附錄 II
MARPOL annex II</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案非「IMO 強制性文書或我國已採納章程註解所列準則或指南」，但經查我國航商有載運此通告所列貨物之需求(如臺塑福華)，為利我國船舶載運此類貨物時，可遵照國際統一之載運規範，故建議以「行政規則」方式處理。

建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並將相關資訊置於航港局官網公約履行專區(安全)(環保)</td><td rowspan="9">考量現行國內航線化學品船舶皆依據國際航線規定辦理，故建議毋須處理。

註：現行航行國內航線之化學品船舶，皆符合國際公約並取得全套公約證書，但僅航行於國內航線，說明如下：
1. 德運：依航南字第 1113305052 號函，加註僅限航行國內航線。
2. 康運：依航南字第 1113301520 號函，僅航行國內。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">依據防止船舶污染國際公約附錄 II 及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質
Provisional Categorization of Liquid Substances in Accordance with MARPOL Annex II and the IBC Code</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">化學液體船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部、環境部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、造船技師公會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：船旗國可依該準則針對未列於 IBC Code 第 17、18、19 章之貨物規範臨時性載運規定
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.28</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程(IBC Code)規定，化學液體船載運散裝有害液體物質時，其應依據 IBC Code 第 17、18、19 章之各貨物規定進行裝載，但若欲載運之化學品未列於 IBC Code 時，IMO 亦有一 MEPC 通告(即本通告)，說明該貨物之臨時性載運規定，但若該貨物亦未列於該通告時，須由船旗國依據載運散裝液體物質臨時評估準則(MEPC.1/Circ.512/Rev.1)進行分類規範(決定其適用之規定)。
二、 本次修正新增內容如下：
(一) 更新物質清單。
(二) 對於貨物之臨時載運要求自本通告移除之原因，新增兩種情況：
1. 可歸類於 IBC Code 或本通告清單(list 1)中的通用項目。
2. 僅依據國際海運危險品章程(IMDG Code)運輸之產品。
(三) 貨物因不再生產、被視為 MARPOL 附錄 I 之油類混合物，或已放入 IBC Code/IMDG Code 貨物清單而被刪除之情況，其原因及紀錄皆會放在 IMO 網站上。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.778/Rev.4</td><td rowspan="11">此內容為 IMO 相關特殊區域、排放管制區、特別敏感海域之清單更新，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約附錄 I、IV、V、VI
MARPOL annex I, IV, V, VI</td><td rowspan="10">建議做法：

本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，建議無須法制處理。

(註：本案背景所述 MEPC.361(79) 、MEPC.380(80)，以及 MEPC.381(80)、MEPC.382(80) 決議案，經查已於航港局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」時處理。)</td><td rowspan="10">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">特殊區域、排放管制區、特別敏感海域之清單
List of Special Areas, Emission Control Areas and Particularly Sensitive Sea Areas</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">所有船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.778/Rev.3</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據 MEPC.361(79)決議案(於 2024 年 5 月 1 日生效)、MEPC.380(80)，以及 MEPC.381(80)、MEPC.382(80)決議案(於 2025 年 1 月 1 日生效)，新增 MARPOL 附錄 I、V、IV 之特殊區域、排放管制區以及特別敏感海域之範圍，故配合修正本通告。
二、 本次新增範圍如下：
(一) 特殊區域以及排放管制區：
1. 附錄 I：紅海、亞丁灣(Gulf of Aden)；(2025 年 1 月 1 日生效)
2. 附錄 V：紅海；(2025 年 1 月 1 日生效)
3. 附錄 VI：地中海；(2025 年 5 月 1 日生效)
(二) 特別敏感海域(Particularly Sensitive Sea Areas)：
1. 附錄 VI：地中海西北部(North-Western Mediterranean Sea)。(2023 年 7 月 7 日生效)
(補充：特別敏感海域之目的為保護該區鯨類避免受到船舶碰撞和遭受污染影響)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC 81 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.6/Circ.22</td><td rowspan="10">本案與內國法化無關，但補充以下內容：
一、 本案所稱「國家聯絡點」，依 MSC-MEPC.6/Circ.21 原文第 2 點內容之描述，為一針對「涉及有害物質包含油污的事件做接收、通報和應變」之單位。
二、 查我國針對海洋油污染事件的應變機制，係依「重大海洋油污染緊急應變計畫」規定處理。
三、 現行我國做法，相關主責部會將依事件性質是否涉及船舶進行區分，依據過往已討論之分工方式處理。
(補充：因我國並非 IMO 之會員國，故無法於該文件中增加我國之國家窗口資訊。)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約附錄 I、II、III
MARPOL annex I, II, III</td><td rowspan="9">建議做法：

本案為「資訊性文件」，屬評估原則之「其他」類別，建議無須法制處理。

建議可提供該資料給航港局航安組、航港局港務組、輪船商業同業公會全國聯合會、海洋委員會及農業部漁業署參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">安全、防污以及回報之國家聯絡點
National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局)、船舶所有人、海洋委員會、農業部漁業署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.6/Circ.21</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告整理船舶涉及包含油類等有害物質事件之接收、傳輸和處理之緊急報告，對於沿岸國之國家聯絡點列表。(補充：旨述國家聯絡點，每一季都會更新相關內容發布)
二、 本次修正為 IMO 定期更新國家聯絡點之相關資訊。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
					國際航線	國內航線
1.	決議案號：	MSC.549(108)		一、船旗國： (一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。 (二)、依據船舶法第 30 條：適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。 (三)、依據船舶檢查規則第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 二、港口國：依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 三、沿岸國：N/A。 四、補充：經查我國適用應急拖帶裝置規定之液貨船，共計有 4 艘國際航線油品船(盛運、通運、華運、鴻運)。 五、補充：航港局於 2022 年 10 月 31 日發布之未詳盡清單指引第 42 項，已敘明液貨船應急拖帶裝置規定應符合 IMO 之 MSC.35(63)決議案規定	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。 參考 IMO 履約章程文件要求義務之未盡清單，過去針對液貨船應急拖帶裝置之認可，係列於未詳盡清單之主管機關裁量事項，故針對非液貨船應急拖帶裝置之認可，建議可比照辦理，待後續 IMO 更新未盡清單後再行處理。 **影響評估：** 此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。 **監管方式：** 依據船舶法第 30 條，已要求適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，具備公約規定之證書。並於第 92 條訂定相關罰則。	此修正內容不適用國內航線船舶，故建議毋須處理。
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-1 章 SOLAS II-1				
	中英文標題：	1974 年海上人命安全國際公約第 II-1 章修正案 Amendments to Chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)，本次修正影響 2028 年 1 月 1 日以後建造總噸位 20,000 以上之「非液貨船」				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期： 2028.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 額外通告應急拖帶裝置須由主管機關基於 IMO 制定之準則進行認可				
	相關文件：	MSC.35(63)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 現行海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章第 3-4 條規定(應急拖帶裝置及程序)，僅要求「載重噸(DWT) 20,000 以上的液貨船(tanker)」須具備應急拖帶裝置(emergency towing arrangement)。 補充：在船舶動力喪失或發生緊急事故時，應急拖帶裝置能迅速安全地將船舶拖離區域，以避免發生如油污染或爆炸等更嚴重的災情。 (二) 本次將應急拖帶裝置之適用範圍，從原先僅限於載重噸(DWT) 20,000 噸以上且 2002 年 7 月 1 日以後建造之液貨船，擴大到總噸位(GT)20,000 以上新造之「非液貨船」。 二、 於規則 3-4(應急拖帶裝置及程序)新增第 2 節(非液貨船之船舶的應急拖帶裝置)： (一) 2028 年 1 月 1 日以後建造總噸位 20,000 以上之「非液貨船」，須安裝應急拖帶裝置，規定如下： 1. 在船舶失去動力時，應急拖帶裝置須能快速部署並與拖船連接。 2. 應急拖帶裝置須有足夠強度，以因應船舶尺寸及惡劣天氣所造成的負荷。其設計、建造和原型測試(prototype testing)，須由主管機關基於 IMO 制定之準則進行認可。(該準則引用至「非液貨船的應急拖帶裝置準則」，目前尚未發布) 補充：IMO 正在制定「非液貨船的應急拖帶裝置準則」。(該準則尚未發布) 三、 補充：配合本次修正案，IMO 後續將同步修訂「液貨船應急拖帶裝置準則(MSC.35(63)決議案)」。				

MSC 108 決議案評估表

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
2.	決議案號：	MSC.550(108) (第一部分：有關消防安全議題)		一、 船旗國： (一)、交通部已於 2020 年 3 月 11 號交航（一）字第 10998000361 號公告採用 MSC.496(105)決議案(SOLAS 第 II-2 章修正案)，並於 2020 年 3 月 11 日生效。 (二)、依據船舶法第 30 條:適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。 (三)、依據船舶檢查規則第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 (四)、針對駛上駛下相關消防設備規定，可對應於船舶設備規則第 95 條至第 101 條(射水救火設備)，以及第 122 條至 125 條(自動火警警報與偵測系統)，但目前針對駛上駛下船舶尚未有水砲以及線性熱探測器等設備要求規範。 二、 港口國： (一)、依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章 SOLAS II-2、V			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」,且我國已有對應之相關監管措施。 故建議以「實質法規命令」位階，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。 (可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案(MSC.555(108)) 一併公告採用) **裁量事項之建議：** 建議可於後續辦理未詳盡清單檢討時再行處理： (1) 可獨立識別火災的固定式火災探測和火災警報系統，主管機關滿意之裝設位置：建議個案認定。 (2) 可接受較小的流量或以該船現行已安裝之具備水砲的固定式水基滅火系統取代本案修正內容，主管機關之評估標準：建	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。 另考量國內航線有駛上駛下船舶，故建議可評估將本次針對駛上駛下船舶之消防設備規定延伸適用國內航線，納入船舶設備規則對應條文。
	中英文標題：	1974 年海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章修正案 Amendments to Chapters II-2 and V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠				
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案內國法化。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: 船旗國過往裁量事項：客船與貨船車輛空間、特種空間和駛上駛下空間之固定式火災探測和火災警報系統，其型式以及裝設之位置應經主管機關滿意→現行指引為個案認定 船旗國新增裁量事項： (1)：(摘要內容一(一)3(2))：客船車輛空間、特種空間和駛上駛下空間之可獨立識別之固定式火災探測和火災警報系統，其裝設之位置應經主管機關滿意。 (2)：(摘要內容一(一)3(3))：現成客船載運車輛的露天甲板之固定式水基滅火系統若無法符合本次修正之追溯規定，經主管機關評估實務上不可行時，可接受較小的流量或以該船現行已安裝之具備水砲的固定式水基滅火系統取代。				
	相關文件：	FSS Code、MSC.555(108)、MSC.1/Circ.1615、MSC.1/Circ.1456/Rev.1、MSC.1/Circ.1430/Rev.3				
	摘要內容：	一、 第 II-2 章修正內容摘要如下： （一） 為避免燃料品質影響船舶及人員安全，新增燃料安全規定(Reg. 4.2.1.9)：敘明交付到船上並在船上使用的燃料不得危害船舶安全、對機械性能產生不利影響或對人員造成危害。 1. 補充：上述規定與 MARPOL 附錄 VI 規則第 18.3.1.1.3 條規定相呼應：燃料不得含有任何危害船舶安全或對機械性質產生不利影響、危害人員或增加空氣污染的添加物或化學廢棄物。 2. 為及早發現控制站和貨物控制室的火災，修正貨船火災探測及火災警報規定(Reg.7.5.5)： 2026 年 1 月 1 日以後建造之貨船，無論其火災探測及火災警報是採用 IC、IIC 或 IIIC 方法，都需於「所有控制站及貨物控制室(all control stations and cargo control rooms)」安裝固定式火災探測及火災警報系統。 補充：IC、IIC 或 IIIC 方法係指不同的火災防護方法，內容包含火災探測及火災警報系統、艙壁的防火等級、使用不燃材料等要求。 3. 2010 年起，駛上駛下客船的火災事故頻傳，為提升駛上駛下船舶之消防安全，修正火災探測、錄影監控以及滅火系統相關的消防安全要求(Reg.20)，修正內容概要如				

下：

(1). 修正規則名稱為「車輛空間、特種空間和開放/封閉式駛上駛下空間及載運車輛之露天甲板的保護」，以明確該規則內容包含「開放/封閉式」駛上駛下空間，以及「載運車輛之露天甲板」之規定。

(2). 修正以下內容，適用 2026 年 1 月 1 日以後建造之駛上駛下船舶：

(a). 固定式火災探測和火災警報系統：

(i). 駛上駛下客船(第 4.1.1~4.1.4 段)：

1. 須在車輛空間、特種空間和駛上駛下空間設置「可獨立識別(individually identifiable)」之固定式火災探測和火災警報系統，並配備煙霧和熱探測器。其裝設之位置應經主管機關滿意。
2. 主管機關可接受以線性熱探測器(linear heat detector)進行熱感測。(補充：線性熱探測器主要分為光纖式和電纜式兩種，可沿著其長度進行火災探測。)
3. 火災探測和火災警報系統應具備顯示明確訊息之介面。

(ii). 補充：

現行駛上駛下客/貨船之固定式火災探測和火災警報系統規定如下(本次修正後，改為僅適用駛上駛下貨船(第 4.1.5 段))：

須在車輛空間、特種空間和駛上駛下空間設置固定式火災探測和火災警報系統，並配備可快速偵測火災之探測器。其型式以及裝設之位置應經主管機關滿意(補充：主管機關裁量事項，目前係要求個案認定)

編碼	公約條號	條文	條文說明	我國指引內容
101	Reg. II-2/20.4.1	Provision and approval of fixed fire detection and fire alarm systems 固定式火災偵測及火災警報系統之提供與認可	固定式火災偵測系統應能迅速探知火災的出現。探測器的型式及其間距和位置應使主管機關在考慮到通風和其他相關因素影響後滿意。該系統在安裝後，應在正常的通風條件下進行測試，且其總體回應時間應使主管機關滿意。	個案認定。

(b). 對於駛上駛下客/貨船，要求特種空間「皆須安裝」固定式火災探測和火災警報系統。(第 4.3.1 段)

(補充：現行規定為「若航行期間能持續進行有效的消防巡邏，則不需安裝固定式火災探測和火災警報系統」。)

(c). 駛上駛下客船須在車輛空間、特種空間和駛上駛下空間設置視訊監控系統，並具備即時回放及 7 天以上的資料儲存功能。(第 4.4 段)

(d). 新增駛上駛下客船從露天甲板車道到以下位置之水平安全距離要求(第 5.3 條)

(i). 起居空間、控制站及正常使用的服務空間：應至少距離 6 公尺，但若其邊界滿足 A-60 隔艙(或 A-0 隔艙並搭配水基滅火系統)則可減為至少 3 公尺。

(ii). 救生艇筏登乘站：應至少距離 12 公尺

(e). 駛上駛下客船須在載運車輛的露天甲板設置固定式水基滅火系統，並配備

他事項之檢查)，可做為該執行之依據。

三、 沿岸國：N/A。

補充：目前我國駛上駛下船舶皆為國內航線(如：澎湖輪、臺北快輪、臺馬之星、新臺馬輪)，國際航線尚無此類船舶。

議個案認定。

影響評估：

此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。

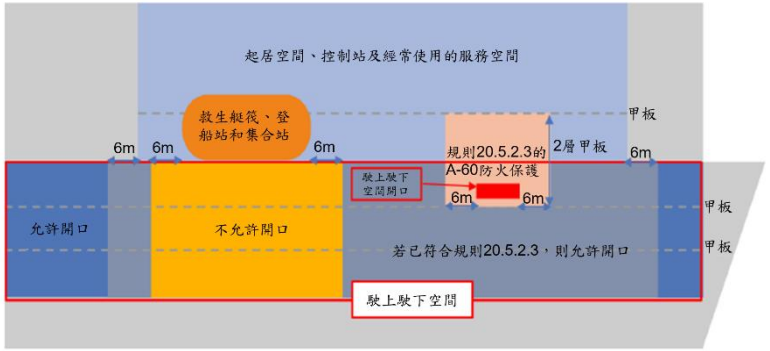
監管方式：

船旗國：

依據船舶法第 30 條，已要求適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。並於第 92 條訂定相關罰則。

港口國：

依商港法第 58 條實施港口國管制(PSC)，確認外籍船舶符合公約規定。

		符合 FSS Code 規定(MSC.555(108)決議案)的水砲(monitor)。並且，須設置可應付 125%以上消防用水的排水系統。(第 6.2 段) (f). 更新駛上駛下客船其駛上駛下空間及特種空間的開口布置規定(概念示意圖如下)。若開口具備鋼製或 A-0 等級的關閉裝置(如坡道及門)，則不受此布置規定限制。(第 5.2 條) (範例：如下圖右側所示，當駛上駛下空間之船側開口(包含門窗)，其矩形範圍為 A-60 防火等級時(開口前後 6 公尺及往上 2 層甲板)，可接受該駛上駛下空間之開口位於起居空間、控制站及經常使用的服務空間下方)  (圖：駛上駛下客船的開口布置要求示意圖) (g). 駛上駛下客船若安裝固定式壓力水霧系統，須在車輛空間、特種空間及駛上駛下空間的天花板(deckhead)和艙壁及垂直邊界上設置適當的標示牌和標記。(第 7 節) (3). 修正以下內容，適用 2026 年 1 月 1 日前建造的現成駛上駛下客船，其需於 2028 年 1 月 1 日以後第一次檢驗前符合相關規定(依據 MSC.1/Circ.1290，係指在規定日期後首次遇到的年檢、定檢或換證檢驗)： (a). 對於車輛空間、特種空間及駛上駛下空間： (i). 須設置固定式火災探測和火災警報系統，並配備煙霧和熱探測器。(第 4.1.6 條) (ii). 須設置視訊監控系統，並具備即時回放及 24 小時以上的資料儲存功能。(第 4.4 條) (b). 須在載運車輛的露天甲板設置具備水砲的固定式水基滅火系統，以保護載運車輛的露天甲板，水砲須具備至少 1,250 公升/分鐘的流量(但若主管機關評估實務上不可行時，可接受較小的流量或以該船現行已安裝之具備水砲的固定式水基滅火系統取代)。(第 6.2.3 條) （二） 補充：為提升駛上駛下客船的消防安全，本次會議亦採納了國際消防安全系統章程(FSS Code)修正案(MSC.555(108)決議案)。		

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th>建議做法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.550(108) (第二部分：有關貨櫃掉落議題)</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 MSC.496(105)決議案(SOLAS 第 V 章修正案)，並於 2024 年 1 月 1 日生效。
(二)、依據船舶法第 30 條之 1，已要求總噸位 100 以上或乘客定額超過 150 人以上之客船、總噸位 500 以上之貨船，以及其他經主管機關公告適用之船舶，須建立安全營運與防止污染管理制度並取得認可。並於船舶法第 89 條訂定相關罰則。
(三)、依據船員法第 5 條，國輪船舶船長應為中華民國國民。另依據船員法第 71 條，船長於本航次航路上發現油污損害、新生沙灘、暗礁、重大氣象變化或其他事故有礙航行者，應報告航政機關。並可依據船員法第 78 條之罰則進行監管。
二、沿岸國：
(一)、依據海洋污染防治法第 33 條，因發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知航政機關、港口管理機關、事業機構及直轄市、縣（市）主管機關。並可依據海洋污染防治法第 57 條罰則對外籍船舶進行監管。
三、港口國：
(一)、依據「商港法」第 26 及 27 條，已規定船長對於發現其他新障礙有礙航行者，應儘速或於入港時即行通報商港經營事業機構、航港局或指定機關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章
SOLAS II-2、V</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

同前項作法，建議於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。
(可併同本次新增之相關 MARPOL 修正案 (MEPC.384(81))一併公告採用)

為落實貨櫃遺失之回報規定，建議可待本修正案生效後，與 MEPC.384 (81)併案以「行政指導」位階說明後續實施之細節：應於船舶之「安全管理制度及安全管理手冊(ISM)」中納入回報之機制或程序，並將相關內容置於航港局官網公約履行專區(安全)。

影響評估：
此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

建議可評估是否參考國際航線建議作法，通告我國國內航線船舶應於安全管理制度及安全管理手冊中納入回報之機制或程序。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1974 年海上人命安全國際公約第 II-2 章及第 V 章修正案
Amendments to Chapters II-2 and V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組、船員組)、海洋委員會、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案內國法化。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1430/Rev.3、MEPC.384(81)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">修正內容摘要：由於惡劣天氣、風浪不佳或海事事故(如船舶擱淺或碰撞)等因素，可能會導致貨櫃落海，故修正第 V 章，新增貨櫃遺失資訊回報相關要求：
一、 修正規則第 31 條(危險訊息)：要求船長在發現船上有貨櫃遺失後，須立即向船旗國、附近船舶和最近的沿岸國進行報告。若發現有貨櫃在海上漂流，船長須向附近船舶和最近的沿岸國進行報告。
二、 修正規則第 32 條(危險訊息所需資訊)：新增貨櫃遺失或發現有貨櫃漂流在海上須報告之資訊。(資訊內容整理如下圖)。
 
<table>
<tr><td colspan="3">報告者(船長或船長代表)及其詳細聯絡方式
接收報告者(最近的沿岸國或船旗國)</td><td>船上貨櫃遺失</td><td>發現貨櫃在海上漂流</td></tr>
<tr><td rowspan="3">1.一般資訊</td><td colspan="2">時間(UCT)及日期</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">船舶身份(船名/IMO 編號/船舶呼號/MMSI)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">訊息編號(若還有其他貨櫃遺失訊息，則按時序排列)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">2.位置(緯度和經度，或距明確地標的真實方位和距離(海里))</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">3.遺失/觀察到的貨櫃總數或估計數量</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">4.貨櫃內的貨物類型</td><td colspan="2">危險品(是/否)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">UN 編號</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">5.貨櫃資訊</td><td colspan="2">貨櫃尺寸(例如 20 呎)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">貨櫃類型(例如冷凍貨櫃)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">空的貨櫃數量或估計數量</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="7">6.船長提供的其它資訊(舉例但不限於)</td><td colspan="2">貨物說明(依據危險品清單)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">任何貨物洩漏的說明</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">風向和風速</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">海流方向和速度</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">遺失貨櫃的預估漂流方向和速度</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">海況和波高</td><td></td><td></td></tr>
</table>
(圖:貨櫃遺失報告資訊)</td></tr>
</table>

			並由商港法第 67 條訂定相關罰則。 1. 商港法第 26 條：「船長於航路上發現新生沙灘、暗礁、或其他新障礙有礙航行者，應儘速或於入港時即行通報商港經營事業機構、航港局或指定機關。 在航路上發現有礙船舶航行之新生沙灘、暗礁、或其他障礙物，航港局或指定機關應隨時發布航船布告」。 2. 商港法第 27 條：「船舶在商港區域內發生海難或其他意外事故，船長應立即採取防止危險之緊急措施，並應以優先方法通報商港經營事業機構、航港局或指定機關，以便施救。」	符合該規範則與國際不一致。 **監管方式：** **船旗國：** 依據船舶法第 31 條，已要求相關船舶具備經認可之安全營運與防止污染管理制度，並於船舶法第 89 條訂定相關罰則。 另依據船員法第 71 條，可要求船長向航政機關報告礙航相關事件。並可依據第 78 條之罰則進行監管。 **沿岸國：** 依據海洋污染防治法第 33 條，因發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知航政機關、港口管理機關、事業機構及直轄市、縣（市）主管機關。並可依據海洋污染防治法第 57 條罰則對外籍船舶進行監管。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生					

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.551(108)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
（一）交通部已於 2024 年 1 月 8 日交航（一）字第 11298301071 號公告採用 MSC.422(98)、MSC.458(101)、MSC.475(102)決議案(IGF Code)，惟並無為此另訂子法規則（國內目前亦無使用天然氣作為動力之船舶)。
（二）船舶法 37 條可做為其授權依據(水翼船、氣墊船、高速船及其他經主管機關認可及公告採用國際章程之船舶，應由船舶所有人或船長向船舶所在地航政機關申請檢查合格，取得證書後，始得航行；其檢查、構造、裝置、設備、乘客艙室、乘客定額、證書之核發、換（補）發、註銷、撤銷或繳銷、檢查費、證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之)，故國內航線之船舶應直接準用該章程標準。
（三）有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定(國內國際航線目前無使用天然氣作為動力之船舶)。
二、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章
SOLAS II-1</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

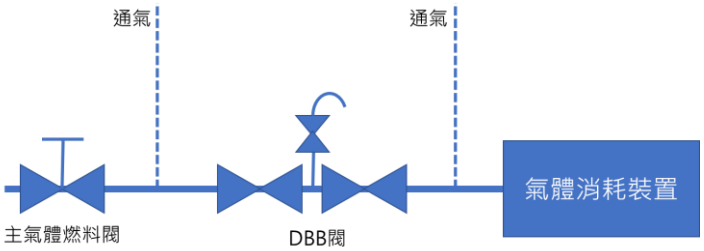
考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。故建議以「實質法規命令」位階，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。

裁量事項之建議：
建議可於後續辦理未詳盡清單檢討時再行處理：
(1) 單一燃料裝置發生洩漏或故障之主管機關評估標準：建議個案考量。

(2) IGF Code 第 4.2.2、第 8.4.1~8.4.3 段規定之提前實施：因國內尚無該類船舶，故建議毋須提前實施。

影響評估：</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

現今因我國國輪無論國際航線或國內航線皆無此種船舶，但因應全球降低溫室效應氣體排放之方針，我國使用低閃點燃料之船舶將可能會有所增加，故建議後續可研議針對此種船舶另訂子法。並考量此種船舶之風險性，建議相關檢驗標準可直接準用 IGF Code，僅於規則中律定監理事宜。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案
Amendments to the International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels (IGF Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案內容內國法化。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A
「新增船旗國裁量事項」:
1. 對於單一燃料裝置發生洩漏或故障之主管機關評估標準(摘要內容二(二)4)。
2. 船旗國可自願提前實施 IGF Code 第 4.2.2、第 8.4.1~8.4.3 段規定(摘要內容二(三)1)。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.1/Circ.1677、IGC Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：為達成航運界的脫碳目標，IMO 預計制定相關安全要求，包括替代燃料和相關技術的安全規定，並展開國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)之修訂工作。
二、 IGF Code 目前僅針對液化天然氣(LNG)提供詳細的安全規範，對於其它氣體燃料則要求符合同等安全等級。因此，本次修正內容亦以 LNG 為主要對象，修正概要如下：
(一) 2026 年 1 月 1 日以後建造之船舶係指(滿足以下任一條件即適用)：
1. 2026 年 1 月 1 日以後簽訂建造合約；或者
2. 若無建造合約，於 2026 年 7 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段；或者
3. 2030 年 1 月 1 日以後交船。
(二) 以下內容適用 2026 年 1 月 1 日以後建造之船舶：
1. 敘明在氣閘室(airlock)通往(面向)危險區域(hazardous area)的門，其門檻高度不得小於 300 公釐。(第 5.12.1 段)
補充：
氣閘室是由氣密艙壁所圍蔽的空間，艙壁上設有兩扇能確保氣密的門。
危險區域，係指存在或可能存在爆炸性氣體環境的區域，要求對設備的構造、安裝和使用採取特殊預防措施。危險區域分為 0~2，其中危險區域 0 的危險程度最高。
2. 液化氣體燃料艙的洩壓系統設計，應確保在任一洩壓閥(PRV)故障時，其餘 PRV 仍能滿足系統所需的洩壓要求。並且，在艙櫃的洩壓能力完全恢復前，禁止進行裝載作業。(第 6.7.3.1.1 段)
3. 因應實務需求，允許可同時採用多種方法以維持液化氣體燃料艙櫃的壓力和溫度。(第 6.9.1.1 段)(補充：現行規定上只允許一種，但實務上會採用一種以上)</td></tr>
</table>

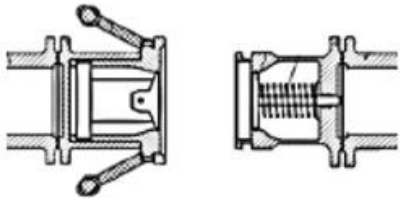
		4. 對於單一燃料裝置(single fuel installation)的燃料供應系統，敘明若燃料供應重要輔機故障，不會導致不可接受的動力損失。並額外要求主管機關應依據 SOLAS 第 II-1 章規則 26.3 評估發生洩漏或故障之整體安全性，並可酌情接受降低部分推進能力。 5. 主氣體燃料閥(master gas fuel valve)自動關閉時，原只要求雙阻斷透氣(Double Block and Bleed, DBB)閥的下游需通氣，修正後要求主氣體燃料閥到消耗裝置之間的所有供氣管路皆須自動通氣，如下圖。(第 9.4.7 段)  (圖：主氣體燃料閥下游通氣示意圖) 補充： DBB 閥係指安裝在管路上的三個獨立閥，其中兩閥為串聯，第三個閥設置在兩閥之間，以釋放兩閥間的壓力。亦可為一個二通閥(two-way valve)和一個關閉閥。 6. 將主機(engine)統一修正為：氣體消耗裝置(gas consumer)。(第 9.4.8 段)(僅修正文字) 7. 工作壓力低於 1MPa 的低壓管路系統，現行規定雙套管的外管不能使用替代方法計算其應符合之設計壓力(而是須直接符合內管的最大工作壓力)。本次修正後，不論是低壓或高壓管路系統，雙套管的外管皆可使用替代方法計算其符合之設計壓力。(第 9.8.1、9.8.2 和 9.8.4 段) 補充：計算設計壓力的替代方法，即取最大建立壓力(maximum built-up pressure)及破裂處的局部瞬時峰值壓力(local instantaneous peak pressure)較大者。  (圖：管路系統內外管示意圖) 8. 澄清就 SOLAS 規則第 II-2 章規則 9(遏止火勢)之規定而言，燃料準備室須視為 A 類機器空間。(第 11.3.1 段) 9. 考量氣體可能會洩漏到屏壁空間，且注意到國際電工委員會(IEC) 60092 將屏壁空間定義為危險區域 0，故本次修正將屏壁空間(interbarrier space)從危險區域 1 改到危險區域 0。(第 12.5 段)		此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。 **監管方式：** 依據船舶法第 30 條，已要求適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。並於第 92 條訂定相關罰則。	

(補充：
危險區域 0：包括燃料艙內部、任何用於燃料艙洩壓的管道或其他通風系統、含有燃料的管道和設備。
危險區域 1：包含燃料艙連接空間、燃料儲存艙空間、燃料準備室、燃料的管道所在的封閉或半封閉空間等。
危險區域 2：包括但不限於危險區域 1 的開放或半封閉空間周圍 1.5 m 範圍內的區域，以及以螺栓連接的艙口至儲槽連接空間的空間)

10. 配合國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)，液化氣體燃料艙的液位指示器類型新增「貫穿液化氣體燃料艙的封閉設備(closed devices which penetrate the liquefied gas fuel tank)」：屬於封閉系統並可防止氣體燃料洩漏。該封閉設備須視為艙櫃連接裝置。若封閉式指示器未直接安裝在艙櫃上，則須在最靠近艙櫃處設置一個關閉閥。(第 15.4.1.3 段)
(補充：現行可使用之液位指示器，包含：
間接裝置(indirect devices)：透過稱重或流量計量等方式來確定燃料量；
封閉式裝置(closed devices)：如使用放射性同位素或超音波確定燃料量)

(三) 以下內容將於 2026 年 1 月 1 日以後適用於所有船舶：

1. 為避免燃料洩漏，加注歧管和加注燃料處的連接方式，須使用乾式斷開/連接接頭(Dry-Disconnect/Connect Coupling)(如下圖)、手動接頭、液壓接頭(hydraulic connect coupler)或螺栓法蘭。此類布置須有操作程序並在設計階段進行風險評估。此外，除非加注管線供應側已有安裝緊急釋放接頭(Emergency Release Coupler, ERC)/緊急釋放系統(Emergency Release System, ERS)，否則應在船上提供相關設備/系統，以在緊急情況下快速斷開連接接頭。(第 8.4.1~8.4.3 段)
(IMO 本次亦發布通告(MSC.1/Circ.1677)邀請船旗國自願提早實施第 4.2.2、第 8.4.1~8.4.3 段規定)



(圖：乾式斷開/連接接頭示意圖)

2. 燃料準備室須配備一個容量至少為 5 公斤的輕便式乾粉滅火器(2026 年 1 月 1 日前建造之現成船，應於 2026 年 1 月 1 日以後第一次檢驗前符合)。(第 11.6.2 段)
3. 在進行加注作業前，船長及供應商的書面協議中，新增須包含最小和最大傳輸壓力/溫度、加油管壓力釋放閥(PRV)設定。(第 18.4.1.1 段)

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

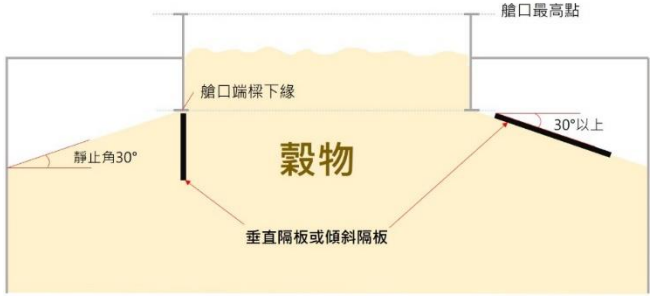
MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.552(108)</td><td rowspan="10">一、 依據「船舶散裝固體貨物裝載規則」第 2 章及第 3 章，已有規定我國船舶載運散裝固體應符合之基本條件、假定傾側力矩計算。
二、 依據交通部委託驗船中心辦理船舶檢驗及法定證書發給之契約書，已授權 CR 對載運散裝穀物之船舶進行檢驗並認可其「船舶載運散裝穀物計畫」
三、 依據船舶法第 30 條:適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。
四、 補充：目前我國國際航線載運穀類之船舶共計有 3 艘(通耀、通裕、裕卓)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 VI 章
SOLAS VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。
故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。
另考量我國尚未公告採用該章程之完整內容，故建議於本次公告採用時，同步採用 MSC.23(59)(本章程全文內容)。

影響評估：
此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。

監管方式：
依據船舶法第 30 條，已要求適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。並於第 92 條訂定相關罰則。</td><td rowspan="9">建議做法：
現行國內航線並無此種船舶，故建議毋須特別處理。

補充：依船舶法第 33 條規定，2019 年 11 月 28 日後建造或輸入總噸位 500 以上之此類船舶(散裝船)，須持有國際公約證書並入級主管機關委託之驗船機構，可直接依國際公約要求辦理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際安全載運散裝穀物章程修正案
Amendments to the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (MSC.23(59))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 第 VI 章裝載散裝穀物之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、Grain Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據國際安全載運散裝穀物章程(Grain Code)A 2.7 定義，「特別適裝貨艙(specially suitable compartment)」係指具備至少兩個垂直或傾斜縱向穀密(grain-tight)隔板(division)的貨艙，該隔板與艙口側樑對齊或位於能限制穀物橫移的位置。若為傾斜隔板，其傾斜角不得小於 30°，如下圖所示。
 

(圖：在艙口處部分裝載且艙端未平艙的特別適裝貨艙)
(二) 在實際裝載穀物時，會有將穀物裝載到等於(或高於)艙口端樑下緣至艙口最高點之情形，但目前 Grain Code 並未針對此種情況提供適載條件及橫傾力矩計算方式。
二、 因應上述背景，本次修正提供「在艙口圍緣間部分裝載(未滿艙)且未平艙之情況」(以下簡稱為「該裝載情況」)相關規定：
(一) 新增定義：「該裝載情況」係指將穀物裝載到等於(或高於)艙口端樑下緣至艙口最高點。
(二) 「該裝載情況」不強制要求平艙，僅艙口處之穀物表面須保持水平。
(三) 考量穀物表面移動對穩度的影響，本次提供「該裝載情況」總橫傾力矩及計算所需之假設。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 決議案評估表

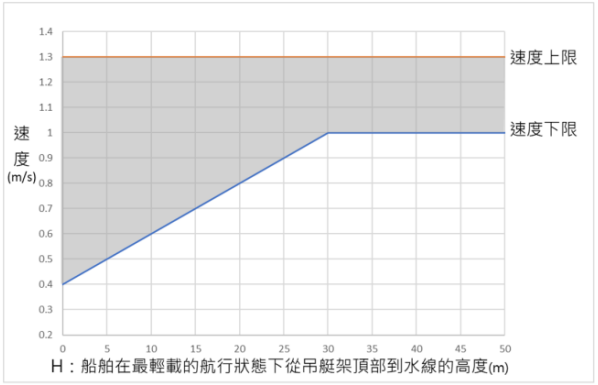
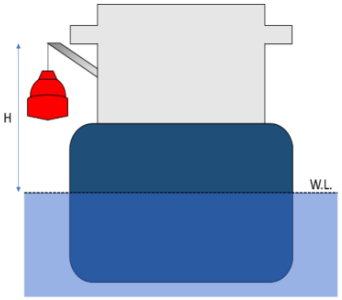
項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
6.	決議案號：	MSC.553(108)		一、 船旗國： (一) 交通部 2024 年 6 月 24 日交航(一)字第 11398001831 號函公告採用「2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(2011 ESP Code)」及其後續 7 件修正案 (二) 依據現行船舶法第 33 條，已要求新建造(或自國外輸入)之油輪及散裝船須符合國際公約(含 ESP)要求並入級船級協會，故新造船舶應符合該規定。 (三) 交通部委託 CR 辦理船舶檢驗與法定證書發給契約書，已授權 CR 負責辦理與契約書所列之法定證書發給有關之產品、設備、計畫、手冊及計算書審核、認可、檢驗，此授權範圍亦涵蓋認可測厚公司。 (四) 補充：有關現行 ESP Code 的測厚公司認可方式，航港局已於 2022 年 10 月 31 日發布並納入未詳盡清單指引編碼第 253(單船殼散裝船)、257(雙船殼散裝船)、262(雙船殼油輪)及 266(非雙船殼油輪之油輪)項，敘明可接受標準為 CR 規範/CR 服務供應商準則。 二、 港口國：N/A 三、 沿岸國：N/A 補充： 經查我國自 2018 年 11 月 28 日以後建造或自國外輸入總噸位 500 以上之油輪有 2 艘(奕洋 1 號、台安 2 號)，散裝船有 9 艘(裕卓、通裕、中鋼超群、中鋼勝利、中鋼創造、中鋼和諧、中鋼自由、通耀、金保順)，上述船舶皆為國際航線船舶，並已取得相關船級及國際公約證書。(其中金寶順係屬 SOLAS XII 定義之廣義散裝船，故不適用 ESP Code。)	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 XI-1 章 SOLAS XI-1			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」，建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。 **影響評估：** 此為測厚公司認可權責之澄清，無實質影響。 **監管方式：** **船旗國：** 此為測厚公司認可權責之澄清，無須監管。 **港口國、沿岸國：** N/A	依船舶法第 33 條規定，2019 年 11 月 28 日後建造或輸入總噸位 500 以上之此類船舶(散裝船)，須持有國際公約證書並入級主管機關委託之驗船機構，可直接依國際公約要求辦理。
	中英文標題：	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案 Amendments to the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)				
	適用船舶	SOLAS 第 XI 章之散裝船及油輪				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	章程修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、MSC.461(101)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 為加強油輪及散裝船的安全，國際海事組織(IMO)制定國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(ESP Code)，針對該二船型律定更加明確之船舶艙櫃試壓、內檢、測厚範圍等規定。 (二) 現行 ESP Code 中，有關油輪船體結構測厚公司的認可和發證程序，存有以下不明確之內容： 1. 要求測厚公司將文件提交給「主管機關認可之組織(RO)」，導致主管機關可能無法參與文件審查。 2. 要求測厚公司在文件審查通過後須接受稽核，但稽核程序並未指明須由誰來進行稽核。 二、 因應上述背景，修正油輪船體結構測厚公司的認可和發證程序，澄清主管機關可直接行使對測厚公司進行審核的權力： (一) 測厚公司原須提交文件給主管機關認可之組織(RO)」，改為須提交給主管機關。 (二) 測厚公司在文件審查通過後，須接受主管機關稽核。 三、 補充：本次修正內容，不影響主管機關將審核測厚公司之業務委託給其 RO 的作法，只是澄清主管機關具備能向測厚公司進行審核的權力。				

			(註：依據 SOLAS XI-1/2 之規定，ESP Code 所適用之散裝船為 SOLAS IX/1.6 定義之狹義散裝船。)		

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
7.	決議案號：	MSC.554(108)		一、 船旗國： （一）交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。 （二）交通部於 2023 年 12 月 29 日以交航(一)字第 11298301051 號公告採用 LSA Code 之相關修正案。 （三）依船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 （四）依船舶檢查規則第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 （五）依船舶設備規則，救生艇下水及回收裝置之規範訂於附件乙之二十。 （六）依船舶設備規則，救生衣之規範訂於船舶設備規則附件乙之十七，並已規定：在平靜之淡水中，處於水中失去知覺者之身體自任何位置轉至口離水之時間為五秒以內。 二、 港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 III 章 SOLAS III			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。 故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。 (可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案 MSC.559(108)、MSC.535(107)一併公告採用) **裁量事項之建議：** 建議可於後續辦理未詳盡清單檢討時再行處理： 是否接受吊架下水式救生艇筏/救難艇下降速度超過 1.3 m/s，建議個案評估。 **影響評估：** 此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 建議可參考本決議案，評估是否修正船舶設備規則附件乙之二十(救生艇下水及回收裝置之規範)，納入吊鉤釋放救生艇，以及下水速度之規定。
	中英文標題：	國際救生設備章程(LSA Code)修正案 Amendments to the International Life-Saving Appliance (LSA) Code				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線 500GT 以上貨船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、設備商				
	類型(性質)：	章程修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 是否接受吊架下水式救生艇筏/救難艇下降速度超過 1.3 m/s				
	相關文件：	SOLAS、MSC.563(108)、MSC.1/Circ.1628/Rev.2、MSC.81(70)、MSC.1/Circ.1205/Rev.1				
	摘要內容：	一、 本決議案修正救生衣性能標準、澄清救生/救難艇釋放機構規定，並修正救生/救難艇之下降速度。本次修正內容適用於 2026 年 1 月 1 日以後安裝在船上之相關救生設備。有關「2026 年 1 月 1 日以後安裝」一詞，係指： (一) 2026 年 1 月 1 日以後簽訂建造合約之船舶，或在沒有合約的情況下，在 2026 年 1 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段之船舶，所有安裝在該船舶上之相關救生設備； (二) 非上述情況者，則指相關救生設備的合約交付日期在 2026 年 1 月 1 日以後者。在無合約交付日期的情況下，則指相關救生設備實際交付日期在 2026 年 1 月 1 日以後者。 二、 國際救生設備章程(LSA Code)第 2.2.1.6.2 條現行規定，救生衣「未翻轉」的次數不得超過參考測試裝置(Reference Test Device, RTD)的次數。為提升救生衣水中性能，本次刪除「未翻轉」(面朝下翻轉到面朝上)次數的要求，修正為：應使水中昏迷者的身體轉至「仰面」位置，使鼻子及嘴巴不被水淹沒。 補充：參考測試裝置(Reference Test Device, RTD)即符合救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)之標準救生衣。 三、 為澄清救生/救難艇釋放機構的復位(關閉/鎖住)要求，修正 LSA Code 第 4.4.7.6.8 條： (一) 對於具有承載釋放能力之吊艇鉤，救生/救難艇未完全浮在水上時，釋放手把或安全銷不得返回到復位(關閉/鎖住)位置。 (二) 除非吊艇鉤已完全復位，否則指示器不得顯示釋放機構已復位。 四、 為確保單一吊索及吊鉤系統(single fall and hook system)可安全釋放救生艇和救難艇，修正 LSA Code 第 4.4.7.6.17 條：要求使用單一吊索及吊鉤系統與艇艏索(painter)作為救生/救難艇下水設施時，亦需符合第 4.4.7.6.8 段要求(釋放機構復位之要求)。 五、 依據現行救生艇筏或救難艇下降到水面的速度公式(第 6.1.2.8 及 6.1.2.10 段)，大型船舶計算所得的下降速度將會過快。故本次修正律定最大與最小速度限制，以符合實務狀況 (如下圖)： (一) 最小速度限制：滿載救生艇筏或救難艇下降到水面的速度，不得小於以下公式計算值或				

		1m/s，以較小者為準。 下降速度(m/s) = 0.4 + 0.02*H(m) H：船舶在最輕載的航行狀態下從吊艇架頂部到水線的高度(m)。 (二) 最大速度限制： 1. 滿載救生艇筏或救難艇最大下降速度為 1.3m/s。 2. 若滿足以下條件，主管機關可接受最大下降速度超過 1.3 m/s： 救生艇筏或救難艇的設計已考量緊急停止時產生的慣性力，並確保乘員免受過大外力影響及具備足夠的下水裝置強度。   (圖 2：救生艇筏或救難艇從吊艇架頂部下降到水面的速度限制圖) 六、 有關救生衣水中性能之議題，MSC 108 另採納經修訂之救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)(MSC.563(108)決議案)，並批准經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(個人救生設備)(MSC.1/Circ.1628/Rev.2)。		**監管方式：** 船旗國：本次修正內容，屬於新船建造中檢驗或現成船設備更換之要求，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生					

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
8.	決議案號：	MSC.555(108)		一、 船旗國： (一) 查我國目前作法係將部分之 FSS Code 內容置於船舶設備規則。 (二) 交通部於 2024 年 1 月 8 日交航(一)字第 11298301041 號公告採用 FSS Code 之相關決議案(如 MSC.98(73)、MSC.206(81)、MSC.217(82)、MSC.292(87)、MSC.311(88)、MSC.327(90)、MSC.339(91)、MSC.367(93)、MSC.403(96)、MSC.410(97)) (三) 本次修正之 FSS Code 第七章及第 9 章，可對應於船舶設備規則第 95 條至第 101 條(射水救火設備)，以及第 122 條至 125 條(自動火警警報與偵測系統)，但目前針對駛上駛下船舶尚未有水砲以及線性熱探測器等設備要求規範。 (四) 依船舶法 30 條已要求國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 二、 港口國：N/A 三、 沿岸國：N/A 補充：目前我國駛上駛下船舶皆為國內航線(如：澎湖輪、臺北快輪、臺馬之星、新臺馬輪)，國際航線尚無此類船舶。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-2 章 SOLAS II-2			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。 故建議以「實質法規命令」位階，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以辦理公告採用時採用該修正案。 (可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案 (MSC.550(108))一併公告採用) **裁量事項之建議：** 建議可於後續辦理未詳盡清單檢討時再行處理： (1) 線性熱探測器之替代測試標準：建議個案認定 (2) 熱探測器和線性熱探測器，主管機關滿意的運作溫度範圍：建議個案認定 **監管方式：** **船旗國：**此為建造	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 該決議案適用對象原則上為適用 SOLAS 之船舶，但可考量延伸適用國內航線，故建議可考量配合將本次修正內容納入船舶設備規則對應條文。
	中英文標題：	國際消防安全系統章程修正案 Amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、設備商				
	類型(性質)：	章程修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案內容內國法化。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「船旗國新增裁量事項」: (1)：線性熱探測器須依歐洲標準(EN) 54-22:2015 和國際電工委員會(IEC) 60092-504 進行測試，但主管機關可決定替代的測試標準 (2)：熱探測器和線性熱探測器應在主管機關滿意的溫度範圍內運作，並應避免探測器過於遲鈍或過於靈敏				
	相關文件：	SOLAS、MSC.550(108)、MSC.1/Circ.1615				
	摘要內容：	一、 背景：2010 年起，駛上駛下客船的火災事故頻傳，顯示該船型的消防設計極需改善。為此，本次會議採納海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2 章修正案(MSC.550(108)決議案)和國際消防安全系統章程(FSS Code)修正案(本案)，以降低駛上駛下客船的車輛空間、特種空間和駛上駛下空間的火災發生率。 二、 修正內容： (一) 新增第 7 章第 2.5 段(駛上駛下客船載運車輛之露天甲板上的固定式水基滅火裝置)：詳述 SOLAS 第 II-2 章有關駛上駛下客船載運車輛之露天甲板上的固定式水基滅火裝置之要求，適用於 2026 年 1 月 1 日以後建造的駛上駛下客船： 1. 固定式水基滅火裝置的保護區域涵蓋載運車輛之露天甲板的全長及全寬。固定式水砲(monitor)須能將水輸送至存放車輛之區域(包含載運車輛之露天甲板)。(第 2.5.1 段) 2. 固定式水砲的總容量，應提供保護區域每平方公尺至少 2 公升/分鐘的水量，且每個水砲的輸出量不得低於 1,250 公升/分鐘，並確保水是均勻分佈的。(第 2.5.2 段) 3. 在無風條件(still air condition)下，從水砲到其前方保護區域最遠處，不得超過水砲噴射距離(monitor throw)的 75%。(第 2.5.3 段) 4. 水砲應設置在保護區域外的安全位置，並確保其供水暢通。露天甲板的水砲應設置在其出水口不會被車輛遮蔽的位置。水砲覆蓋不到的區域，須由水噴嘴(water nozzle)保護。噴嘴之設計及安裝須考慮到天氣條件，並提供覆蓋區域每平方公尺 5 公升/分鐘的水量，並在易觸及處設有釋放控制裝置。(第 2.5.4 段)				

5. 水砲應隨時可用，並能持續供水。供水裝置須能依要求之水量，同時提供給載運車輛的露天甲板的全寬，以及前後長度 40 公尺或露天甲板長度(如露天甲板長度小於 40 公尺)。(第 2.5.5 段)
6. 水砲可由消防總管、其他固定式水基滅火系統的消防泵或提供連續海水供應的專用泵供水，但應符合對應之規定。(第 2.5.6 段)

(二) 第 9 章(固定式火災探測和火災警報系統)，適用於 2026 年 1 月 1 日以後建造之船舶：

1. 新增線性熱探測器(linear heat detector)相關要求：
   (1). 線性熱探測器須依據歐洲標準(EN) 54-22:2015 和國際電工委員會(IEC) 60092-504 進行測試(以確定可在預期的溫度範圍內運作)，但主管機關可決定替代的測試標準。在較高的溫度上升速率，熱探測器和線性熱探測器應在主管機關滿意的溫度範圍內運作，並應避免探測器過於遲鈍或過於靈敏。(第 2.3.1.3~5 段)(補充：針對其他探測器亦有類似的主管機關裁量事項，目前係要求個案認定)

193	Para 9/2.3.1.2	Sensitivity limits of smoke detectors in other spaces 其他空間之感煙偵測器之敏感極限	其他空間之感煙偵測器之敏感極限應使主管機關滿意	個案認定。
194	Para 9/2.3.1.3	Heat detectors temperature limits 熱感溫度限定	熱感溫度之限定應使主管機關滿意	個案認定。

   (2). 線性熱探測系統的感測電纜間距不得大於 9 公尺，且電纜與艙壁之間的距離不得大於 4.5 公尺。(第 2.4.2.2 段)
2. 新增偵煙附定溫探測器(combined smoke and heat detector)的間距要求(表格 9.1)：
   (1). 每一探測器的最大地面覆蓋面積(floor area)：74 平方公尺。
   (2). 中心點最大間距：9 公尺。
   (3). 距艙壁的最大距離：4.5 公尺。
3. 新增對於駛上駛下客船之視覺與聽覺消防信號要求(第 2.5.1.2~2.5.1.4 段)：
   (1). 應採取一致的警報呈現方式，包括措辭、詞彙、顏色和位置。駕駛台須可立即識別警報，且不受噪音或擺放位置影響。
   (2). 警報介面應提供可尋址性(addressability)，使船員能查詢警報歷史、最新的警報及解除警報的方法(同時確保觸發條件進行中的警報仍清楚可見)。
   (3). 在車輛裝卸過程中，可暫時關閉特種空間和駛上駛下空間的煙霧探測器功能(但不得關閉熱探測或手動警報按鈕(manual call point)之功能)，並須依據裝卸時間設定關閉時間，以在預定時間後自動恢復。駕駛台中央單元(central unit)須顯示探測器是否關閉。

中檢驗查核項目，故不符合者將無法完成初次檢驗取得證書。

港口國：N/A

沿岸國：N/A

影響評估：此為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.556(108)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
（一）交通部於 2023 年 12 月 29 日依交航(一)字第 11298301061 號公告採用 MSC.477(102)、MSC.501(105)決議案。
（二）依據船舶危險品裝載規則第 2 條：船舶除遊艇及小船外，其危險品之裝卸及載運應依本規則規定。航行國際航線船舶之分類、識別、聯合國規格裝物、包裝規則、標記、標示、標牌、運輸文件、儲存隔離、裝卸處理、緊急應變、運具設施、人員訓練管理、通報及保安，應符合國際海運危險品章程及其修正案、防止船舶污染國際公約附錄 III 防止海上載運包裝型式有害物質污染規則及其修正案規定。
（三）依據船舶法第 34-1 條第 2 項：危險品名稱，由航政機關公告之。
（四）依據船舶法第 34 條，我國載運危險品之船舶應具備相應之適載證書，或經主管機關委託之驗船機構檢驗入級並具備國際公約證書；並於船舶法第 91 條規定相關罰則。載運危險品之船舶，應符合下列條件：
1. 2018 年 11 月 6 日船舶法修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備主管機構委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記。
2. 2018 年 11 月 6 日船舶法修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 VII 章；國際海事危險品章程
SOLAS VII；IMDG Code</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案屬「IMO 強制性文書」，且我國已有對應之相關監管措施。故建議以「實質法規命令」位階，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用時採用該修正案。並建議依據船舶法第 34-1 條公告最新之危險品名稱。

裁量事項之建議：
建議依據該修正案生效日期公告採用，若後續我國船舶有使用本案修正內容之需求，可再酌情提前實施。

影響評估：
1. 此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。
2. 查我國過往尚未針對 IMDG Code 之載運貨物標準提前實施之案例(過往也未接獲該需求)，且我國若提前實施該修正案，船舶所有人需</td><td rowspan="9">建議作法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

依船舶法第 34 條規定，2018 年 11 月 6 日後建造或輸入之此類船舶須持有國際公約證書並入級主管機關委託之驗船機構，可直接依國際公約要求辦理(總噸位未滿 500 者則由造船技師核發之適載文件)。並依據船舶法 34-1 條公告最新之危險品名稱。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際海事危險品章程修正案
Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">載運包裝型式危險品之所有船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、食品藥物管理署、海洋保育署、化學物質管理署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案內容內國法化。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」：參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」附件 4，航港局已進行梳理，但目前尚未完成後續因應。
船旗國新增裁量事項：是否自願將本次修正之內容提前一年實施。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.1/Circ.1588/Rev.3</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 經海事安全委員會第 87 屆會議決議，國際海事危險品章程(IMDG Code)應每兩年修正一次，並每四年制定該章程的綜合文本(consolidated text)。
(二) 本次因應實務狀況全文修正 IMDG Code(修正案 42-24)。主管機關得自願提前一年實施本次修正之內容。
二、 本決議案全文修正 IMDG Code，修正內容概要如下：
(一) 更新允許含有機過氧化物之包裝件清單。(第 2.5.3.2.4 段)
(二) 更新危險品清單。(第 3.2 章)
(三) 更新適用於特定物質、材料或物品的特殊規定。(第 3.3 章)
(四) 自 2028 年 1 月 1 日起，直接安裝在貨物運輸單元(cargo transport unit)(如貨櫃)內部或外部的資料記錄器、感測器和貨物追蹤設備，新增須符合溫度等級 T4、防爆等級 IIB 和防護等級 IP65 之要求(定義如下表)。冷凍貨櫃上或其內部的上述設備須在 2032 年 1 月 1 日以前符合要求。(第 5.5.4 段)
<table>
<tr><th></th><th>等級</th><th>參考標準要求(IEC、CNS 3376-0)</th></tr>
<tr><td>溫度等級</td><td>T4</td><td>防爆電氣設備之最高表面溫度：135℃</td></tr>
<tr><td>防爆等級</td><td>IIB</td><td>IIB(氣體)：位於容易發生沼氣之礦坑以外之爆炸性氣體(如乙烯)環境之電機設備。</td></tr>
<tr><td>防塵等級</td><td>IP65</td><td>第一個數字 6 表示：產品具有完全防塵的能力。粉塵無法進入縫隙，因此在任何情況下都無法損壞設備或是污染內部。
第二個數字 5 表示：保證設備可防止噴射水柱滲入。</td></tr>
</table>
(五) 修正海洋污染物(marine pollutant)的包裝規定。(第 2.10.2.7 段)</td></tr>
</table>

		(六) 更新/新增名詞定義：可回收塑膠材料(recycled plastics material)、填充度(degree of filling)、金屬粉末、爆炸或煙火效應(explosive or pyrotechnic effect)。 (七) 新增「納離子電池」載運要求。(第 2.9.2 段) (八) 依據現行 IMDG Code 規定，基因改造生物(GMO)或基因改造微生物(GMMO)，要經原產國、過境國和目的國主管機關授權後，才可不受該章程約束(針對生物本身)。本次修正係因 IMO 考量到 COVID-19 之經驗，為加速藥品(疫苗)之運送並簡化相關流程，澄清含有基因改造生物(GMO)或基因改造微生物(GMMO)之「藥品」，可直接不適用本章程規定。 (補充：上述藥品，包含已包裝成可隨時服用者，或正在進行臨床試驗者(如疫苗)) (九) 更新附件 B-術語表(Glossary of terms)，該表針對各貨物提供概要性敘述。	查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。 3. 總噸位未滿 500 者，自 2018 年 11 月 6 日修正之船舶法條文施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記者，免依前二款規定辦理。 二、 港口國：依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容 (航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為執行之依據。 三、 沿岸國：N/A	在提前實施當下立即申請檢驗以配合新載運標準，爰建議維持公約修正案生效之時間點。 **監管方式：** **船旗國：**欲載運相關包裝型式危險品貨物之船舶，應取得相關適載證書或公約證書，爰未符合相關規定之船舶，則無法取得相對應之適載證書或公約證書(即無法載運該類物質)。 依據船舶法第 28-3 條以及船舶危險品裝載規則第 115-2 條，得不定期對船舶之緊急應變、保安、事故通報、適載文件及危險品作業程序文件完備進行抽查；並於船舶法第 92 條訂定相關罰則。 **港口國：**於 PSC 登輪檢查時，得查證該船之相關適載證書已包含所載運之包裝型式危險品貨物。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生					

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">10.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.557(108)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。(即包含 MSC.215(82))
(二)、適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。
(三)、依據船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
二、 港口國：依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
三、 沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章
SOLAS II-1</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

參考 IMO 履約章程文件要求義務之未盡清單(A.1187(33)決議案)附錄 5 所列出之所有 IMO 強制性文書列表，MSC.215(82) 決議案被歸類於此類，故本案屬「IMO 強制性文書」，故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。(可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案(MSC.558(108)) 一併公告採用)

影響評估：
此修正內容僅為配合 NACE 組織名稱修改為 AMPP，無實質影響。

監管方式：
此修正內容僅為配合 NACE 組織名稱修改為 AMPP，無實質影響。</td><td rowspan="9">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">海水壓載專用艙防護塗層性能標準(經修訂之 MSC.215(82)號決議案)修正案
Amendments to the Performance Standards for Protective Coatings for Dedicated Seawater Ballast Tanks (Resolution MSC.215(82), as Amended)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、認可組織(RO)、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>性能標準(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.215(82)、MSC.1/Circ.1330/Rev.1、MSC.1/Circ.1399/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 3-2.2(海水壓載專用艙和散裝船的雙船殼空間(double-side skin spaces)之防護塗層)，所有船舶的海水壓載專用艙及船長 150 公尺以上之散裝船的雙船殼空間，其塗層須符合本決議案標準，適用 2008 年 7 月 1 日以後簽約建造之總噸位 500 以上的船舶。
(二) 國際塗裝工程協會(NACE)於 2021 年 1 月起與保護塗裝協會(SSPS)合併，並更名為材料性能與防護協會(AMPP)。
(三) AMPP 於 2022 年 4 月修改塗層檢查員認證等級名稱，如下：
1. AMPP 基礎塗層檢查員(原為 NACE 等級 1 塗層檢查員)
2. AMPP 認證塗層檢查員(原為 NACE 等級 2 塗層檢查員)
3. AMPP 高級認證塗層檢查員(原為 NACE 等級 3 塗層檢查員)
二、 因應上述背景，將本性能標準第 6.1.1 段所述之 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。(註：僅修正名詞，無實質變動)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彬 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th>建議做法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">11.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.558(108)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。(即包含 MSC.288(87))
(二)、依據船舶法第 30 條：適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。
(三)、依據船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
二、 港口國：依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
三、 沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章
SOLAS II-1</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

參考 IMO 履約章程文件要求義務之未盡清單(A.1187(33)決議案)附錄 5 所列出之所有 IMO 強制性文書列表，MSC.288(87) 決議案被歸類於此類，故本案屬「IMO 強制性文書」，故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。(可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案(MSC.557(108))一併公告採用)

影響評估：
此修正內容僅為配合 NACE 組織名稱修改為 AMPP，無實質影響。

監管方式：
此修正內容僅為配合 NACE 組織名稱修改為 AMPP，無實質影響。</td><td rowspan="9">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">原油油輪貨油艙防護塗層性能標準(經修訂之 MSC.288(87)號決議案)修正案
Amendments to the Performance Standard for Protective Coatings for Cargo Oil Tanks of Crude Oil Tankers (Resolution MSC.288(87), as Amended)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之國際航線總噸位 500 以上之原油油輪</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、認可組織(RO) 、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>性能標準(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.288(87)、MSC.1/Circ.1330/Rev.1、MSC.1/Circ.1399/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 3-11.3.1(原油油輪貨油艙防護塗層)，原油油輪的所有貨油艙，其塗層須符合本決議案標準，適用 2013 年 1 月 1 日以後簽約建造之載重噸 5000 以上的原油油輪。
(二) 國際塗裝工程協會(NACE)於 2021 年 1 月起與保護塗裝協會(SSPS)合併，並更名為材料性能與防護協會(AMPP)。
(三) AMPP 於 2022 年 4 月修改塗層檢查員認證等級名稱，如下：
1. AMPP 基礎塗層檢查員(原為 NACE 等級 1 塗層檢查員)
2. AMPP 認證塗層檢查員(原為 NACE 等級 2 塗層檢查員)
3. AMPP 高級認證塗層檢查員(原為 NACE 等級 3 塗層檢查員)
二、 因應上述背景，將本案第 6.1.1 段所述之 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。(註：僅修正名詞，無實質變動)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">12.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.559(108)</td><td rowspan="11">一、 船旗國：
（一） 交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。(即包含 MSC.402(96))
（二） 另交通部於 2023 年 12 月 29 日以交航(一)字第 11298301051 號公告採用 LSA Code 之相關修正案。
（三） 依船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
（四） 依船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
（五） 依船舶設備規則第 30 條，救生設備之型式、材料與製造，應經航政機關或驗船機構之認可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並應於船舶離港前及航程中，隨時保持有效可用狀態。
二、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 III 章；國際救生設備章程
SOLAS III；LSA Code</td><td rowspan="10">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

參考 IMO 履約章程文件要求義務之未盡清單(A.1187(33)決議案)附錄 5 所列出之所有 IMO 強制性文書列表，MSC.402(96) 決議案被歸類於此類，故本案屬「IMO 強制性文書」，故建議以「實質法規命令」方式，於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。
(可併同本次新增之相關 SOLAS 修正案 MSC.554(108)、MSC.535(107) 一併公告採用)

影響評估：
此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。

監管方式：
本次修正內容係對</td><td rowspan="10">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">救生艇和救難艇、降落設備和釋放裝置的維護、徹底查驗、操作試驗、大修和修理要求(MSC.402(96)決議案)修正案
Amendments to the Requirements for Maintenance, Thorough Examination, Operational Testing, Overhaul and Repair of Lifeboats and Rescue Boats, Launching Appliances and Release Gear (Resolution MSC.402(96))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.402(96)、MSC.535(107)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) MSC.402(96)決議案為律定救生艇和救難艇、降落設備和釋放裝置的維護、徹底查驗、操作試驗、大修和修理之要求。
(二) 依據國際救生設備章程(LSA Code)修正案(MSC.535(107)決議案)，已對於全圍蔽救生艇新增通風要求，並適用於 2029 年 1 月 1 日以後安裝至船上之全圍蔽救生艇。故 MSC.402(96)決議案亦應配合修正以納入救生艇通風系統的檢查和試驗要求。
二、 因應上述背景，修正第 6.2.3 段：為確保救生艇(包括自由降落救生艇)、救難艇和快速救難艇狀況和操作良好，新增需於年度徹底查驗及操作試驗對通風系統(如有安裝)進行檢查。</td></tr>
</table>

				於救生/救難艇之檢查及試驗要求，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。	

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">13.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.560(108)</td><td rowspan="10">一、 會員國：
（一）依船員法第 16 條，已將 STCW 公約對於船員之相關訓練要求納入。
（二）我國已於 2018 年完成「執行國際公約 STCW 公約履約文件」並通過獨立評估作業，並於 2024 年 7 月完成第 5 次獨立評估作業，依據評估結果顯示，我國各項作業均符合 STCW 國際公約相關強制性規定。
（三）依船員法第 89 條：本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。
（四）依船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 18 條：船員訓練需由航政機關委託或核准國內船員訓練機構辦理，其訓練計畫、課程由船員訓練機構依航海人員訓練國際公約要求擬訂並報航政機關核可後實施。
二、 船旗國、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">航海人員訓練、發證及當值標準國際公約
STCW</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船員組)

考量本案屬「IMO 強制性文書」，而我國航港局船員組亦定期配合檢視我國船員訓練相關規定，以與國際接軌。建議將相關資訊提供予航港局船員組，以利後續將其納入船員訓練機構培訓內容。

影響評估：
此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。

監管方式：
依船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 18 條：船員訓練需由航政機關委託或核准國內船員訓練機構辦理，其訓練計畫、課程由船員訓練機構依航海人員訓練國際公約要求擬訂並報航政機關核可後實施。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A 部分修正案
Amendments to Part A of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船員組)、船員訓練機構</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">STCW</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 依據 STCW Code A-VI/1 規定之基本訓練(basic training)，在船上受僱或從事船舶業務的船員，在被指派執行船上職責前，應接受適當的基本培訓或指導，包含：
(一) 人員求生技能(personal survival technique)(內容如 STCW Code 表 A-VI/1-1)
(二) 防火及滅火(內容如 STCW Code 表 A-VI/1-2)
(三) 基礎急救(內容如 STCW Code 表 A-VI/1-3)
(四) 人員安全及社會責任(內容如 STCW Code 表 A-VI/1-4)
二、 本次修正人員安全及社會責任(表 A-VI/1-4)，新增防止和應對霸凌和騷擾(包括性侵犯和性騷擾(Sexual Assault And Sexual Harassment, SASH))之培訓內容，如下表：
<table>
<tr><th>第 1 欄</th><th>第 2 欄</th><th>第 3 欄</th><th>第 4 欄</th></tr>
<tr><td>適任性
(Competence)</td><td>知識、瞭解及熟練
(Knowledge, understanding and proficiency)</td><td>適任性證明方法
(Method for demonstrating competence)</td><td>適任性評估標準
(Criteria for evaluating competence)</td></tr>
<tr><td>致力於防止和應對霸凌和騷擾，包括性侵犯和性騷擾</td><td>一、 防止霸凌和騷擾：
1. 霸凌和騷擾的基本知識，包括性侵犯和性騷擾以及持續傷害
2. 霸凌和騷擾後果的基本知識，包括性侵犯和性騷擾對受害者、施暴者、旁觀者、利害關係人及其對安全的影響
3. 了解權力動態(power dynamics)、毒品或酒精可能被用來造成導致霸</td><td>從認可之講授或參與認可之課程所獲得之證據予以評估</td><td>始終遵守防止霸凌和騷擾（包括性侵犯和性騷擾）的可接受做法和程序

能夠識別霸凌和騷擾，包括性侵犯和性騷擾以及持續傷害及其影響

始終遵守為介入和報告霸凌和騷擾（包括性侵犯和性騷擾）而設計的</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

				凌、騷擾（包括性侵犯和性騷擾）的脅迫情況 二、 應對霸凌和騷擾： 1. 辨識霸凌和騷擾(包括性侵犯和性騷擾)之能力 2. 採取行動介入和報告霸凌、騷擾（包括性侵犯和性騷擾）的基本知識 3. 了解創傷知情(trauma-informed)的基本原則以及如何為受害者、旁觀者和自己提供適當援助		可接受做法和程序			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生								

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
14.	決議案號：	MSC.561(108)		一、 會員國：我國漁船船員之資格、訓練、發證、職責、等規定，係由「漁船船員管理規則」訂定。 二、 船旗國、港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	漁船人員訓練、發證和當值標準國際公約 STCW-F			**建議做法： (建議主政單位：農業部漁業署)** 建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續內國法作法。	**建議做法： (建議主政單位：農業部漁業署)** 建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續內國法作法。
	中英文標題：	1995 年漁船人員訓練、發證和當值標準國際公約(STCW-F)修正案 Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	主管機關(農業部)				
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將本修正案內容內國法化 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: 包含訂定漁船船長對應之等效總噸位、有限水域(Limited waters)之範圍、人員資格之額外接受條件。 (補充有關船長對應之總噸位的原文內容，如下： For the purpose of this Convention, the Administration may decide to use thefollowing gross tonnage in place of length (L) as the basis for measurement for all chapters: .1 a gross tonnage of 300 shall be considered equivalent to a length (L) of 24 metres; and .2 a gross tonnage of 950 shall be considered equivalent to a length (L) of 45 metres.)				
	相關文件：	MSC.562(108)、MSC.1/Circ.1678、STCW-F Code				
	摘要內容：	一、 背景：IMO 考量 2012 年開普敦協定及相關影響，對漁船人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW-F)進行全面審查，在本次會議採納 STCW-F 公約修正案並新增漁船人員訓練、發證和當值標準章程(STCW-F Code)，以落實漁船人員相關規定。 二、 修正內容概要如下： (一) 為統一實施公約規定，說明 STCW-F Code A 部分為 STCW-F 的強制性規定，STCW-F Code B 部分為建議性指南，但會員國應盡可能考量該指南。 (二) 依據 1978 年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約(1978 STCW Convention)所簽發之體格(健康)檢查證明書，亦適用於漁船人員。 (三) 使用模擬器進行的訓練及能力評估等，須符合 STCW-F Code 相關要求。 (四) 締約方須依 STCW-F 及 STCW-F Code 制定漁船人員的體格(健康)標準及體格(健康)檢查證明書的簽發程序。 (五) 修正船員最低發證要求，包含海上工作經驗、培訓要求、適任標準等。 (六) 對於 2031 年 1 月 1 日前取得證書之船長、幹部船員及電信員，各締約方須將原適任標準與 STCW-F Code A 部分規定的適任標準進行比較，確認船員是否需接受適當的知識更新(refresher and updating)訓練或評估，並須依據 STCW-F Code A-II/7 或 A-II/8 制定知識更新課程。				

		(七) 申請發證者若持有依據 1978 STCW Convention 簽發的有效專業訓練證書(certificate of proficiency)，無需進行重新評估。 (八) 須確保當值人員不會因疲勞而降低效率。船舶發航時，須確保第一個和隨後交接的當值人員已獲得充分休息並具備執行相關職務的能力。 (九) 有關漁船上須遵守的基本當值原則，新增： 1. 負責航行當值的幹部船員須待在駕駛台或相關位置，如海圖室或駕駛台控制室。 2. 當值期間，電信員負責在適當頻率保持連續的無線電當值。 3. 依據 STCW-F Code 規定，在輪機長的指導下，負責輪機當值的幹部船員須隨時待命前往機艙，並在需要時親自出現在機艙。 4. 保持適當且有效的當值。 三、 補充：因應 STCW-F 及 STCW-F Code 有關漁船人員的體格(健康)規定，本次會議批准了漁船人員體格(健康)準則(Guidelines on the medical examination of fishing vessel personnel) (MSC.1/Circ.1678)。		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生					

MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">15.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.562(108)</td><td rowspan="10">同 MSC.561(108)之說明</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">漁船人員訓練、發證及航行當值標準國際公約
STCW-F</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：農業部漁業署)

建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續內國法作法。</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：農業部漁業署)

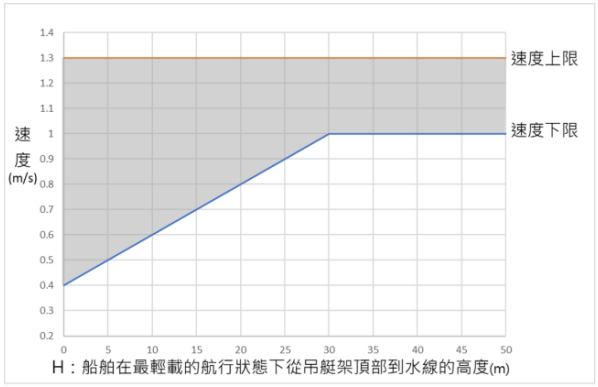
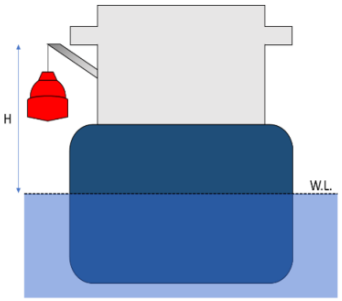
建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續內國法作法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">漁船人員訓練、發證和航行當值標準章程(STCW-F Code)
Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel Code (STCW-F Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(農業部)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01(同(STCW-F)修正案)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將本章程內容內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A
「新增裁量事項」: 包含輪機長、大管及輪機員之證書填寫方式、規定豁免範圍及條件，以及研議 B 部分建議性指南之處理方式。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">STCW-F、MSC.561(108)、MSC.1/Circ.1678</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 為確保所有漁船人員具備足夠的專業知識與技能，以保障海上安全、海上財產及保護海洋環境的方式履行職責，需建立詳細的強制性適任標準。
(二) 國際海事組織(IMO)於本次會議採納 1995 年漁船人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW-F)修正案(MSC.561(108)決議案)，明確將漁船船員訓練、發證和航行當值標準章程 A 部分作為補充公約的強制性規定。
二、 漁船人員訓練、發證及當值標準章程(STCW-F Code)架構與航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)相似，旨在為漁船人員的訓練、發證及當值建立明確的標準。STCW-F Code 分為 A、B 兩部分，其中 A 部分為強制性標準、B 部分為建議性指南。架構如下圖：
 

(圖：漁船人員訓練、發證及當值標準章程(STCW-F Code)架構)</td></tr>
</table>

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
16.	決議案號：	MSC.563(108)		一、 會員國：我國未自行生產相關救生設備。故有關此 IMO 履約章程文件要求義務之未盡清單(A.1187(33)決議案)之主管機關裁量事項，目前係要求個案認定。  二、 船旗國： （一） 交通部於 2000 年 1 月 29 日以交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。另於 2023 年 12 月 29 日以交航(一)字第 11298300971 號公告採用 MSC.402(96)決議案。 （二） 交通部已於 2022 年 10 月 20 日以航舶字第 1111710896 號函，採用本決議案之前一版本修正案(MSC.488(103))做為我國航政監理指引。 （三） 另交通部於 2023 年 12 月 29 日以交航(一)字第 11298301051 號公告採用 LSA Code 之相關修正案。 （四） 依船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 （五） 依船舶檢查規則第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 （六） 依船舶設備規則第 30 條，救生設備之型式、材料與製造，應經航政機	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 III 章；國際救生設備章程 SOLAS III；LSA Code			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案非「IMO 強制性文書或我國已採納章程註解所列準則或指南」，且考量我國未自行生產相關救生設備，故建議可暫不處理，待後續國內有相關救生設備製造商時，再以「行政規則」位階處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案 Amendments to the Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances (Resolution MSC.81(70))				
	適用船舶	海上人命安全國際公約(SOLAS)適用之船舶(國際航線之客船及總噸位 500 以上之貨船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、造船廠、船舶所有人、救生設備之服務供應商				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(會員國：依 SOLAS 第 III 章規則 5，應確認其國內救生設備製造商之產品測試符合規定) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、MSC.554(108)、MSC.1/Circ.1628/Rev.2、LSA Code、MSC.488(103)				
	摘要內容：	一、 背景：救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)係依據國際救生設備章程(LSA Code)進行制定，以提供救生設備原型測試以及生產和安裝測試之要求。 二、 本次修正內容概要如下： (一) 第 2.8.7.1 段現行規定，要求受試者穿著候選救生衣「未翻轉」(面朝下翻轉到面朝上)的次數不得超過參考測試裝置(Reference Test Device, RTD)的次數。為提升救生衣水中性能，本次刪除「未翻轉」次數的要求，修正為：在每次翻正測試(righting test)結束時，每個測試對象應保持仰面姿勢，使鼻子和嘴巴不被水淹沒。 補充：參考測試裝置(Reference Test Device, RTD)即符合救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)之標準救生衣。 (二) 依據現行救生艇筏或救難艇從吊艇架頂部下降到水面的速度公式(第 6.1.2 及 6.1.5 段)，大型船舶計算所得的下降速度將會過快。故本次修正律定最大與最小速度限制，以符合實務狀況： 1. 最小速度限制：滿載救生艇筏或救難艇下降到水面的速度，不得小於下式計算值或 1m/s，以較小者為準。 下降速度(m/s) = 0.4 + 0.02*H H：船舶在最輕載的航行狀態下從吊艇架頂部到水線的高度(m) 2. 最大速度限制： (1) 滿載救生艇筏或救難艇最大下降速度為 1.3m/s。 (2) 若滿足 LSA Code 第 6.1.2.10 段條件，主管機關可接受最大下降速度超過 1.3 m/s				

		  (圖：吊架下水式救生艇筏或救難艇下降速度示意圖)	關或驗船機構之認可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並應於船舶離港前及航程中，隨時保持有效可用狀態。 三、 港口國、沿岸國：N/A。		

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
17.	決議案號：	MSC.564(108)			本案為資訊性文件，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				本案為資訊性文件，建議無須處理。	本案為資訊性文件，建議無須處理。
	中英文標題：	胡塞武裝襲擊商船和船員而導致紅海和亞丁灣的保全局勢 Security Situation in the Red Sea and Gulf of Aden Resulting from Houthi Attacks on Commercial Ships and Seafarers					
	適用船舶	國際航線預計航行至紅海和亞丁灣之船舶					
	影響對象	IMO 會員國					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：N/A 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 背景：自 2023 年 11 月 19 日起，胡塞武裝俘虜了 M/V Galaxy Leader 的 25 名海員，並在 2024 年 2 月 18 日對 M/V Rubymar 進行飛彈襲擊，導致該船沉沒。胡塞武裝對經過紅海和亞丁灣的船舶進行非法和無理襲擊，造成無辜船員死亡。 二、 國際海事組織(IMO)發布本決議案，譴責胡塞武裝並要求立即停止攻擊商船。並且為提升經過紅海和亞丁灣的所有船舶及船員安全，IMO 將與會員國和業界合作，密切監測事態發展。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

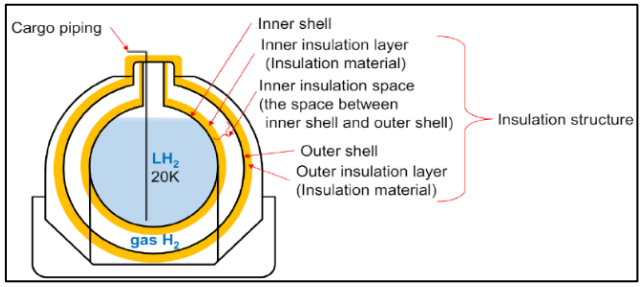
MSC 108 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">18.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.565(108)</td><td rowspan="10">一、交通部於 2016 年 3 月 11 日以交航（一）字第 10598000281 號，採用 MSC.370（93）「國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)修正案」。並於 2023 年 12 月 28 日交航(一)字第 11298301021 號公告採用 IGC Code 相關修正案。
二、船旗國：
依據船舶法第 33 條：裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件：
(一) 船舶法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備主管機關委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格，並核發或換發證書。
(二) 船舶法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。
(三) 總噸位未滿 150 者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨油，或總噸位未滿 500 者裝載散裝固體貨物，自船舶法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格並核發或換發證書者，免依前二款規定辦理。
三、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 VII 章；國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程
SOLAS VII；IGC Code</td><td rowspan="9">建議做法：

本案為載運液化氫之臨時建議，非「IMO 強制性文書或我國已採納章程註解所列準則或指南」，建議以「行政指導」位階處理。

因現行國輪尚未有此類液化氫氣運輸船，故建議可先不處理，待後續需要時再行函文周知我國認可組織(RO)、造船廠，以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約專區(安全)。</td><td rowspan="9">建議做法：

現行國內航線並無此種船舶，故建議毋須特別處理。

補充：依船舶法第 33 條規定，2019 年 11 月 28 日後建造或輸入總噸位 150 以上之此類船舶須持有國際公約證書並入級主管機關委託之驗船機構，可直接依國際公約要求辦理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之載運散裝液化氫臨時建議
Revised Interim Recommendations for Carriage of Liquefied Hydrogen in Bulk</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用且載運液化氫之船舶(液化氫氣運輸船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：N/A
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」：N/A(須由主管機關同意或滿意之內容，考量本案尚屬臨時性建議(行政指導位階)，故可暫不處理)</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.420(97)(建議性)、IGC Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 雖然載運散裝液化氫之船舶應符合國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)要求，但 IGC Code 第 19 章並未針對載運液化氫提出明確規定及標準，故海事安全委員會已採納載運散裝液化氫臨時建議(MSC.420(97)決議案)，供各單位參考使用。
(二) 本臨時建議目前主要規範採用「真空絕熱」(vacuum insulation)的貨物圍護系統，然而隨著圍護系統尺寸的增加，其結構要同時滿足真空絕熱及強度要求也變得更加困難，故有會員國提出「內部絕熱空間(inner insulation space)」的新型圍護系統。
二、 因應上述新設計，本次新增不同絕熱方式之圍護系統，並將架構內容分為：
(一) A 部分：總則(適用任何類型貨物圍護系統的船舶)；
(二) B 部分：採用真空絕熱的獨立櫃貨物圍護系統；
(三) C 部分(本次新增)：在內部絕熱空間使用絕熱材料和氫氣的獨立櫃貨物圍護系統。
三、 在內部絕熱空間使用絕熱材料和氫氣的獨立櫃貨物圍護系統之構造(如下圖所示)：
(一) 貨艙視為內殼(inner shell)，並在內殼外側設置絕熱結構，包含內絕熱空間、外殼(outer shell)及外絕熱層(outer insulation layer)。
(二) 內部絕熱空間須填充氫氣，以防止內殼表面的低溫導致空氣中氣體凝結成液體。
 

(圖：貨物圍護系統示意圖)</td></tr>
</table>

		四、 補充：採用真空絕熱的獨立櫃貨物圍護系統之構造，則在內外殼之間採用真空，利用真空的特性來達到隔熱效果。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生					

MSC 108 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
19.	決議案號：	MSC.530(106)/REV.1		一、 船旗國： （一）我國相關航行設備航海儀器之規定，撰寫於船舶設備規則第六編「航行儀器設備」，但現行法規中尚未納入有關電子航海圖(ECDIS)之性能標準要求。 （二）有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶，皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定及相關設備之性能標準。 二、 港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 V 章 SOLAS V			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(安全)。 並建議可額外發函通知可組織(RO)依據 MSC.232(82)、MSC.86(70)、MSC.64(67)以及 A.817(19)決議案進行檢驗。 若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通告，亦可依據該通告辦理。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 依據 SOLAS 規定，僅要求國際航線船舶須備有 ECDIS(適用範圍如摘要內容第二點)，但考量 SOLAS 第 V 章適用所有船舶，故建議後續可評估是否於我國船舶設備規則第六編「航行儀器設備」中，新增 ECDIS 應符合 IMO 相關性能標準（如：MSC.530(106)、MSC.232(82)、MSC.86(70)、MSC.64(67)、A.817(19))，以便國內線國輪欲使用 ECDIS 時有所依循。
	中英文標題：	電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準 Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)				
	適用船舶	國際航線使用 ECDIS 之船舶				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組、航務中心)、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	性能標準(建議性)	生效日期：	2029.01.01		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：要求 2029 年 1 月 1 日以後新安裝之 ECDIS 應至少符合本性能標準 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.232(82)、MSC.86(70)、MSC.64(67)、A.817(19)、MSC.530(106)				
	摘要內容：	一、 背景：依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 V 章規定，電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)之性能標準不得低於 IMO 所建議之性能標準。 二、 本次修正內容概要如下： (一) 要求 2029 年 1 月 1 日以後新安裝之 ECDIS，應使用標準格式發送和接收航線計畫，並應使用可安全保護訊息的服務介面。 (1). 標準格式參考國際電工委員會(IEC) 61174/IEC 63173-1； (2). 訊息安全保護參考 IEC 63173-2。 (二) 船舶應將接收到的航線計畫視為初步指示，並在 ECDIS 標示僅供航線計畫使用。船長應依據 SOLAS 第 V 章規則 34(安全航行並避免危險情況)和 V 章規則 34-1(船長決定權)管控所接收到的航線計畫。 (三) 船與岸之間所交換的航線計畫應含航線時間表，包括預計出發時間和預計抵達時間。 (四) 船舶若在航行期間改變航線，應將更新的航線計畫發送給岸上海事服務提供者(shore-based maritime service provider)。對於岸上海事服務提供者所接收到的航線計劃，應在船長確認後才可用於航線監控。 補充：前述之岸上海事服務提供者，應指船舶交通服務系統(Vessel Traffic Service)，其功能為管控商港區域船隻進出港口航行秩序，及提供船舶航行所需訊息，同時提醒行經該區域附近船舶注意航行安全。 三、 本決議案取代 MSC.530(106)決議案。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1212/Rev.2</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一)、交通部已於2023年12月29號交航(一)第11298300971號公告採用1974年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988年議定書及其後續72件修正案，於2024年1月1日生效。
(二)、依我國船舶法30條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第92條規定相關罰則。
(三)、船舶檢查規則第3條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
二、港口國：我國依商港法第58條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
三、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 及 III 章
SOLAS II-1 and III</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。
建議依據行政程序法第159條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。

若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。

(註：目前國際航線國輪尚無使用此替代設計和布置之情形)</td><td rowspan="9">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之 SOLAS 第 II-1 及 III 章替代設計與佈置評估準則
Revised Guidelines on Alternative Design and Arrangements for SOLAS Chapters II-1 and III</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、船舶設計公司</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.1/Circ.1212/Rev.1、MSC.1/Circ.1212</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 若船舶設計和布置符合要求之目的並提供同等安全水平，海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 55 及第 III 章規則 38 允許船舶使用替代設計和布置。
(二) 船舶欲使用替代設計和布置時，應基於 IMO 所訂定之準則(MSC.1/Circ.1212)，向主管機關提供工程分析(engineering analysis)結果；主管機關亦應參考該準則進行評估及認可。
二、 本次新增附件 6：SOLAS 第 II-1 章 C 部分(機器安裝)、D 部分(電機設備)和 E 部分(週期性無人當值機艙的額外要求)的替代設計與佈置，提供評估之目標、功能性要求和預期性能標準。
三、 補充：船舶設計與建造次委員會(SDC)考慮修訂 SOLAS 有關船舶推進和操舵裝置之要求(II-1/28~30)，以期後續能納入本通告相關內容。
四、 本通告撤銷 MSC.1/Circ.1212 及 MSC.1/Circ.1212/Rev.1。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="3">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="2">MSC.1/Circ.1310/Rev.2</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="2">海上人命安全國際公約第IV章
SOLAS IV</td><td rowspan="9">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，為宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。

建議可將該資料提供予中央氣象署、航港局航安組，以及基隆海岸電台參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="2">國際海事組織/國際水道測量組織/世界氣象組織之海事安全資訊聯合手冊
Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="2">SOLAS 第 IV 章適用之船舶(ex.國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="2">主管機關(交通部、中央氣象署)、航政機關(航港局航安組)、基隆海岸電台</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：2025 年 1 月 1 日</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="2">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="2">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="2">MSC.1/Circ.1310/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="2">一、 本次會議批准國際海事組織(IMO)/國際水道測量組織(IHO)/世界氣象組織(WMO)之海事安全資訊(MSI)聯合手冊(MSC.1/Circ.1310/Rev.2)，自 2025 年 1 月 1 日實施。
二、 本手冊提供有關航行警告和氣象警報和預報所使用的架構和文本之指引以及範例。IMO 鼓勵會員國盡量使用本手冊，並請船員和參與發布航行警告及氣象警報和預報的人員注意本手冊。
三、 本手冊架構如下：
<table>
<tr><th colspan="2">國際海事組織(IMO)/國際水道測量組織(IHO)/世界氣象組織(WMO)之海事安全資訊聯合手冊架構</th></tr>
<tr><td>1</td><td>一般資訊</td></tr>
<tr><td>2</td><td>海事安全資訊發布</td></tr>
<tr><td>3</td><td>航行警告區(NAVAREA)/次區域/國家協調機構的資源和職責
(補充：航行警告區協調機構，負責整合、整理和發布指定區域的航行警告區警告)</td></tr>
<tr><td>4</td><td>全球航行警告服務的航行警告</td></tr>
<tr><td>5</td><td>航行警告之架構</td></tr>
<tr><td>6</td><td>航行警告之訊息格式</td></tr>
<tr><td>7</td><td>按危險類型劃分的航行警告指南和範例</td></tr>
<tr><td>8</td><td>氣象區(METAREA)協調機構的資源與職責
(補充：氣象區協調機構，負責整合一個或多個國家的氣象和水文服務，在氣象區內準備或發布海洋氣象資訊廣播服務)</td></tr>
<tr><td>9</td><td>氣象警報與預報</td></tr>
<tr><td>10</td><td>氣象警報與預報範例</td></tr>
<tr><td>11</td><td>搜救通知</td></tr>
<tr><td>12</td><td>修訂 IMO/IHO/WMO 海事安全資訊聯合手冊的程序</td></tr>
</table>
四、 本通告取代 MSC.1/Circ.1310/Rev.1。</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彬 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
3.	通告案號：	MSC.1/Circ.1330/Rev.1		同 MSC.557(108)	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-1 章 SOLAS II-1			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。 建議依據行政程序法第159條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。 若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。	此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	經修訂之防護塗層維護和維修準則 Revised Guidelines for Maintenance and Repair of Protective Coatings				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、MSC.215(82)、MSC.557(108)、MSC.1/Circ.1399/Rev.1、MSC.1/Circ.1330				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 3-2.4，船舶維護計畫應包含防護塗層系統維護。主管機關或主管機關認可之組織應基於本準則，驗證船舶防護塗層系統的有效性。 (二) 國際塗裝工程協會(NACE)於 2021 年 1 月起與保護塗裝協會(SSPS)合併，並更名為材料性能與防護協會(AMPP)。 1. AMPP 於 2022 年 4 月修改塗層檢查員認證等級別的名稱，如下： (1). AMPP 基礎塗層檢查員(原為 NACE 等級 1 塗層檢查員) (2). AMPP 認證塗層檢查員(原為 NACE 等級 2 塗層檢查員) (3). AMPP 高級認證塗層檢查員(原為 NACE 等級 3 塗層檢查員) (三) 本次會議採納海水壓載艙專用防護塗層性能標準修正案(經修訂之 MSC.215(82)號決議案)(MSC.557(108)決議案)及原油油輪貨油艙防護塗層性能標準修正案(經 MSC.288(87)號決議案修訂)(MSC.558(108)決議案)案，將 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。 二、 因應上述背景，將本準則第 6.3.2 段所述之 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。(註：僅修正名詞，無實質變動) 三、 本通告撤銷 MSC.1/Circ.1330。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="11">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1399/Rev.1</td><td rowspan="11">同 MSC.558(108)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章
SOLAS II-1</td><td rowspan="10">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，但未涉及認可、驗證及檢驗，僅做為主管機關評估之參考文件，故建議以「行政指導」位階處理。

另考量我國目前未有原油油輪，故建議可暫不處理，待後續我國有相關船舶時，再以「行政指導」位階處理建議函文周知我國認可組織(CR)、輪船商業同業公會全國聯合會參考，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。

若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。</td><td rowspan="10">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之原油油輪貨油艙塗層系統營運中維護與修理程序準則
Revised Guidelines on Procedures for In-Service Maintenance and Repair of Coating Systems for Cargo Oil Tanks of Crude Oil Tankers</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之國際航線總噸位 500 以上之原油油輪</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.215(82)、MSC.557(108)、MSC.288(87)、MSC.558(108)、MSC.1/Circ.1399</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 3-11.3，已訂定原油油輪貨油艙之圖層保護規定及標準，然而，第 II-1 章規則 3-11.5 說明若原油油輪僅運輸及裝卸非腐蝕性之貨物，主管機關可參考本準則(MSC.1/Circ.1399)豁免上述要求，並記錄在豁免證書。
(二) 國際塗裝工程協會(NACE)於 2021 年 1 月起與保護塗裝協會(SSPS)合併，並更名為材料性能與防護協會(AMPP)。
1. AMPP 於 2022 年 4 月修改塗層檢查員認證等級別的名稱，如下：
(1). AMPP 基礎塗層檢查員（原為 NACE 等級 1 塗層檢查員）
(2). AMPP 認證塗層檢查員（原為 NACE 等級 2 塗層檢查員）
(3). AMPP 高級認證塗層檢查員（原為 NACE 等級 3 塗層檢查員）
(三) 本次會議採納海水壓載艙專用防護塗層性能標準修正案(經修訂之 MSC.215(82)號決議案)(MSC.557(108)決議案)及原油油輪貨油艙防護塗層性能標準修正案(經 MSC.288(87)號決議案修訂)(MSC.558(108)決議案)案，將 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。
二、 因應上述背景，將本準則第 6.3.2 段所述之 NACE 等級 2 塗層檢查員修正為 AMPP 認證塗層檢查員。(註：僅修正名詞，無實質變動)
三、 本通告撤銷 MSC.1/Circ.1399。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彬 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">5.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1456/Rev.1</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一) 交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。另於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用於 2024 年 1 月 1 日生效之 SOLAS 公約修正案(MSC.456(101)決議案)。
(二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(三) 船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(四) 有關國際航線貨船之固定式火災偵測及警報系統要求，可對應於船舶防火構造規則第 82 條。
二、 港口國、沿岸國： N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-2 章；國際消防安全系統章程；國際防火測試程序章程
SOLAS II-2；FSS Code；FTP Code</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(安全)。

若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通告，亦可依據該通告辦理。</td><td rowspan="9">本通告為國際公約之統一解釋，無涉及規定內容之修正，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之海上人命安全國際公約第 II-2 章以及國際消防安全系統章程和國際防火測試程序章程之統一解釋
Revised Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2 and the FSS and FTP Codes</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、FSS Code、FTP Code、MSC.1/Circ.1456、MSC.550(108)、MSC.1/Circ.1492</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 本次會議採納 SOLAS 第 II-2 章及第 V 章修正案(MSC.550(108)決議案)，修正 SOLAS 第 II-2 章規則 7.5.5，要求貨船在所有控制站及貨物控制室(all control stations and cargo control rooms)安裝固定式火災偵測及警報系統，預計 2026 年 1 月 1 日生效。
二、 因應上述背景，修正本統一解釋(MSC.1/Circ.1492)，內容概要如下：
(一) 澄清 2026 年 1 月 1 日前建造之貨船，其控制站及貨物控制室不需符合 SOLAS 第 II-2 章規則第 7.5.5.1~7.5.5.3 條有關固定式火災偵測及警報系統之要求。(即 MSC.550(108)決議案之該內容僅適用新造船)
三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1456 及 MSC.1/Circ.1492。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1500/Rev.3</td><td rowspan="10">本案為資訊性文件，與內國法化無關</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 I 章
SOLAS I</td><td rowspan="9">建議做法：

本案為「非締約國無法參與相關合作之締約國事務」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別。

我國並非 IMO 會員國，無法進行提案，建議毋須處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約及相關強制性文書修正案起草指南
Revised Guidance on Drafting of Amendments to the 1974 SOLAS Convention and Related Mandatory Instruments</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1500/Rev.2</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告為提供會員國有關國際海上人命安全公約(SOLAS)及相關強制性文書修正案之起草指南，包含批准和採納相關修正案之程序。
二、 本指南架構如下：
<table>
<tr><th colspan="2">1974 年海上人命安全國際公約及相關強制性文書修正案起草指南架構</th></tr>
<tr><td colspan="2">1.介紹</td></tr>
<tr><td colspan="2">2.目標</td></tr>
<tr><td rowspan="3">3.修正案起草程序事宜</td><td>3.1 修正案生效時間</td></tr>
<tr><td>3.2 修正案管控流程</td></tr>
<tr><td>3.3 準備修正案的注意事項</td></tr>
<tr><td rowspan="3">4.修正案起草指南</td><td>4.1 原則</td></tr>
<tr><td>4.2 具體細節</td></tr>
<tr><td>4.3 規則 1 範例</td></tr>
<tr><td rowspan="5">5.其他–公約基本架構的提醒</td><td>5.1 規定的適用性</td></tr>
<tr><td>5.2 新船/現成船的適用性</td></tr>
<tr><td>5.3 船型</td></tr>
<tr><td>5.4 註解狀態</td></tr>
<tr><td>5.5 人為因素</td></tr>
<tr><td>附錄 1</td><td>規則 1 範例</td></tr>
<tr><td>附錄 2</td><td>公約及相關強制性文書修訂過程的查核/監測表(提案/制定)</td></tr>
<tr><td>附錄 3</td><td>紀錄格式</td></tr>
</table>
三、 本次修正，敘明公約及相關強制性文書修正案之起草，需依據 MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5 附錄 2 進行量能建置(capacity-building)影響評估。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1509/Rev.1</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。(無包含船舶噪音等級章程)
(二)、依據船舶法第 30 條：適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。
(三)、依據船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(四)、依據船舶設備規則第 151 條，針對船舶起居空間已要求應防止船員被曝露於達到有害健康水準的噪音、振動、其他環境因素以及船上化學物品的風險中。
二、港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章、船舶噪音等級章程
SOLAS II-1、Noise Code</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(安全)。
若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通告，亦可依據該通告辦理。

另考量我國尚未採納船舶噪音等級章程，建議後續可於最近一次船舶法第 101 條公告採用時同步採納該章程。

裁量事項之建議：
建議可於後續辦理未詳盡清單檢討時再行處理：
主管機關接受之音量計製造標準：建</td><td rowspan="9">本通告為國際公約之統一解釋，無涉及規定內容之修正，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">船舶噪音等級章程(MSC.337(91)決議案)之統一解釋
Unified Interpretations of the Code on Noise Levels on Board Ships (Resolution MSC.337(91))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">總噸位 1,600 以上適用於海上人命安全國際公約(SOLAS)之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、船舶設計公司</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A
「新增裁量事項」: 主管機關應決定接受之音量計製造標準。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">Noise Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 3-12，要求總噸位 1,600 以上之船舶符合船舶噪音等級章程(Noise Code)之規定。
(二) 為提供音量計(sound level meters)及校正器(calibrator)更具體的校正要求，本次會議批准本統一解釋。
二、 統一解釋修正內容：
(一) 音量計應依據適用之國際電工委員會(IEC) 61672-1(2002-05)類型/等級 1 或主管機關接受之等效標準製造。2016 年 7 月 1 日後不再使用依據 IEC 651/IEC 804 製造的等級/類型 1 的音量計。
(二) 校正器應符合 IEC 60942 (2003-01)標準，並取得音量計製造商的認可。
(三) 澄清音量計及校正器的校正要求：音量計應依據 IEC 61672-3 進行校正、校正器應依據 IEC 60942 附錄 B 標準進行校正。校正標準的版本應與儀器的製造標準版本相對應。
(四) 測量公司應提供定期測試結果以及儀器校正後所符合性能等級之聲明文件(或將該資訊清楚標示於音量計/校正器上)。
(五) 上述做法應在下一次校正到期日前符合(但不得晚於 2026 年 6 月 1 日)。
三、 本通告撤銷 MSC.1/Circ.1509。</td></tr>
</table>

				議依據本案引用之(IEC) 61672-1(2002-05)類型 1/等級 1 標準。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生					

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
8.	通告案號：	MSC.1/Circ.1511/Rev.1		一、船旗國： (一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)、1988 年議定書及其後續 72 件修正案，於 2024 年 1 月 1 日生效。 (二)、依據船舶法第 30 條：適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。 (三)、依據船舶檢查規則第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 二、港口國、沿岸國：N/A。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-2 章 SOLAS II-2			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(安全)。 若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通告，亦可依據該通告辦理。	本通告為國際公約之統一解釋，無涉及規定內容之修正，故建議毋須處理。
	中英文標題：	海上人命安全國際公約第 II-2 章規則第 9 條及第 13 條之統一解釋 Unified Interpretations of SOLAS Regulations II-2/9 and 13				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS				
	摘要內容：	一、 背景：海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2 章規則 13.4(逃生方法)規定需能從機器空間逃生至「安全位置(safe position)」，因液壓油與石油燃料相比具有較低的可燃性，故修正本統一解釋有關「安全位置」之說明。 二、 本次修正澄清從機器空間逃生的「安全位置」範圍(本次修正內容如灰底處)，包含 (一) 對於客船(Reg. 13.4.1)：經常存放舵機設備液壓油的舵機空間、從特種空間和駛上駛下空間通往登乘甲板的無障礙物通道。但不包含會存放易燃液體的儲物櫃、儲藏室、貨艙、貨泵室等空間。 (二) 對於貨船(Reg. 13.4.2)：經常存放舵機設備液壓油的舵機空間、從車輛空間和駛上駛下空間通往露天甲板的無障礙物通道。但不包含會存放易燃液體的儲物櫃、儲藏室、貨艙、貨泵室等空間。 三、 本通告撤銷 MSC.1/Circ.1511。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1572/Rev.2</td><td rowspan="11">一、 船旗國：
(一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 SOLAS 公約及其後續 72 件修正案(包含 MSC.170(79)、MSC.194(80)、MSC.216(82)、MSC.482(103))。
(二)、依據船舶法第 30 條：適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。
(三)、依據船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
二、 港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章及第 XII 章
SOLAS II-1 and XII</td><td rowspan="10">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。建議依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(安全)。

若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通告，亦可依據該通告辦理。</td><td rowspan="10">本通告為國際公約之統一解釋，無涉及規定內容之修正，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章及第 XII 章有關檢驗通道方法之規定(MSC.158(78)決議案)；以及符合 SOLAS 第 II-1 章規則 25 及 25-1 及第 XII 章規則 12 之船舶水位探測器性能標準(MSC.188(79)/Rev.2 決議案)之統一解釋
Unified Interpretations of SOLAS chapters II-1 and XII, of the Technical Provisions for Means of Access for Inspections (Resolution MSC.158(78)) and of the Performance Standards for Water Level Detectors on Ships Subject to SOLAS Regulations II-1/25 and 25-1, and XII/12 (Resolution MSC.188(79)/Rev.2)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1572/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：國際船級協會聯合會(IACS)表示，在船舶檢驗期間，通往船舶翼肩艙(topside tank)的通道梯由於嚴重腐蝕和損壞而倒塌，並建議修正 MSC.1/Circ.1572/Rev.1 第 1.4 節有關檢驗通道(Access)的統一解釋。
二、 本次新增/修正內容概要如下：
(一) 有關檢驗通道(SOLAS 第 II-1 章規則 3-6)，於 2025 年 1 月 1 日以後應：
1. 每年由船員或適任檢查員對檢驗通道(包含活動式通道以及永久檢驗通道)進行一次檢查，並將檢查結果記錄在船舶結構通道手冊(Ship Structure Access Manual)第 2 部分，以在進行船舶檢驗前提供給驗船師。
2. 在使用永久檢驗通道(Permanent Means of Access, PMA)進行空間檢查前，應先記錄每個空間的 PMA 檢查狀況。
(註：現行解釋僅說明應由船員或適任檢查員對相關通道進行檢查及確認，並未要求相關週期及紀錄)
(二) 有關貨物區的水位探測器，應滿足以下要求：(適用於 SOLAS XII/12 定義之散裝船、散裝船以外之單艙貨船、散裝船及液貨船以外之多艙貨船)
1. 以下統一解釋適用於下述情況所安裝之水位探測器：
(1). 2025 年 1 月 1 日以後簽約建造之船舶；若無建造合約，則為 2025 年 1 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段之船舶。
(2). 非上述情況者，則指合約交付日在 2025 年 1 月 1 日以後之設備，或在無合約交付日的情況下，實際交付日在 2025 年 1 月 1 日以後之設備。
2. 可用於國際電工委員會(IEC) 60092-506 所定義的危險區域 Zone 1。
(補充：IEC 60092-506 所定義的危險區域 Zone 1 係指，正常運作時可能出現爆</td></tr>
</table>

炸性氣體的區域。該爆炸性氣體可能是氣體和/或粉塵造成的。)

3. 可用於存有爆炸性氣體和/或可燃粉塵的環境(取決於所裝之貨物)。若無法確定氣體和/或粉塵的特性，應視情況使用符合下表安全等級之設備。

	等級	參考標準要求(IEC、CNS 3376-0、SGS)
溫度等級	T6	防爆電氣設備之最高表面溫度：85℃
防爆等級	IIC(氣體)和/或 IIIC(粉塵)	IIC(氣體)：可用於存在爆炸性氣體環境場所的設備(如乙炔或氫氣)。 IIIC(粉塵)：可用於存在爆炸性粉塵環境場所的設備(如具導電性粉塵)。
防塵等級	IP5X	防塵。有些灰塵可能會進入，但不足以損壞產品。

4. 其製造、測試、標記和安裝，應符合 IEC 60079 系列或等效國際標準。
5. 如安裝經認證的安全型設備，應提供充分保護，以避免因貨物碰撞造成損壞而影響防爆性能。

三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1572/Rev.1。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
10.	通告案號：	MSC.1/Circ.1588/Rev.3		一、 船旗國： （一）交通部於 2023 年 12 月 29 日依交航(一)字第 11298301061 號公告採用 MSC.477(102)、MSC.501(105)決議案。 （二）依據船舶危險品裝載規則第 2 條：船舶除遊艇及小船外，其危險品之裝卸及載運應依本規則規定。航行國際航線船舶之分類、識別、聯合國規格裝物、包裝規則、標記、標示、標牌、運輸文件、儲存隔離、裝卸處理、緊急應變、運具設施、人員訓練管理、通報及保安，應符合國際海運危險品章程及其修正案、防止船舶污染國際公約附錄 III 防止海上載運包裝型式有害物質污染規則及其修正案規定。 （三）依據船舶法第 34-1 條第 2 項：危險品名稱，由航政機關公告之。 （四）依據船舶法第 34 條，我國載運危險品之船舶應具備相應之適載證書，或經主管機關委託之驗船機構檢驗入級並具備國際公約證書；並於船舶法第 91 條規定相關罰則。載運危險品之船舶，應符合下列條件： 1.2018 年 11 月 6 日船舶法修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備主管機構委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記。 2.2018 年 11 月 6 日船舶法修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。 3.總噸位未滿 500 者，自 2018 年 11 月 6 日修正之船舶法條文施行	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	國際海事危險品章程 IMDG Code			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。 建議可發布船旗國通告，說明依據 SOLAS 第 VII 章規則2.4規定，我國國際航線載運危險品之船舶，應具備緊急應變程序 (EmS Guide)。	同國際航線做法。
	中英文標題：	經修訂之載運危險品船舶緊急應變程序(EmS Guide) Revised Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS Guide)				
	適用船舶	載運國際海事危險品章程(IMDG Code)所規範之包裝型式危險品之船舶				
	影響對象	航政機關、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 VII 章規則 2.4，各締約國政府應參考載運危險品船舶緊急應變程序(EMS Guide)頒佈對涉及包裝危險貨物事故的應急反應的細則 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1588/Rev.2、IMDG Code、MSC.556(108)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 VII 章規則 2.4，各締約國政府應參考載運危險品船舶緊急應變程序(EMS Guide)(本案)頒佈對涉及包裝危險貨物事故的應急反應的細則。 (二) EmS Guide 提供載運各類危險品貨物時，發生火災、洩漏等意外的應急措施建議。 (三) 應急計畫主要分為火災應急計畫(Emergency schedules for Fire)及洩漏應急計畫(Emergency schedules for Spillage)，並對應貨物性質提供不同因應建議(火災應急計建議分為 F-A 至 F-J 共 10 種，洩漏應急建議分為 S-A 至 S-Z 共 26 種)。 (四) 經海事安全委員會第 87 屆會議決議，國際海事危險品章程(IMDG Code)應每兩年修正一次，並每四年制定綜合文本(consolidated text)。本次會議全文修正 IMDG Code(MSC.556(108)決議案)，預計 2026 年 1 月 1 日生效，但主管機關得自願將本次修正之內容提前一年實施。 二、 配合 IMDG Code 修正案，同步修正本通告相關資訊，本次修正內容概要如下： (一) 於腐蝕物質表之特殊案例新增過氧化叔丁醇(CAMEO Chemicals, UN 3554)。 (二) 更新聯合國危險貨物編號(UN number)對應的 EmS 火災和洩漏應急計畫索引(Index)。 三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1588/Rev.2。				

MSC 108 通告評估表

			日起1年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記者，免依前二款規定辦理。 二、 港口國：依商港法第58條已授權港口國管制(PSC)之執行內容（航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為執行之依據。 三、 沿岸國：N/A		
審核人員(3位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生					

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">11.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1599/Rev.3</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一) 交通部於 2023 年 12 月 28 日交航(一)字第 11298301021 號公告採用 IGC Code 相關修正案。(我國目前無載運液化氣體貨物之船舶)
(二) 交通部已於 2024 年 1 月 8 日交航（一）字第 11298301071 號公告採用 MSC.422(98)、MSC.458(101)、MSC.475(102)決議案(IGF Code)，惟並無為此另訂子法規。(我國目前無使用天然氣作為動力之船舶)
(三) 依據船舶法第 33 條：裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件：
1. 船舶法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備主管機關委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格，並核發或換發證書。
2. 船舶法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。
3. 總噸位未滿 150 者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨油，或總噸位未滿 500 者裝載散裝固體貨物，自船舶法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格並核發或換發證書者，免依前二款規定辦理。
二、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-2、VII 章、國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程、國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程
SOLAS II-2、VII、IGC Code、IGF Code</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政規則」位階處理。
建議依據行政程序法第159條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。

若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之高錳沃斯田鋼在低溫應用準則
Revised Guidelines on the Application of High Manganese Austenitic Steel for Cryogenic Service</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶以及液化氣體船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IGC Code、IGF Code、MSC.1/Circ.1599/Rev.2、MSC.1/Circ.1622/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)規則 6.4，高錳沃斯田鋼為最低設計溫度為-165°C 的板材、型材及鍛件的低溫材料，須符合主管機關基於 IMO 發布之指南(MSC.1/Circ.1599)所訂定之規定。
(二) 貨物和貨櫃運輸次委員會第 9 屆會議(CCC 9)已審查使用高錳沃斯田鋼儲存氨的測試結果，確認其板材及銲接件在未進行銲後熱處理時，仍能有效抵抗氨引起的應力腐蝕破裂(Stress Corrosion Cracking, SCC)，因此可使用高錳沃斯田鋼作為氨貨物和/或氨燃料艙櫃的理想材料。
補充：
金屬的應力腐蝕破裂(SCC)，係指由拉伸應力及腐蝕環境結合效應所導致的破裂。
高錳沃斯田鋼定義：高錳沃斯田鋼係指含有大量錳金屬的鋼鐵，以便在大氣溫度和工作溫度保持奧氏體作為其主要的金相。
二、 因應上述背景，考量高錳沃斯田鋼可用作儲存氨的艙櫃材料，本次修正內容概要如下：
(一) 適用高錳沃斯田鋼之貨物和/或燃料，新增：無水氨(ammonia, anhydrous)。
(二) 適用 IGC Code 之船舶使用高錳沃斯田鋼作為儲存氨貨物和/或氨燃料的艙櫃材料時，得免除(waived)銲後熱處理的殘餘應力消除。
(三) 修正氨服務的額外相容性測試要求(附件 II)：修正測試樣本數量、樣本浸泡於氨的溫度、氨含量等要求及測試報告內容，並新增相關測試要求。
三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1599/Rev.2。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">12.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1610/Rev.1</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。

補充：依據內政部地政司於 2024 年 9 月 5 日舉行「國際海道測量組織 IHO S-100 推動會議」之會議紀錄：
一、針對 S-100 系列產品涉及單位及預計辦理期程之規劃決議如下：

<table>
<tr><th>編號</th><th>資料產品規格名稱</th><th>涉及單位</th><th>預計辦理期程</th></tr>
<tr><td>S-101</td><td>電子航行圖</td><td>內政部</td><td>Phase 1</td></tr>
<tr><td>S-102</td><td>水深面</td><td>各港口管理機關</td><td>Phase 1</td></tr>
<tr><td>S-104</td><td>水位資訊</td><td>各港口管理機關
氣象署
水利署
交通部運研所</td><td>Phase 1</td></tr>
<tr><td>S-111</td><td>表面流</td><td>氣象署</td><td>Phase 1</td></tr>
<tr><td>S-122</td><td>海洋保護區</td><td>海保署</td><td>Phase 2</td></tr>
<tr><td>S-123</td><td>海事無線電服務</td><td>海岸電台
氣象署
VTS</td><td>Phase 2</td></tr>
<tr><td>S-124</td><td>航行警告</td><td>航港局
大海局</td><td>Phase 1</td></tr>
<tr><td>S-125</td><td>海上助航設施</td><td>航港局
大海局
內政部</td><td>Phase 2</td></tr>
<tr><td>S-127</td><td>海上交通管理</td><td>各港管理單位
航港局</td><td>Phase 2</td></tr>
<tr><td>S-128</td><td>航海產品目錄</td><td>內政部
大海局</td><td>Phase 2</td></tr>
<tr><td>S-131</td><td>海港基礎設施</td><td>各港管理單位</td><td>Phase 1</td></tr>
<tr><td>S-201</td><td>助航設施資訊</td><td>航港局
內政部
大海局</td><td>Phase 2</td></tr>
<tr><td>S-212</td><td>VTS 數位服務</td><td>各港口管理單位
航港局</td><td>Phase 2</td></tr>
</table>
</td><td rowspan="2">國際航線</td><td rowspan="2">國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 IV、V 章
SOLAS IV、V</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">電子航海背景下海事服務的描述
Descriptions of Maritime Services in the Context of E-Navigation</td><td rowspan="8">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，為宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。

建議可將該資料提供予航港局航安組、臺灣港務公司、國家搜救指揮中心、氣象署、海巡署、內政部地政司及海軍大氣海洋局參考。</td><td rowspan="8">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">航政機關(航港局航安組)、臺灣港務公司、國家搜救指揮中心、氣象署、海巡署、內政部地政司及海軍大氣海洋局</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其它(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1610、MSC.467(101)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：電子航海(E-Navigation)背景下的海事服務(Maritime Service, MS)是一種以電子方式交換船岸間資訊的數位資訊服務，可減少行政負擔、簡化工作程序並提高航行安全。本次會議批准本通告，提供最新的海事服務描述，以利統一海事服務的格式和架構，並預計會定期更新。海事服務的描述包含相關國際標準、建議和準則，以及使用者對資訊的要求。
二、 本次更新海事服務描述，如下：
<table>
<tr><th colspan="2">舊版</th><th>新版</th></tr>
<tr><td>MS 1</td><td>船舶交通服務資訊服務(INS)</td><td>船舶交通服務(Vessel Traffic Service, VTS)
(補充：VTS 係一項由政府提供的服務，能與船舶互動並反應 VTS 區域內的情況，以提高航行安全和效率，其作法包含及時提供可能影響船舶運動的資訊並協助船上決策、監視和管理船舶交通，確保航行安全和效率，以及處理突發的危險情況)</td></tr>
<tr><td>MS 2</td><td>船舶交通服務航行輔助服務(NAS)</td><td>航行輔助服務(Aids to navigation Service, AtoN)
(補充：AtoN 係指船舶的設備、系統或服務，其設計和操作旨在提升船舶和/或船舶交通的安全和高效導航，包括定位、導航和及時(timing)服務)</td></tr>
<tr><td>MS 3</td><td>交通組織服務(TOS)</td><td>(空白，供未來使用)</td></tr>
<tr><td>MS 4</td><td>港口支援服務(Port Support Service, PSS)</td><td>港口支援服務(Port Support Service, PSS)
(補充：PSS 係指支援船舶停靠港口的數位服務，提供港口停靠所需的資訊，並可能會轉發航海、船舶或貨運服務的相關資訊。包括航海資料(如港口基礎設施、港口深度、港口資訊)、營運資料(如引水人登船地點、到/離港時間)等)</td></tr>
<tr><td>MS 5</td><td>海事安全資訊(MSI)服務</td><td>海事安全資訊(MSI)服務
(補充：MSI 服務係指協調國際和國家的廣播網絡，提供有關航行和氣象警報、氣象預報及其他緊急安全相關資訊)</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

		MS 6	引水服務	引水服務 (補充：進出港口或特定區域的船舶應能取得引水服務的資訊，如透過電子方式(如果有)取得當地法規、聯絡方式、通知、登船方式、登船點、限制或引水人預訂程序等資訊。並僅限向船舶提供引水服務資訊，不涉及引水人之引水行為)					
		MS 7	拖船服務	拖船服務 (補充：拖船服務的需求因港口、船舶和貨物類型而異，本 MS 旨在提供船舶所有必要的拖船相關資訊，以利用現代技術和通用標準優化運輸時間並促進貨物和人員的高效流動。例如，提前通知船長和船員可用拖船的情況，可使船舶適當調整速度)					
		MS 8	船舶岸上報告	船舶岸上報告 (補充：本 MS 提供岸與船之間的資訊交換，包括與港口停靠相關的船對岸報，以及與航行安全相關的船舶報告系統)					
		MS 9	遠距醫療援助服務(Telemedical assistance service, TMAS)	遠距醫療援助服務(Telemedical assistance service, TMAS) (補充：在醫療緊急情況下，若患者無法及時獲得治療，TMAS 可透過 VHF、MF、短波無線電或電子郵件，向負責醫療護理的船員提供決策支援和建議)					
		MS 10	海事援助服務(Maritime assistance service, MAS)	海事援助服務(Maritime assistance service, MAS) (補充：MAS 主要負責管理沿岸國與需要援助的船長之間的通訊，常見 MAS 事件包含：火災、爆炸、船舶損壞、碰撞、污染、船舶穩度不足及擱淺)					
		MS 11	海圖服務	海圖服務 (補充：為保障航行安全，海圖服務提供詳細的地理空間資訊(數位和/或印刷格式)，如海岸線及海底地形、水深、航行危險區域、錨地以及與航行相關的資訊)					
		MS 12	航海出版品服務	航海出版品服務 (補充：航海出版品服務提供可協助導航的資訊，包括對於海域和港口的資訊、海域或港口當局和服務機構的聯絡資訊，以及適用於這些區域的法規、限制、建議等航海資訊之補充)					
		MS 13	冰區航行服務	冰區航行服務 (補充：為冰區附近的船舶提供冰區航行資訊，如冰況、航行輔助、航行規劃等)					
		MS 14	氣象資訊服務	氣象資訊服務 (補充：提供氣象資訊，包括公海警報和預報、沿海、近海和局部地區(包括港口)的警報和預報)					
		MS 15	即時水文與環境資訊服務	即時水文與環境資訊服務 (補充：提供即時水位、水面海流速度和方向等資料)					
		MS 16	搜救(SAR)服務	搜救(SAR)服務 (補充：海事安全委員會將世界海洋劃分為 13 個搜救區(SRR)，					

S-412	海洋天氣警告	氣象署	Phase 2
S-413	海洋天氣和波浪狀況	氣象署	Phase 2
S-414	海洋天氣與海浪觀測	氣象署 國海院	Phase 2
S-421	基於 S-100 的航路計畫	航港局 內政部	Phase 2
*Phase 1:2026年前；*Phase 2:2029年前			

二、後續內政部將成立跨部會 S-100 推動小組，並函請各機關(構)推派代表參加。

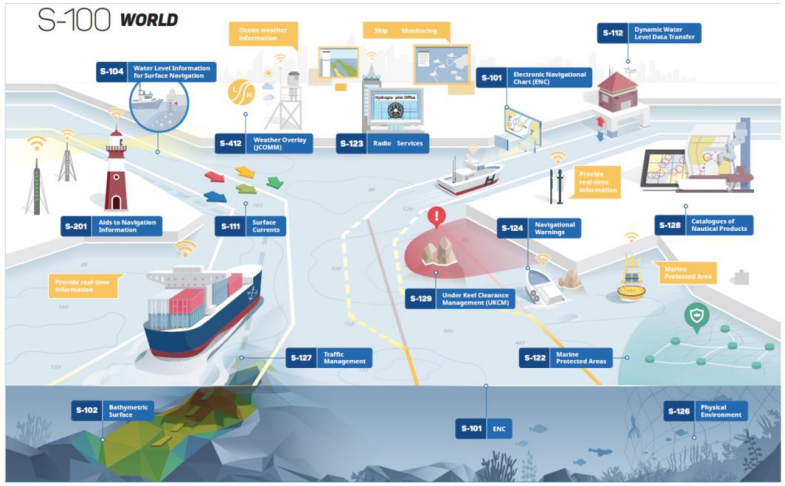
並為每個區域制定了臨時 SAR 計畫。負責該 SRR 的救援協調中心(RCC)是 SAR 事件的主要聯絡人，負責事件管理和決策，以及多項搜救職能，包括海上事件的發現與協調和海上搜救行動的控制和實施)

三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1610。

四、 補充：

(一) 本次部分修正內容係基於國際水道測量組織(IHO)所訂之 S-100 標準，包含船舶交通服務資訊服務(MS 1)、海事安全資訊(MSI)服務(MS 5)、船舶岸上報告(MS 8)、海事援助服務(MS 10)、海圖服務(MS 11)、航海出版品服務(MS 12)、冰區航行服務(MS 13)以及氣象資訊服務(MS 14)。

(二) S-100(如下圖所示)是依據 ISO 19100 系列地理資訊標準所設計，並將取代舊有的 S-57 標準。S-100 具備高度擴展性，能夠支援更豐富的海洋數據，如氣象、海洋環境、潮汐與潮流、影像、網格資料等，並可應用於多種海事領域，如電子海圖、海道測量、海運等，為電子航行提供更全面的支援。



(海道測量資料模型 S-100)

(三) S-100 與 S-57 之主要差異如下：

	S-57	S-100
架構	封閉式	開放、模組化
支援數據類型	僅限電子海圖數據(ENC)	多類型（ENC、潮汐、氣象資訊等）
擴展性	受限	高度靈活
應用場景	ECDIS	電子航行與多領域應用

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
13.	通告案號：	MSC.1/Circ.1622/Rev.1		一、船旗國： (一) 交通部於 2023 年 12 月 28 日交航(一)字第 11298301021 號公告採用 IGC Code 相關修正案。(我國目前無載運液化氣體貨物之船舶) (二) 交通部已於 2024 年 1 月 8 日交航（一）字第 11298301071 號公告採用 MSC.422(98)、MSC.458(101)、MSC.475(102)決議案(IGF Code)，惟並無為此另訂子法規。(我國目前無使用天然氣作為動力之船舶) (三) 查我國船舶法 37 條及船舶法 33 條可做為其授權依據，故國內航線之船舶應該直接準用該章程標準。 (四) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定(國內國際航線目前無使用天然氣作為動力之船舶)。 (五) 依據船舶法第 33 條：裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件： 1. 本法中華民國 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備主管機關委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格，並核發或換發證書。 2. 本法中華民國 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行後建造	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-2、VII 章、國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程、國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程 SOLAS II-2、VII、IGC Code、IGF Code			**建議作法：** 本案非「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政指導」位階處理，將本案置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法。
	中英文標題：	經修訂之船舶載運散裝液化氣體或使用氣體/低閃點燃料用於低溫服務之替代金屬材料準則 Revised Guidelines for the Acceptance of Alternative Metallic Materials for Cryogenic Service in Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk and Ships using Gases or other Low-Flashpoint Fuels				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料者以及液化氣體船				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	準則(建議性)	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	IGC Code、IGF Code、MSC.1/Circ.1622、MSC.1/Circ.1648、MSC.1/Circ.1599/Rev.3				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 依據國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)及國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)之規定，用於低溫情況的金屬材料，須符合 IGC Code 表 6.2、6.3、6.4 及 IGF Code 表 7.2、7.3、7.4 之規定，但由於部分金屬未列於表中，故國際海事組織(IMO)批准本準則提供相關替代材料之測試方法及驗證程序，並於海事安全委員會於第 105 屆會議批准本準則修正案(MSC.1/Circ.1648) (二) 本次會議批准經修訂之高錳沃斯田鋼在低溫應用準則(MSC.1/Circ.1599/Rev.3)，新增儲存氨貨物和/或氨燃料的艙櫃金屬材料相關要求。 二、 因應上述背景，納入本準則修正案(MSC.1/Circ.1648)內容，並新增高錳沃斯田鋼可用作儲存氨的艙櫃材料相關要求，本次修正內容概要如下： (一) 若需免除(waiver)銲後熱處理，應提供銲後熱處理的銲接樣本以供比較。 (二) 修正附件 I(材料測試要求及驗收標準)，納入本準則修正案(MSC.1/Circ.1648)內容。 (三) 新增附件 II(氨服務的額外相容性測試要求)，內容與經修訂之高錳沃斯田鋼在低溫應用準則(MSC.1/Circ.1599/Rev.3)附件 II 完全相同。 三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1622 並撤銷 MSC.1/Circ.1648。				

MSC 108 通告評估表

			或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。 3. 總噸位未滿 150 者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨油，或總噸位未滿五百者裝載散裝固體貨物，自本法中華民國 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格並核發或換發證書者，免依前二款規定辦理。 二、港口國、沿岸國：N/A		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生					

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
14.	通告案號：	MSC.1/Circ.1628/Rev.2		一、此內容為標準化救生設備評估和測試報告表，與國內法無關。 二、我國交通部航港局於 2022 年 9 月 13 日航舶字第 1111710682 號公文，公告採用之標準化之救生設備評估及測試報告表相關通告，包含：MSC/Circ.980 (總表)、MSC.1/Circ.1628 (個人救生設備)、MSC.1/Circ.1629(目視/視覺信號)、MSC.1/Circ.1630(救生艇筏)、MSC.1/Circ.1631(救難艇)、MSC.1/Circ.1632(下水及登乘設備)、MSC.1/Circ.1633 (其它救生設備)做為我國航政監理指引。 三、補充：依據船舶設備規則第 30 條，救生設備之型式、材料與製造，應經航政機關或驗船機構之認可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並應於船舶離港前及航程中，隨時保持有效可用狀態。另依 SOLAS III/Reg.4，國際間之船旗國通常採用 MSC/Circ.980 通告的評估基準及報告表格。 補充：此為 LSA Code 有關救生設備型式認可之查核表，目前國內並無廠商執行該業務。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 III 章 SOLAS III			**建議做法：** 本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 考量我國並未自行生產本案相關救生設備，故建議存參，日後有需要時再行公告。	**建議做法：** 此為 LSA Code 有關救生設備型式認可之查核表，目前國內並無廠商執行該業務，故暫無須處理，後續若有需求時再考量於船舶設備規則中納入相關規定。
	中英文標題：	經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(個人救生設備) Revised Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (Personal Life-Saving Appliances)				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、認可組織(RO)、船舶所有人、個人救生設備供應商、製造商及檢測單位				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：會員國生產相關救生設備時可使用該測試報告表進行確認 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」：有關救生設備型式認可之查核表，建議個案考量。 「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1628/Rev.1、MSC.563(108)、MSC.554(108)、SOLAS、LSA Code				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 有三名水手穿著符合海上人命安全國際公約(SOLAS)規定的救生衣，仍不幸在正常海況下溺水身亡。調查結果顯示，現行 SOLAS 規定的救生衣設計和測試標準，可能無法完全確保救生衣在水中的性能。 (二) 為改善救生衣的水中性能，本次會議採納國際救生設備章程(LSA Code)修正案(MSC.554(108)決議案)及經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案(MSC.563(108)決議案)。 二、 本通告針對個人救生設備，如救生圈、救生衣、浸水衣、防曝衣以及保溫設備等，更新標準化之救生設備評估和測試報告表，供相關測試及檢測單位使用。 三、 本次修正： (一) 於表格 2.2.1.16(水中性能測試-水中性能測試準備)的測試程序中新增：在翻正測試(righting test)期間，若佩戴參考測試裝置(Reference Test Device, RTD)的測試者被記錄為「未翻轉至仰面」(面朝下翻轉到面朝上)，可替換成體型(身體、體重)相近的另一位測試者。 補充：參考測試裝置(Reference Test Device, RTD)即符合救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)之標準救生衣。 (二) 修正表格 2.2.1.17(性能測試-翻正測試)： (1). 新增需符合 LSA Code 規則 2.8.7.1。 (2). 現行規定候選救生衣(candidate lifejacket)「未翻轉至仰面」次數(如有)不得超過 RTD 未翻轉的次數。為提升救生衣水中性能，本次刪除「未翻轉至仰面」次數的要求，修正為在每次翻正測試結束時，每位測試者都應保持「仰面」位置，使鼻子和嘴巴不被水淹沒。 四、 本通告取代 MSC.1/Circ.1628/Rev.1。				

MSC 108 通告評估表

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
15.	通告案號：	MSC.1/Circ.1677		同 MSC.551(108)	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 II-2 章 SOLAS II-2			**建議做法：** 考量國際航線上無使用低閃點燃料之船舶且尚未有造船廠提出相關提前實施之需求，並且我國亦無法藉由 GISIS 向 IMO 通報提前實施，故建議維持公約生效時程。 **裁量事項之建議：** IGF Code 第 4.2.2、第 8.4.1~8.4.3 段規定之提前實施：因國內尚無該類船舶，故建議毋須提前實施。	**建議做法：** 考量國內航線上無使用低閃點燃料之船舶，故建議無須處理。
	中英文標題：	自願提早實施 MSC.551(108)決議案採納之國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程第 4.2.2 和 8.4.1 至 8.4.3 段修正案 Voluntary Early Implementation of the Amendments to Paragraphs 4.2.2 and 8.4.1 to 8.4.3 of the IGF Code, Adopted by Resolution MSC.551(108)				
	適用船舶	SOLAS 適用且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶				
	影響對象	主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 船旗國「新增裁量事項」: 是否提前實施 MSC.551(108)決議案採納的國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)第 4.2.2 和 8.4.1 至 8.4.3 段修正案				
	相關文件：	MSC.551(108)、IGF Code				
	摘要內容：	一、 背景：海事安全委員會第 108 屆會議(MSC 108)採納國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)第 4.2.2 和 8.4.1 至 8.4.3 段修正案(MSC.551(108)決議案)，預計 2026 年 1 月 1 日生效。 二、 本通告邀請船旗國自願提早實施 IGF Code 修正案(MSC.551(108)決議案)第 4.2.2 和 8.4.1 至 8.4.3 段有關加注歧管和加注燃料處的連接接頭及緊急釋放接頭(Emergency Release Coupler, ERC) /緊急釋放系統(Emergency Release System, ERS)之規定。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">16.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1678</td><td rowspan="10">一、同 MSC.561(108)、MSC.562(108)
二、漁船船員管理規則第 10 條，漁船船員應由下列醫療機構辦理體格檢查：
(一) 公立醫院。
(二) 中央衛生主管機關評鑑合格之教學醫院。
(三) 直轄市、縣（市）衛生局所屬衛生所。
前項體格檢查項目及體格檢查證明書如附表一，體格檢查證明書自檢查之日起六個月內有效。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">漁船人員訓練、發證及航行當值標準國際公約
STCW-F</td><td rowspan="9">建議做法：

建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續作法。</td><td rowspan="9">建議做法：

建議將本案資訊提供予農業部漁業署，以評估後續作法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">漁船人員體格(健康)準則
Guidelines on the Medical Examination of Fishing Vessel Personnel</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">漁船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(農業部)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2026 年 1 月 1 日</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」:
(1)有關色彩視覺標準，除了國際照明委員會(CIE)色彩視覺標準 1、2 或 3 外，亦可採用主管機關認可的其他等效驗證性試驗方法。
(2)緊急情況下，主管機關得允許漁船人員在沒有有效體格(健康)檢查證明書的情況下工作，直到抵達下一個有會員國認可醫生的港口，條件是：
(a)許可期限不超過三個月；和
(b)該漁船人員持有最近過期的體格(健康)檢查證明書。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.561(108)、MSC.562(108)、STCW-F、STCW-F Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據 2007 年漁業工作公約(第 188 號)第 10 款規定，為證明漁民(fisher)可履行其職責，未持有有效體格(健康)檢查證明書的漁民不得上漁船工作。
(二) 漁船人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW-F)第 I 章規則 12 要求持有依公約規定簽發之證書並在海上服務的每名漁船人員，也應持有依 STCW-F 簽發的有效體格(健康)檢查證明書。
(三) 本次會議批准國際海事組織(IMO)和國際勞工組織(ILO)共同制定的漁船人員體格(健康)準則(MSC.1/Circ.1678)。
(四) 2007 年漁業工作公約(第 188 號)所述之「漁民(fisher)」及 STCW-F 所述之「漁船人員(fishing vessel personnel)」，兩者定義相同，係指受僱在漁船上以任何身分或從事任何工作的每個人，包括在船上按漁獲份額領取報酬的工作人員，但不包引水人、海軍人員、長期為政府服務的其他人員、在漁船上工作的岸上人員和漁業觀察員。本準則統一使用「漁船人員」。
二、 本準則提供一套國際公認的漁船人員體格(健康)標準，可作為制定符合國際要求的國家體格(健康)標準的基礎，並確保漁船人員體格(健康)檢查證明書可有效證明其健康狀況符合船上工作要求。
三、 為使漁船人員僅需持有一份體格(健康)檢查證明書，體格(健康)檢查證明書需符合 STCW-F 及 2007 年漁業工作公約(第 188 號)之要求。
四、 本準則架構如下：
(一) 第 1 部分：總結準則之目的和範圍、內容和編寫背景，以及提供漁船人員體格(健康)和體格(健康)檢查證明書的主要內容。</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

		(二) 第 2 部分：提供主管機關相關資訊，以協助制定有關漁船人員健康和體適能(fitness)並與國際文書一致的國家法規。 (三) 第 3 部分：提供醫療人員對漁船人員進行評估的相關資訊，可直接使用或作為醫療人員制定相關指引的基礎。 (四) 附錄：提供體格(健康)標準、體格(健康)紀錄建議格式、體格(健康)檢查證明書內容要求、公約內容摘錄、漁船人員健康和職業風險監測計畫及認可醫師的培訓之指引…等。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生					

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">17.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1679</td><td rowspan="11">一、船旗國：
(一)、交通部於 2023 年 12 月 28 日交航(一)字第 11298301021 號公告採用 IGC Code 相關修正案。(我國目前無載運液化氣體貨物之船舶)
(二)、查我國船舶法 37 條及船舶法 33 條可做為其授權依據，故國內航線之船舶應該直接準用該章程標準。
(三)、有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定(國內國際航線目前無使用天然氣作為動力之船舶)。
(四)、依據船舶法第 33 條：裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件：
1. 本法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備主管機關委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格，並核發或換發證書。
2. 本法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。
3. 總噸位未滿 150 者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 VII 章、國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程
SOLAS VII、IGC Code</td><td rowspan="10">建議做法：

考量本案為臨時性準則，非「IMO強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，故建議以「行政指導」位階處理。

因現行國輪尚未有載運或使用液化石油氣之船舶，故建議可暫先不處理，待後續需要時再行函文周知我國認可組織(RO)、造船廠，以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約專區(安全)。</td><td rowspan="10">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">使用液化石油氣貨物作為燃料的臨時準則
Interim Guidelines for Use of LPG Cargo as Fuel</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶且使用液化石油氣貨物作為燃料之液化氣體船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>指南(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IGC Code、MSC.1/Circ.1666</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)第 16 章僅對使用液化天然氣(LNG)貨物作為燃料之船舶提供具體規定，但對於使用其他氣體貨物，如液化石油氣(LPG)之船舶，則要求其達到與 LNG 相同的安全水準(第 16.9 條)。
(二) 目前已有 LPG 運輸船使用其自身之 LPG 貨物作為燃料，但尚無國際間統一要求。因此，國際海事組織(IMO)制定本臨時準則，為使用 LPG 貨物作為燃料的船舶提供具體和統一的指導，直到這些規定納入 IGC Code。同時，IMO 亦同步制定 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。
二、 本臨時準則，重點內容如下：
(一) 依據 IGC Code 第 16 章規定，LPG 是由丙烷(C_3H_8)、丁烷(C_4H_{10})或丙烷-丁烷混合物組成，可能含有少量其他碳氫化合物和雜質。
(二) 本臨時準則，章節架構如下：
<table><tr><th colspan="2">使用液化石油氣貨物作為燃料的臨時準則架構</th></tr><tr><td colspan="2">1.序言</td></tr><tr><td rowspan="5">2.指南</td><td>2.1 適用範圍</td></tr><tr><td>2.2 目標</td></tr><tr><td>2.3 功能規定</td></tr><tr><td>2.4 IGC Code 第 16 章規定之補充指南</td></tr><tr><td>2.5 其它規定，如風險評估、氣體燃料消耗裝置空間布置、燃料供應、燃料裝置通風與氣體偵測及燃燒設備。</td></tr></table>
(三) 功能規定：
1. 單一故障不得導致燃料洩漏到燃料消耗裝置空間。
2. 應考量 LPG 特性，以確保通風和 LPG 洩漏偵測能有效運作。
3. LPG 會因丙烷和丁烷的組成比例而有不同特性，為了讓燃料消耗裝置正常運作，</td></tr>
</table>

		應使用適合的燃料組成比。 4. 為避免燃料在供應過程發生相變化，如液態轉為氣態，設計燃料供應系統時應注意在工作溫度下的蒸氣壓，如下： (1) 供應氣態燃料時，應使燃料溫度不會降到工作壓力下的露點(dew point)溫度；和 (補充：露點，係指在氣壓和含水量固定下，氣體達到飽和而凝結成液體所需降到的溫度) (2) 供應液態燃料時，應使燃料壓力不會降到工作溫度下的蒸氣壓力。 5. 燃料供應系統的排氣、驅氣(purging)和洩放(bleed)管線之設計，應能防止液態 LPG 釋放到空氣中。	油，或總噸位未滿五百者裝載散裝固體貨物，自本法 2018 年 11 月 6 日修正之條文施行日起 1 年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格並核發或換發證書者，免依前二款規定辦理。 二、港口國、沿岸國：N/A		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彪 吳昌政 葉德生					

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">18.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1680</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一)、現行我國船舶法(母法)尚未納入「工業人員」之概念及定義(意即現行工業人員依據船舶法仍被視作為乘客)，故依據我國現況，尚無法按本案公約規定，針對載運工業人員船舶進行相應之檢驗發證以及後續監管。
(二)、故我國交通部航港局已於 2021 年啟動工業人員相關規定之內國法化研究，並以中華海員總工會與驗船中心共同執行之「研擬載運工業人員船舶管理規則」，檢視工業人員議題對我國法規制度之影響以及法規建議，並針對相關規定進行研析並草擬後續內國法化之草案內容。
(三)、因應離岸風電產業發展，我國已於 2022 年展開船舶法修法程序，將工業人員之概念納入船舶法中並增訂相關子法授權。船舶法修法程序目前正在報部階段，完成報部後將送進行政院及立法院。待完成修法並公告實施後，將可依據船舶法，對於本國籍以及進入本國水域作業之外國籍工業人員船舶進行監管。
(四)、交通部及航港局目前正評估於船舶法修正發布前，先依據船舶法第 101 條公告採用「工業人員船舶安全章程(IP Code)」及相關 SOLAS 修正案之可行性。

二、 港口國：我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 XV 章
SOLAS XV</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，故建議以「行政規則」位階處理。

考量本案所述工業人員(IP)為 IMO 新定義之名詞，船舶法尚未有所定義(交通部正辦理船舶法之修法作業)。故建議待船舶法修正施行，或公告採用「工業人員船舶安全章程(IP Code)」及相關 SOLAS 修正案後，再行辦理本案之行政規則作業，依據行政程序法第 159 條登載於政府公報發布，並置於航港局官網公約專區(安全)。

若已針對「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」發布通案性船旗國通</td><td rowspan="9">本通告為國際公約之統一解釋，無涉及規定內容之修正，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約(SOLAS)第 XV 章規則第 5.1 條和國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)第 1 部分第 3.5 段有關載運工業人員船舶安全證書與 SOLAS 安全證書協調一致之統一解釋
Unified Interpretations of SOLAS Regulation XV/5.1 and Paragraph 3.5 of Part 1 of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) on the Harmonization of the Industrial Personnel Safety Certificate with SOLAS Safety Certificates</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">總噸位 500 以上且載運超過 12 名工業人員之國際航線船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(交通部)、航政機關(航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、IP Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 海事安全委員會第 106 屆會議採納新的海上人命安全國際公約(SOLAS)第 XV 章(有關載運工業人員船舶安全措施)和國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)，並於 2024 年 7 月 1 日生效。適用該章程之船舶應具備載運工業人員船舶(IP)安全證書。
(二) 依據 SOLAS 第 XV 章(有關載運工業人員船舶安全措施)規則 5，IP 船舶須取得貨船或高速貨船的認證。因此，SOLAS 相關安全證書的有效性是 IP Code 有效性的先決條件。
(三) 依據 IP Code 第 1 部分第 3.5 段，IP 安全證書的效期、檢驗日期和簽署須依據 SOLAS 第 I 章規則 14(貨船)或第 X 章規則 3.2(高速船)(視情況而定)，與 SOLAS 相關證書保持一致。
二、 本統一解釋說明 IP 安全證書與其他 SOLAS 相關安全證書之發證作法，整理如下表。
(表：適用統一檢驗與發證系統(HSSC)計畫的船舶)
<table>
<tr><th>船型</th><th>簽發 IP 安全證書之初檢</th><th colspan="2">後續之維護檢驗(年檢、中檢)</th><th colspan="2">換證檢驗</th></tr>
<tr><td>貨船</td><td>2024 年 7 月 1 日後，依 SOLAS I/10 要求的第一次安全構造中檢或換證檢驗(先到者為準)。</td><td>(1)
(2)</td><td>與貨船安全證書維護檢驗(年檢或中檢)一致。完成IP Code和貨船安全的維護檢驗(年檢或中檢)後，應於IP安全證書上簽署；或
與貨船安全構造證書維護檢驗(年檢或中檢)一致。在完成IP Code和安全構造的維護檢驗</td><td>(1)
(2)</td><td>與貨船安全證書換證檢驗一致。完成IP Code和貨船安全的換證檢驗後，應簽發IP安全證書；或
與貨船安全構造證書換證檢驗一致。在完成IP Code和安全構造的換</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

				(年檢或中檢)後，應於IP安全證書上簽署(但船舶應持有有效的貨船安全設備證書)。	證檢驗後，應簽發IP安全證書(但船舶應持有有效的貨船安全設備證書)。	為該執行之依據。 三、沿岸國：N/A	告，亦可依據該通告辦理。
			高速船	2024 年 7 月 1 日後，依 2000 年國際高速船安全章程第 1.5 段要求的第三次定檢或第一次換證檢驗(先到者為準)。	與高速船安全證書定檢一致。完成 IP Code 和高速船安全的定檢後，應於 IP 安全證書上簽署。	與高速船安全證書換證檢驗一致。完成 IP Code 和高速船安全的換證檢驗後，應簽發 IP 安全證書。	

(表：非適用統一檢驗與發證系統(HSSC)計畫的船舶)

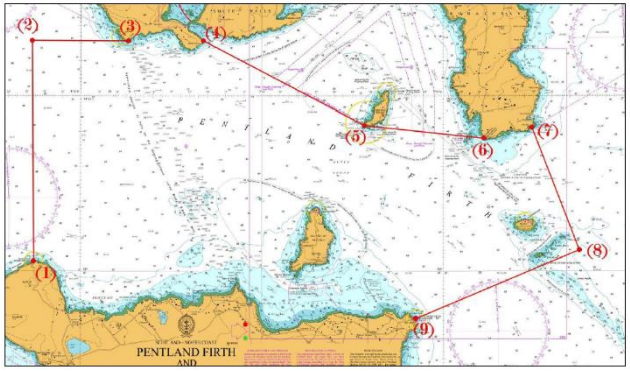
船型	簽發 IP 安全證書之初檢	後續之維護檢驗(年檢、中檢)	換證檢驗
貨船	2024 年 7 月 1 日後，依 SOLAS I/10 要求的第一次安全構造換證檢驗，但不得晚於 2027 年 9 月 30 日。	與貨船安全構造證書維護檢驗(年檢或中檢)一致。完成 IP Code 和安全構造的檢驗(年檢或中檢)後，應於 IP 安全證書上簽署(但船舶應持有有效的貨船安全設備證書)。	與貨船安全構造證書換證檢驗一致。在完成 IP Code 和安全構造的換證檢驗後，應簽發 IP 安全證書(但船舶應持有有效的貨船安全設備證書)。
高速船	2024 年 7 月 1 日後，依 2000 年國際高速船安全章程第 1.5 段要求的第三次定檢或第一次換證檢驗(先到者為準)。	與高速船安全證書定檢一致。完成 IP Code 和高速船安全的定檢後，應於 IP 安全證書上簽署。	與高速船安全證書換證檢驗一致。完成 IP Code 和高速船安全的換證檢驗後，應簽發 IP 安全證書。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">19.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">SN.1/Circ.343</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 V 章
SOLAS V</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。

但建議可將相關資訊提供予輪船商業同業公會全國聯合會及中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、航港局航安組參考。</td><td rowspan="9">本案為國外特定區域之航線措施，與國內航線無關，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">彭特蘭灣船舶報告系統之認可(PENTREP)
Recognition of Ship Reporting System in the Pentland Firth (PENTREP)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">總噸位 300 以上且航線經過彭特蘭灣的所有船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>2024 年 12 月 1 日</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS V</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 由於英國彭特蘭灣(Pentland Firth)經常受強風、強烈潮汐流及洶湧海浪影響，導致船舶事故頻傳。為提升航行安全，有必要建立船舶報告系統(ship reporting system)。
補充：船舶報告系統的主要功能是讓船舶定期向岸上報告其位置、航程和其他重要資訊，從而提升航行安全、協助搜救行動並減少碰撞風險。主要適用於交通密集或具潛在危險的海域，由相關海事當局負責管理和運作。
(二) 海事安全委員會依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 V 章規則 11，批准了有關英國彭特蘭灣船舶報告系統之認可(本通告)，其範圍如下圖。
 

(圖：彭特蘭灣報告區域的範圍)
二、 彭特蘭灣船舶報告系統適用於總噸位 300 以上的所有船舶，要求應向昔得蘭島海岸巡防隊(Shetland Coastguard)報告以下資訊：
(一) 進入報告(告知船舶資訊)
(二) 缺失報告(告知船上損壞或安全情況)
(三) 離開報告(以自動識別系統(AIS)管理離開彭特蘭灣的船舶)
三、 昔得蘭島海岸巡防隊會提供船舶有關航行和氣象警報及預報的重要資訊。</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
20.	通告案號：	MSC.1/Circ.797/Rev.40		本通告與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	航海人員訓練、發證及航行當值標準章程第 A-I/7 節 STCW Code A-I/7			**建議做法：** 本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。 建議可提供該資料給航港局船員組參考。	同國際航線做法
	中英文標題：	IMO 秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)第 A-I/7 節維護適格人員之名單 List of Competent Persons Maintained by the Secretary-General Pursuant to Section A-I/7 of the STCW Code				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	各航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約締約國				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.797/Rev.38				
	摘要內容：	一、 背景：依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A-I/7(資訊交流)，秘書長須維護一份經海事安全委員會批准的適格人員(competent persons)名單(名單由各締約國推薦)，這些人員可以受邀針對締約國之「履約文件」以及履約品質獨立評估報告進行審核。這些人員須了解航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)要求，且審核小組中的其中一名成員須了解該締約國之培訓和發證制度。 二、 國際海事組織(IMO)秘書長定期更新 STCW 之適格人員名單。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

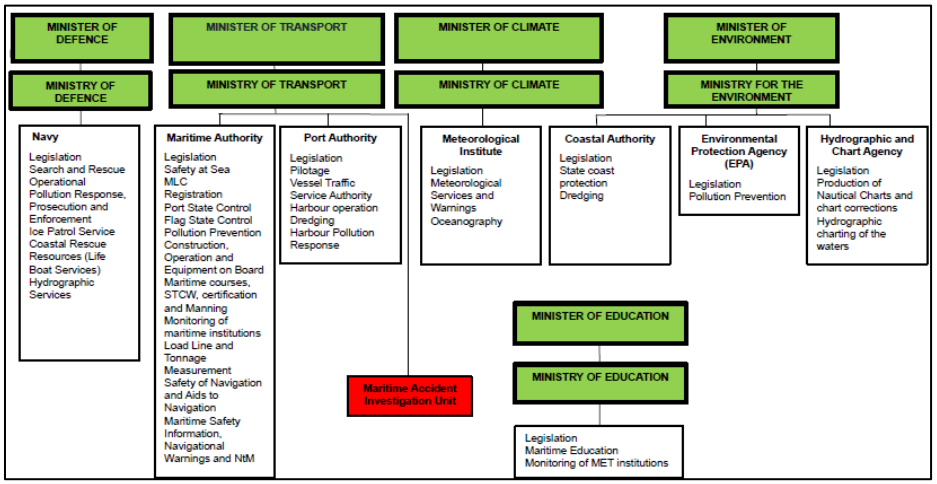
<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">21.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.28</td><td rowspan="10">一、 本通告為 IMO 更新符合 STCW 之會員國名單，與內國法化無關。
二、 締約國：
(一)、依船員法第 16 條，已將 STCW 公約對於船員之相關訓練要求納入。
(二)、我國已於 2024 年完成「執行國際公約 STCW 公約履約文件」並通過獨立評估作業，並於 2024 年 7 月完成第 5 次獨立評估作業，依據評估結果顯示，我國各項作業均符合 STCW 國際公約相關強制性規定。
(三)、依船員法第 89 條：本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">航海人員訓練、發證及航行當值標準章程第 A-I/8 節
STCW Code A-I/8</td><td rowspan="9">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。

建議可提供該資料給航港局船員組參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約國提交有關獨立評估報告之資訊，經海事安全委員會(MSC)確認所傳遞之資訊，表明該締約國充分且完全實施該公約相關規定
Promulgation of Information Related to Reports of Independent Evaluation Submitted by Parties to the 1978 STCW Convention Confirmed by the Maritime Safety Committee to Have Communicated Information Which Demonstrates that Parties Are Giving Full and Complete Effect to the Relevant Provisions of the Convention</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">各航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約締約國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.27</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：本通告為接續 MSC.1/Circ.1163 通告(海事安全委員會確認已通告完全執行經修訂之航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)相關規定之締約國)，當海事安全委員會(MSC)確認其獨立評估報告確實符合 STCW 公約後，由 MSC 發出此通告表示清單所列之締約國已經充分實施該公約。
二、 本通告為國際海事組織(IMO)秘書長更新 MSC.1/Circ.1164 通告之締約國名單。
三、 補充：清單所列國家所核發之 STCW 相關船員訓練證書(證明)以及相關人員訓練係符合公約規定並具有有效性，可作為核實船員資格或進行船員訓練的參考依據。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
22.	通告案號：	MSC-MEPC.2/Circ.19		一、 我國航港局於 2022 年辦理「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」，針對 IMO A.1157(32)決議案「2021 年關於 IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單」進行逐項評估，研析相關條文對應之我國現行狀況並提供相關因應做法建議。 二、 我國航港局已建立公約履行專區，將以該專區公告我國適用之公約/章程、公約/章程修正案，相關船旗國指引以及標準。 三、 航港局於 2022 年 9 月 19 日訂定中華民國國際海事組織準法律文件履行章程推動小組設置要點，明確 III 推動小組成員以及分工，並定期開會討論相關事宜。 四、 我國於 2022 年 5 月 23 日至 27 日舉辦國際海事組織準法律文件履行章程(III Code)教學稽核並製作稽核問卷，梳理我國因應 III Code 各項履約議題之權責機關以及履行相關規定之作法。後續於 2022 年 11 月 7 日至 14 日正式邀請國際海事組織的 3 位稽核員 Cahit 先生、Leslie 先生、Hannan 先生舉辦實地稽核，並持續針對稽核員之建議滾動修正我國因應做法。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	海上人命安全國際公約第 XIII 章、國際海事組織(IMO)準法律文件履行章程 SOLAS XIII、III Code			**建議做法：** 本案非「IMO 強制性文書(或我國已採納章程)註解所列準則或指南」，並經評估，本案未涉及船舶相關規定及監管方式，故建議毋須法制化處理，但可作為後續航港局辦理 III 稽核時之參考文件。	此議題與國內航線無關，無須處理
	中英文標題：	協助會員國履行國際海事組織(IMO)準法律文件履行章程之 IMO 會員國稽核方案(IMSAS)相關指南 Guidance in relation to the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) to Assist in the Implementation of the III Code by Member States				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	中華民國國際海事組織準法律文件履行章程推動小組成員(III Code 推動小組)				
	類型(性質)：	指南(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、III Code、A.1067(28)、III 7/7				
	摘要內容：	一、 背景：自 2016 年 1 月 1 日起，國際海事組織(IMO)會依據 IMO 準法律文件履行章程(III Code)對其會員國進行稽核，以確保會員國有效履行 IMO 公約和其他相關文書。 二、 本指南可協助會員國履行 III Code 及準備 IMO 會員國稽核方案(IMSAS)，其架構如下： (一) A 部分(協助履行 III Code 的指南)： 1. 本指南為依據 III Code 制定之非強制性指導，針對 IMSAS 稽核報告常見之發現(finding)和觀察(observation)的 III Code 相關條文，提供進一步的理解、實踐及解釋，以協助會員國在作為船旗國、沿岸國及港口國不同角色時，皆能更深入理解和有效地履行 III Code，藉以提升海上安全和環境保護的整體表現，包括評估和審查過程。 2. 附件 1：經 IMSAS 稽核報告整理之主要範圍的發現和觀察事項範例、原因和矯正措施。 補充：經分析 IMSAS 稽核報告的常見發現和觀察事項，其原因可分為 4 個主要範圍，包含立法、政策及程序、管理、實施。 3. 附件 2：提供會員國及稽核員有關實施海上人命安全國際公約(SOLAS)第 V 章規則 5(氣象服務和警報)的準則。 (二) B 部分(協助準備 IMSAS 稽核的會員國手冊)： 1. 提供會員國一份準備 IMSAS 稽核的手冊，協助其進行規劃、執行和報告，以執行 IMSAS 架構與程序(A.1067(28)決議案)定義之職責。 2. 附件 1：會員國的 IMSAS 流程計畫範例，包含日期、行動、說明及權責。 3. 附件 2：稽核前(pre-audit)問卷(PAQ)指南，包含預稽核 PAQ 填寫指南及有關船舶交通服務(VTS)和航行輔助的會員國預稽核 PAQ 指南。 4. 附件 3：IMO 公約範圍內，各政府單位間職責範圍的示意圖(如下圖)。示意圖所示的政府單位類似於我國海巡署、航港局、航務中心、氣象署、環境部。				



(圖：IMO 公約範圍內，各政府實體間職責範圍的示意圖)

5. 附件 4：稽核前，稽核小組成員(Audit Team Member, ATM)和單一聯絡人(Single Point of Contact, SPC)/會員國代表的第一次會議議程。

三、 補充：有關 III Code 稽核之結案報告，IMO 有發布 IMO Circular Letter No.3425 提供相關格式。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
23.	通告案號：	MSC-MEPC.2/Circ.18		一、 船旗國： (一)、交通部已於 2023 年 12 月 29 號交航(一)第 11298300971 號公告採用 SOLAS 公約及其後續 72 件修正案。(補充：與本案有關之後續 SOLAS 修正案 MSC.520(106)預計 2026 年 1 月 1 日生效)。 (二)、交通部已於 2024 年 5 月 3 號交航(一)第 11398001221 號公告採用 MEPC.362(79)決議案，使用新版 BDN 格式。 (三)、依據船舶法第 30 條：適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。 (四)、依據船舶檢查規則第 3 條： 1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 二、 港口國、沿岸國：N/A。 三、 締約國：我國依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第四章「銷售管理」，訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	防止船舶污染國際公約附錄 VI；海上人命安全國際公約第 II-2 章 MARPOL VI；SOLAS II-2			**建議做法：** 本案所取代之 MEPC.182(59) 為「IMO 強制性文書或我國已採納章程統一解釋或註解所列之性能標準」，做為執行燃料代表性樣本取樣之參考文件，考量未涉及主管機關認可、驗證、檢驗之相關內容，故建議本案以「行政指導」位階處理。 建議將本案資訊置於航港局官網公約專區(安全)(環保)。 若已針對「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」發布通案性之船旗國通告，亦可依據該通告辦理。 另建議可將本案資訊提供予經濟部參考使用，並提供予臺灣港務公司，以協助轉知燃料供應商等相關單位。	本案內容與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	確定燃料是否符合 MARPOL 附錄 VI 和 SOLAS 第 II-2 章規定之取樣準則 Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with MARPOL Annex VI and SOLAS Chapter II-2				
	適用船舶	國際航線船舶				
	影響對象	主管機關(交通部、經濟部、環境部)、航政機關(航港局船舶組、港務組)、航務中心(PSC)、認可組織(RO)、船舶所有人、燃料供應商(台灣中油公司)、經濟部產業園區管理局、港務公司(含工業港)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MARPOL、SOLAS、MEPC.182(59)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 依據防止船舶污染國際公約(MARPOL)規定，適用附錄 VI 之船舶： 1. 須透過燃料交付單(Bunker Delivery Note, BDN)記錄交付給船舶並在船上使用的燃料詳細資訊。(規則 18.5.1) 2. BDN 須附有所交付燃料的代表性樣本，並考量國際海事組織(IMO)制定之 2009 年燃料取樣準則(MEPC.182(59)決議案)。該樣本須密封並保存到燃料大幅消耗以後，但無論如何皆應至少保存 12 個月以上。(規則 18.8.1) (二) 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2 章規則 4(著火機率)，需確認所交付燃料是否符合 SOLAS 第 II-2 章規則 4.2.1 的閃點要求。 (三) 補充說明： 1. 有關 SOLAS 以及 MARPOL 對於燃料樣本規定之差異，SOLAS 規定之目的是為保障船舶安全，確保加注之燃料符合 SOLAS 閃點要求(60ºC 以上)；MARPOL 規定之目的是為確認燃料污染物質含量符合防止污染相關規定(如硫含量)； 2. BDN 之格式訂定於 MARPOL 附錄 VI，交通部已於公告採用 MEPC.362(79)使用最新版本之 BDN 格式 3. 依據本次標案處理之 MEPC.385(81)決議案，MARPOL 附錄 VI 規則 18.8.1 有關燃料樣本之規定，不適用於低閃點燃料或氣體燃料 二、 本準則為 MSC-MEPC 聯合通告，旨在為 MARPOL 及 SOLAS 建立一致的燃料取樣流程，以取得交付給船舶並於船上使用的代表性燃料樣本，確認燃料符合 MARPOL 附錄 VI 及 SOLAS 第 II-2 章。本準則納入 2009 年燃料取樣準則(MEPC.182(59)決議案)之內容，並新增留存樣本測試的程序和文件紀錄。 (註：IMO 於本通告發布後已撤銷 MEPC.182(59)決議案) 三、 本準則內容概要如下 (一) 名詞定義：					

1. 代表性樣本，係指其物理和化學特性與所取樣總體積的平均特性相同的產品樣本。與 SOLAS 第 II-2 章規則 3.60 定義的代表性樣本相同。
2. 原始樣本(primary sample)，係指在加注期間，取樣設備在船舶加油歧管收集到的代表性燃料樣本。
3. 留存樣本(retained sample)，係指依據 MARPOL 附錄 VI 規則 18.8.1，從原始樣本提取的船舶燃料代表性樣本。留存樣本僅用於 MARPOL 交付樣本和代表性樣本，以確定是否符合 SOLAS/II-2。
(註：MARPOL 附錄 VI 規則 2.1.22 定義的 MARPOL 交付樣本，係指依附錄 VI 規則 18.8.1 交付的燃料樣本)

(二) 取樣方法：

1. 應採用下列方法之一來取得原始樣本：
(1) 手動閥門設定連續滴注取樣器(如下圖)；或者



(圖：手動閥門設定連續滴注取樣器，資料來源：Martechnic)

(2) 時間比例自動取樣器；或者
(3) 流量比例自動取樣器。

(三) 取樣和樣本完整性：

1. 應提供在加注燃料期間密封取樣設備的方法。
2. 應注意取樣器的設定、取樣器和樣本容器的清潔度和乾燥度、控制流量的方法及確保樣本不會被篡改或污染的方法。

(四) 留存樣本處理：

1. 存放留存樣本(retained sample)的容器應是乾淨且乾燥的。
2. 為確保樣本均勻，應充分攪拌樣本後，再放到容器內。
3. 應確認留存樣本量足夠進行所需的試驗，且不得少於 600ml。
4. 應將留存樣本加到容器容量的 90%±5%，並妥善密封。

(五) 留存樣本的密封要求：應由燃料供應商代表在船舶代表監督下，將具有獨特識別的防篡改安全封條固定在留存樣本上，並貼上附有樣本資訊的標籤，包含取樣地點及取樣方法、交付日期、加油船/加注裝置的名稱、接收船舶名及 IMO 編號等資訊。為方便交叉比對，應將留存樣本的密封識別記錄在 BDN 上。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">24.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">III.3/Circ.10</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。

另建議可將相關資訊提供予國家運輸安全調查委員會、航港局航安組參考</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">傷亡分析和統計-對傷亡調查報告品質的觀察
Casualty Analysis and Statistics - Observations on the Quality of Casualty Investigation Reports</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">航政機關(航港局航安組)、國家運輸安全調查委員會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：國際海事組織準法律文件履行(III)次委員會收集了 28 份海事安全調查報告，並分析報告的內容和品質。
二、 為提升傷亡調查報告品質，III 次委員會發布本通告，整理在傷亡調查報告中發現到不完整或不恰當內容，提供傷亡調查章程(Casualty Investigation Cod, CI Code) 對應的段落供參，如下：
(一) 概述海難或海事事件的基本事實，並說明是否造成傷亡或污染(第 2.12.1 段)
(二) 船旗國、船舶所有人、營運人、安全管理證書所指定的公司和驗船機構的身份(受與隱私相關之國家法律約束) (第 2.12.2 段)
(三) 相關船舶的尺寸和主機的詳細資料(第 2.12.3a 段)
(四) 船員、工作常規和其他事項的描述，例如在船上服務的時間(第 2.12.3b 段)
(五) 詳細說明海難或海事事件的狀況(第 2.12.4 段)
(六) 對原因進行分析和評論，包括機械、人為和組織的因素(第 2.12.5 段)
(七) 對海事安全調查結果之討論，包括安全問題和調查結論(第 2.12.6 段)
(八) 酌情提出防止未來海事傷亡和海事事件的建議(第 2.12.7 段)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明旭 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="3">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">25.</td><td>通告案號：</td><td colspan="2">III.3/Circ.11</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="2">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。

另建議可將相關資訊提供予國家運輸安全調查委員會、航港局航安組參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="2">海事安全調查國經驗學習之制定
Development of Lessons Learned by Marine Safety Investigating State</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="2">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="2">IMO 會員國、航政機關(航港局航安組)、國家運輸安全調查委員會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：　N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="2">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="2">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="2">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="2">一、 背景：國際海事組織(IMO)準法律文件履行(III)次委員會收集了 28 份海事安全調查報告，並要求 IMO 秘書處發布相關通告，分享自海事事故分析獲得的經驗教訓，以提高人們對經驗教訓的認知，並推動海上安全調查。
二、 本通告提供撰寫經驗教訓的指導及格式，包含一般要求、標題、發生什麼事件、為什麼會發生、我們可以學習的教訓、可能的受益人，及提供一個範例供參考。
三、 IMO 邀請各國將最終報告、相關事項及經驗教訓上傳到全球綜合航運資訊系統(GISIS)，並在針對相關報告進行分析後再提交給 III 次委員會進行審議。</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC 108 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">26.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">III.3/Circ.12</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，僅為 IMO 邀請會員國協助蒐集漁船相關資料，故無須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">漁船碰撞事故傷亡問卷(2018-2022 年)
Casualty Investigation Questionnaire on Fishing Vessel Collisions (2018-2022)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">漁船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 會員國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：國際海事組織準法律文件履行(III)次委員會審議有關漁船碰撞的安全問題分析，結果顯示碰撞事故多發生在夜間、缺乏適當瞭望的情況。為解決此問題，III 次委員會建議確認漁船上預防事故的設備(如自動識別系統(AIS)和特高頻(VHF))要求，並了解該設備在漁船的使用程度。
二、 因應上述背景，III 次委員會發布本通告，要求會員國填寫漁船碰撞傷亡調查問卷(問卷連結：https://forms.office.com/e/bYJAmddFrg)，以取得更多有關商船與漁船碰撞的資訊，及當地漁船的避碰設備，並預計在蒐集更多資訊後開展進一步分析。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

附件 3(A3)
IMO 履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析評估表

目錄

A.33-1..... A3-1

A.33-2..... A3-2

A.33-3..... A3-3

A.33-4..... A3-4

A.33-5..... A3-5

A.33-6..... A3-6

A.33-7..... A3-7

A.33-8..... A3-8

A.33-9..... A3-9

A.33-10..... A3-10

A.33-11..... A3-11

A.33-12..... A3-12

A.33-13..... A3-13

A.33-14..... A3-14

A.33-15..... A3-15

A.33-16..... A3-16

A.33-17..... A3-17

A.33-18 ..... A3-18
A.33-19 ..... A3-19
A.33-20 ..... A3-20
A.33-21 ..... A3-21
A.33-22 ..... A3-22
A.33-23 ..... A3-23
A.33-24 ..... A3-25
A.33-25 ..... A3-26

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-1	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號公告採用國際海事組織海洋環境保護委員會 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第 III 部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex I Reg. 3.7 Exemptions and waivers-UNSP barges 無人無推進動力駁船之豁免及免除	現行規定說明：	我國籍船舶之國際公約證書，實務上是由 CR 依據公約規定之效期簽發證書。 依據交通部委託 CR 之委託契約，已納入「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」之檢驗發證業務。	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	經主管機關或其授權之認可組織檢驗，確認無人無推進動力駁船非使用機械推進、未載運油類、不具備使用油類或產生殘油(油泥)之機械設備，且船上沒有人員或活體動物時，主管機關可藉由核發無人無推進動力駁船防止油污染豁免證書，免除該船對於防止船舶油污染之檢驗、發證規定。	現行實務執行狀況：	依上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	巴拿馬 MMC-156 通告發布無人無推進動力駁船之豁免證書 (註：參考「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」附件 2，建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-2	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	N/A	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (該豁免規定係對於海岸線與北極水域相接之締約國主管機關，與我國無關) (該公約修正案，交通部已於 2023 年 12 月 29 日交航(一)字第 11298301111 號公告採用 MEPC.329(76)決議案)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex I Reg. 43A.5 Temporary waiver of requirements for the use and carriage of oils as fuel in Arctic waters and communication to IMO 在北極海域使用、載運燃油的臨時豁免，以及向 IMO 通報	現行規定說明：	該豁免規定係對於海岸線與北極水域相接之締約國主管機關，對懸掛該國國旗在其管轄水域營運之船舶進行免除，與我國無關。	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	背景：於 2024 年 7 月 1 日以後，要求航行至北極水域(Arctic Waters)之船舶(除從事船舶安全或搜救作業之船舶以及專門從事漏油事件準備及反應之船舶外)不得使用重質燃油，但船舶之油櫃符合 MARPOL Annex I 規則 12A 或極區章程 (Polar Code)所規定之燃油艙櫃保護設計者，則可延期至 2029 年 7 月 1 日。 海岸線與北極水域相接的締約國主管機關，可在 2029 年 7 月 1 日前暫時針對在該國管轄水域營運之該國船舶免除上述規定。	現行實務執行狀況：	N/A	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A (註：參考「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」附件 2，建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-3	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號，公告採用國際海事組織海洋環境保護委員會 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第 III 部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex IV Reg. 3.2 Exceptions and exemptions-UNSP barges 無人無推進動力駁船之豁免、免除	現行規定說明：	我國籍船舶之國際公約證書，實務上是由 CR 依據公約規定之效期簽發證書。依據交通部委託 CR 之委託契約，已納入「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」之檢驗發證業務。	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	經主管機關或其授權之認可組織檢驗，確認無人無推進動力駁船非使用機械推進、未載運污水、不具備產生污水之設備，且船上沒有人員或活體動物時，主管機關可藉由核發無人無推進動力駁船防止污水污染豁免證書，免除該駁船對於防止船舶污水污染之檢驗、發證規定。	現行實務執行狀況：	依上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	巴拿馬 MMC-156 通告發布無人無推進動力駁船之豁免證書 (註：參考「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」附件 2，建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-4	屬性分類：	第一類：主管機關義務 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-420 項完成梳理，本次僅因應公約規定修正，納入「營運碳強度評級」，如灰底)	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號，公告採用國際海事組織海洋環境保護委員會 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第 III 部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」) (依據船舶法第 84 條以及交通部與 CR 所簽定之委託契約)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 6 Issue or endorsement of certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating 證書之簽發與簽證以及符合聲明書 － 燃油消耗回報及營運碳強度評級	現行規定說明：	依據船舶法第 84 條，以及交通部與 CR 所簽定之委託契約第二條第四點：乙方所執行之船舶檢驗及法定證書發給業務皆視為等同於甲方所執行之船舶檢驗及法定證書發給業務	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	證書應由主管機關或其授權的個人或認可組織簽發與簽署。在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。	現行實務執行狀況：	依據上述規則執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A (註：參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」附件 2，建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-5	屬性分類：	第一類：主管機關義務 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-421 項完成梳理，本次僅因應公約規定修正，納入「營運碳強度評級」，如灰底)	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (我國已制定並公告符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級格式)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 8 Form of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating 有關證書以及符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級之格式	現行規定說明：	交通部於 2020 年 11 月 5 日交航(一)字第 10998002321 號公告採用國際海事組織 MEPC.316(74)及 MEPC.317(74)決議案，並修正「國際防止空氣污染證書」、「中華民國防止空氣污染證書」、「柴油機國際防止空氣污染證書」、「國際能源效率證書」及「符合聲明書－燃油消耗回報」 並於 2022 年 11 月 1 日交航（一）字第 11198003013 號公告採用國際海事組織（IMO）所屬海洋環境保護委員會（MEPC）第 76 次會議所採納之 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.331（76）等 3 件決議案，並新增及修正相關國際證書格式	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	主管機關應制定有關證書以及符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級的格式	現行實務執行狀況：	依據上述規則執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A (註：參考「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」附件 2。建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彬 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-6	屬性分類：	第一類：主管機關義務 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-423 項完成梳理，本次僅因應公約規定修正，納入「營運碳強度評級」，如灰底)	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號，公告採用國際海事組織海洋環境保護委員會 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第 III 部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」) (依據船舶法第 84 條以及交通部與 CR 所簽定之委託契約)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 9.12 Duration and validity of Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating 有關符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級之期限及效期	現行規定說明：	我國籍船舶之國際公約證書及符合聲明，實務上是由 CR 依據公約規定之效期簽發	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	主管機關應決定符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級之期限及效期，該符合聲明僅於當日曆年有效，或持續有效至下一個日曆年的前 5 個月。	現行實務執行狀況：	依據上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A (註：參考「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」附件 2，建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-7	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」之附件 4 第 A.31-436 項(對於能源效率設計指數(EEDI)之驗證)，本案評估可採類似做法)	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 23.1 Verification of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)驗證現成船能源效率指數(EEXI)達成值	現行規定說明：	依據船舶法第 84 條，以及交通部與 RO 所簽定之委託契約附件 1 之規範：「與上述法定證書發給有關之產品與設備檢驗、計畫審核、手冊及計算書由乙方負責辦理。」	建議期程：	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (依據 MEPC.351(78)決議案執行驗證)
	條文涵義精神說明：	EEXI 達成值，應由主管機關或其認可組織依 EEXI 技術案卷(或 EEDI 技術卷，如適用時)進行驗證。	現行實務執行狀況：	主管機關委託之驗船機構已依照以下規定執行： MARPOL、MEPC.351(78)	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議可發布我國對於 IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。 建議若該 IMO 準法律文件中，其需經主管機關進行認可(approved)、驗證(verified/certified)、檢驗(survey)或經主管機關滿意(shall be to the satisfaction of the Administration)，則原則上應符合該準法律文件引用之建議/準則(行政規則)。 非上述情況而僅要求該內容須「考慮本組織所制定之建議」與「基於本組織所制定之準則」，時則該 IMO 準法律文件引用之建議/準則，原則為建議性(行政指導)。 (註：參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」附件 2，建議以行政規則辦理)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彪 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-8	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (交通部已於 2022 年 11 月 1 日依據交航(一)字第 11198003014 號，公告採用國際海事組織海洋環境保護委員會 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第 III 部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」) (依據船舶法第 84 條以及交通部與 CR 所簽定之委託契約)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 26 Verification of SEEMP 驗證船舶能源效率管理計畫(SEEMP)	現行規定說明：	依據船舶法第 84 條，以及交通部與 RO 所簽定之委託契約附件 1 之規範：「與上述法定證書發給有關之產品與設備檢驗、計畫審核、手冊及計算書由乙方負責辦理。」	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (依據 MEPC.347(78)決議案執行驗證)
	條文涵義精神說明：	船舶所有人應參考 IMO 制定之 SEEMP 製作準則(MEPC.346(78))製作船舶之 SEEMP，並提交給船旗國主管機關(或其認可組織)驗證，驗證方式應參考 IMO 制定之 SEEMP 驗證指南(MEPC.347(78)))	現行實務執行狀況：	主管機關委託之驗船機構已依照以下規定執行：MARPOL、MEPC.347(78)	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A (註：參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」附件 2，建議公告採用相關決議案)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彬 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-9	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 28.6 Verification of operational carbon intensity rating 對營運碳強度評級進行驗證	現行規定說明：	依據船舶法第 84 條，以及交通部與 RO 所簽定之委託契約附件 1 之規範：「與上述法定證書發給有關之產品與設備檢驗、計畫審核、手冊及計算書由乙方負責辦理。」	建議期程：	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (依據 MEPC.354(78)決議案執行驗證)
	條文涵義精神說明：	船舶之營運碳強度評級應由主管關或其授權之認可組織驗證	現行實務執行狀況：	主管機關委託之驗船機構已依照以下規定執行：MARPOL、MEPC.354(78)	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議可發布我國對於 IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。建議若該 IMO 準法律文件中，其需經主管機關進行認可(approved)、驗證(verified/certified)、檢驗(survey)或經主管機關滿意(shall be to the satisfaction of the Administration)，則原則上應符合該準法律文件引用之建議/準則(行政規則)。 非上述情況而僅要求該內容須「考慮本組織所制定之建議」與「基於本組織所制定之準則」，時則該 IMO 準法律文件引用之建議/準則，原則為建議性(行政指導)。 (註：參考「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法作法分析建議暨人員訓練案」附件 2，建議以行政規則辦理)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彬 吳昌政 葉德生						

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="2">該項未詳盡清單之基本資料</td><td colspan="2">我國現況說明</td><td colspan="2">建議做法與期程</td></tr>
<tr><td rowspan="4">A.33-10</td><td>屬性分類：</td><td>第二類：令主管機關滿意、認可</td><td>權責單位：</td><td>交通部航港局(船舶組)</td><td>現行做法是否已能滿足該項問題：</td><td>否</td></tr>
<tr><td>公約/章程條號及內容：</td><td>MARPOL Annex VI Reg. 28.8
Verification of revised SEEMP containing a plan of corrective actions
對經修正之船舶能源效率管理計畫(包含矯正措施)進行驗證</td><td>現行規定說明：</td><td>依據船舶法第 84 條及交通部與 RO 所簽定之委託契約附件 1 中規範「與上述法定證書發給有關之產品與設備檢驗、計畫審核、手冊及計算書由乙方負責辦理。」</td><td>建議期程：</td><td>建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>是否需於航港局官網公告我國指引：</td><td>是
(依據 MEPC.346(78)及其修正案(MEPC.388(81))、MEPC.348(78)決議案及其修正案(MEPC.389(81))進行驗證)</td></tr>
<tr><td>條文涵義精神說明：</td><td>當船舶碳強度評級為 E 級，或連續 3 年為 D 級，須修正該船之 SEEMP，納入相關矯正措施以改善船舶之碳強度評級。
矯正措施內容須由主管機關或其認可組織驗證</td><td>現行實務執行狀況：</td><td>主管機關委託之驗船機構已依照以下規定執行：MARPOL、MEPC.346(78)及其修正案(MEPC.388(81))、MEPC.348(78)決議案及其修正案(MEPC.389(81))</td><td>建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：</td><td>建議可發布我國對於 IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。建議若該 IMO 準法律文件中，其需經主管機關進行認可(approved)、驗證(verified/certified)、檢驗(survey)或經主管機關滿意(shall be to the satisfaction of the Administration)，則原則上應符合該準法律文件引用之建議/準則(行政規則)。
非上述情況而僅要求該內容須「考慮本組織所制定之建議」與「基於本組織所制定之準則」，時則該 IMO 準法律文件引用之建議/準則，原則為建議性(行政指導)。</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明祐 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="2">該項未詳盡清單之基本資料</td><td colspan="2">我國現況說明</td><td colspan="2">建議做法與期程</td></tr>
<tr><td rowspan="4">A.33-11</td><td>屬性分類：</td><td>第一類：主管機關義務
(補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-814、A.31-815 項完成梳理，本次僅將前述兩項合併為一項處理(即本項))</td><td>權責單位：</td><td>交通部航港局(船舶組、船員組)</td><td>現行做法是否已能滿足該項問題：</td><td>是
(商港法第 58 條已符合公約規定)</td></tr>
<tr><td>公約/章程條號及內容：</td><td>STCW 1978 and STCW Code Article X and Reg. I/4
Establishing control measures and procedures as required by article X and regulation I/4 of the STCW Convention
依照《STCW 公約》第 X 條和規則 I/4 的要求，制定管制措施和程序</td><td>現行規定說明：</td><td>商港法第 58 條：交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查。
交通部亦已由交航(一)字第 1139800156B 號公告採用 IMO A.1185(33)港口國管制程序。</td><td>建議期程：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>是否需於航港局官網公告我國指引：</td><td>否
(本項因應措施僅供機關內部盤點)</td></tr>
<tr><td>條文涵義精神說明：</td><td>建立對船員之港口國管制措施及程序，正式授權港口國管制官員(PSCO)進行包含查證船員資格證明(證書)，對船上缺失之矯正等任務。</td><td>現行實務執行狀況：</td><td>依據上述規定執行</td><td>建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-12	屬性分類：	第一類：主管機關義務 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-855 項已完成梳理，本次僅補充 PSC 檢查細節，如灰底)	權責單位：	交通部航港局(船舶組)、海洋委員會	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (商港法第 58 條及海洋污染防治法第 28 條已符合公約規定)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL Annex VI Reg. 10 Port State control on operational requirements – in relation to chapter 4 of Annex VI, limiting of inspection to verification that there are valid Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, International Energy Efficiency Certificate and SEEMP on board, with inclusion of implementation of SEEMP by the ships 港口國對作業要求之管制-關於附錄 VI 第 4 章，檢查限於核實是否有關於符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級、國際能源效率證書和船上船舶能效管理計劃(SEEMP)，並包括船舶對 SEEMP 的執行。	現行規定說明：	商港法第 58 條：交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查。 交通部亦已由交航(一)字第 1139800156B 號公告採用 IMO A.1185(33)港口國管制程序。 海洋污染防治法第 28 條：港口管理機關或執行機關於必要時，得會同中央主管機關查驗我國及外國船舶之海洋污染防止證明書或證明文件、操作手冊、油、貨紀錄簿及其他經指定之文件。	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	如有明顯證據，確信船長或船員不熟悉船上防止船舶造成空氣污染的主要作業及程序，該船應接受港口國授權之港口國管制官員(PSCO)根據本附錄之相關操作要求進行檢查。	現行實務執行狀況：	依據上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彪 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-13	屬性分類：	第一類：主管機關義務 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-43 項已完成梳理，本次修正將 SOLAS 第 IV 章規則 5 之內容分做兩項(即本項及下一項))	權責單位：	交通部航港局(航安組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (我國已提供無線電通訊業務)
	公約/章程條號及內容：	SOLAS IV/5.1 Appropriate shore-based facilities for the mobile satellite service and maritime mobile service – availability as practical and necessary 可行且必要時，應提供行動衛星服務和海上移動服務的適當岸基設施。	現行規定說明：	1.中華電信股份有限公司配合 IMO 規定於 1992 年奉交通部以交航(81)字第 003599 號函辦理實施 GMDSS，於 2000 年完成建置並於 2001 年正式啟用，先後於 2012 年及 2015 年進行 VHF、MF/HF、NAVTEX 及海岸電臺等設施之主備援系統之汰換建置。 2.另交通部已於 2020 年 3 月 23 日交航字 10950033101 號公告自 2021 年 1 月 1 日海岸電台業務由交通部航港局依商港法第 57 條辦理。 3.我國非屬 IMO 締約國，爰未能向 IMO 回報(或公告)岸基設施之相關資料，惟中華電信已提供英國水文局(UK Hydrographic Office)相關資訊，並登載於其出版之無線電信號表(List of Radio Signals)，供船舶放置於船上查詢。	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	各締約國政府應承擔義務，在其沿海指定海域建立海上移動業務、移動衛星業務和海上移動衛星業務的岸基設施。	現行實務執行狀況：	依據上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-14	屬性分類：	第一類：主管機關義務 (補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件 4 第 A.31-43 項已完成梳理，本次修正將 SOLAS 第 IV 章規則 5 之內容分做兩項(即本項及前一項))	權責單位：	交通部航港局(航安組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (我國已提供無線電通訊業務。但因我國非締約國，故無法向 IMO 遞送文件與交存資料)
	公約/章程條號及內容：	SOLAS IV/5.2 Information concerning the shore-based facilities in the mobile satellite service and maritime mobile service, including the planned withdrawal – reporting to IMO 有關移動衛星服務和海上移動服務岸基設施的資訊，包括計劃撤出-向國際海事組織報告。	現行規定說明：	1.中華電信股份有限公司配合 IMO 規定於 1992 年奉交通部以交航(81)字第 003599 號函辦理實施 GMDSS，於 2000 年完成建置並於 2001 年正式啟用，先後於 2012 年及 2015 年進行 VHF、MF/HF、NAVTEX 及海岸電臺等設施之主備援系統之汰換建置。 2. 另交通部已於 2020 年 3 月 23 日交航字 10950033101 號公告自 2021 年 1 月 1 日海岸電台業務由交通部航港局 依商港法第 57 條辦理。 3. 我國非屬 IMO 締約國，爰未能向 IMO 回報(或公告)岸基設施之相關資料，惟中華電信已提供英國水文局(UK Hydrographic Office)相關資訊，並登載於其出版之無線電信號表(List of Radio Signals)，供船舶放置於船上查詢。	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	各締約國政府應承擔義務，在其沿海指定海域建立海上移動業務、移動衛星業務和海上移動衛星業務的岸基設施。	現行實務執行狀況：	依據上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生						

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="2">該項未詳盡清單之基本資料</td><td colspan="2">我國現況說明</td><td colspan="2">建議做法與期程</td></tr>
<tr><td rowspan="3">A.33-15</td><td>屬性分類：</td><td>第一類：主管機關義務
(補充：參考航港局「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，其附件 4 第 A.31-609 針對 HSC Code 已有 GMDSS 之相同內容，故本案之評估結果於該案相同)</td><td>權責單位：</td><td>交通部航港局(航安組)</td><td>現行做法是否已能滿足該項問題：</td><td>N/A
(我國非 IMO 會員國，故無法將海岸電台 MMSI:004162019 登錄於國際組織)</td></tr>
<tr><td>公約/章程條號及內容：</td><td>SOLAS IV/5-1
GMDSS identities - suitable arrangements
GMDSS 之登錄識別-適當安排</td><td>現行規定說明：</td><td>N/A
補充：我國已提供英國水文局(UK Hydrographic Office)相關資訊，並登載於其出版之無線電信號表 (List of Radio Signals)，供船舶放置於船上查詢。
目前基隆海岸電台之服務範圍包含以我國為中心之 A2 海域，遇險訊息皆可由基隆海岸電台進行應處或啟動相關搜救機制。</td><td>建議期程：
是否需於航港局官網公告我國指引：</td><td>N/A
否
(本項因應措施僅供機關內部盤點)</td></tr>
<tr><td>條文涵義精神說明：</td><td>各主管機關應確保 GMDSS 登錄識別，此識別資訊可全天候提供搜救協調中心使用。適當時，主管機關應將此識別號碼登錄於國際組織。</td><td>現行實務執行狀況：</td><td>我國非 IMO 會員國，爰無法將海岸電台 MMSI:004162019 登錄於國際組織。(如國際電信聯盟(ITU))</td><td>建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明城 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-16	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	N/A	現行做法是否已能滿足該項問題：	是 (我國並非位於特殊區域或海岸線與特殊區域鄰接之國家，並且亦非小島嶼開發中國家，故不適用) (交通部已於 2024 年 5 月 3 日交航(一)字第 11398001221 號公告採用 MEPC.360(79)、MEPC.362(79)決議案)
	公約/章程條號及內容：	MARPOL annex I reg.38.4, 38.6、annex II reg.18.3, 18.5、annex IV reg.12.2、annex V reg.8.3、annex VI reg.17.2 Development of a Regional Reception Facilities Plan and Consultation with IMO for circulation of information regarding reception facilities by Parties participating in regional arrangements 與 IMO 協商制定區域收受設施計畫，以便 IMO 能向各締約國分享區域收受設施之相關資訊(僅限小島嶼開發中國家)	現行規定說明：	N/A	建議期程：	N/A
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	因特殊區域或海岸線與特殊區域相接之小島嶼開發中國家之資源有限，因此 IMO 同意此類國家可以由區域合作方式滿足收受設施之規定。	現行實務執行狀況：	N/A	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	N/A
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明城 吳昌政 葉德生						

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="2">該項未詳盡清單之基本資料</td><td colspan="2">我國現況說明</td><td colspan="2">建議做法與期程</td></tr>
<tr><td rowspan="4">A.33-17</td><td>屬性分類：</td><td>第一類：主管機關義務</td><td>權責單位：</td><td>交通部</td><td>現行做法是否已能滿足該項問題：</td><td>是
(依據交通部 1996 年 9 月 3 日交航(85)字第 040773 號函委託，由認可組織(CR)辦理各種材質之中、小型危險品容器檢驗業務。)</td></tr>
<tr><td>公約/章程條號及內容：</td><td>IMDG Code Chapter 6.10
Design, construction, inspection and testing of FRP portable tanks – role of competent authority
玻璃纖維(FRP)可攜式槽櫃的設計、建造、檢驗和測試-主管當局之角色。</td><td>現行規定說明：</td><td>由認可組織(CR)依據交通部 1996 年 9 月 3 日交航(85)字第 040773 號函委託，辦理各種材質之中、小型危險品容器檢驗業務。
另交通部已於 2023 年 12 月 29 日交航(一)字第 11298301061 號公告採用 MSC.501(105)決議案</td><td>建議期程：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>是否需於航港局官網公告我國指引：</td><td>否
(本項因應措施僅供機關內部盤點)</td></tr>
<tr><td>條文涵義精神說明：</td><td>本章所述包裝用之容器應由主管機關之認可，故需決定認可之權責單位</td><td>現行實務執行狀況：</td><td>依據上述規定執行
(該規定於 2024 年 1 月 1 日生效，故過去尚無實務案例)</td><td>建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-18	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	SOLAS II-1/13.6.1.3 Acceptance of using any other form of power than electric power or hydraulic power to close or open a power-operated sliding watertight door 接受使用電力或液壓以外的任何其他動力形式關閉或打開動力式滑動水密門。	現行規定說明：	依據船舶法第 84 條，以及交通部與 RO 所簽定之委託契約附件 1 中規範：「與上述法定證書發給有關之產品與設備檢驗、計畫審核、手冊及計算書由乙方負責辦理。」 交通部已於 2023 年 12 月 29 日交航(一)字第 11298300971 號公告採用 MSC.474(102)決議案	建議期程：	考量實務上較無此種情況，且目前 IMO 以及 IACS 等國際組織皆尚未提供明確指引，故建議後續遇到相關案件時在以個案考量方式處理。
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (以個案考量方式處理)
	條文涵義精神說明：	對於動力式滑動水密門，其啟動之方式可使用電力、液壓或主管機關可接受的其他動力形式開啟和關閉。	現行實務執行狀況：	依據上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議個案考量。 參考其他主管機關滿意做法， The administration will determine if this is acceptable on a case-by-case basis. [Cayman、Isle of Man]
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-19	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	SOLAS II-1/13.6.1.4 Acceptance of some other movement than an all-round crank motion to close the power-operated sliding watertight door from an accessible position above the bulkhead deck 接受除全周旋轉曲柄(all-round crank)以外的其他方式，從艙壁甲板上方可接近的位置關閉動力式滑動水密門。	現行規定說明：	依據船舶法第 84 條，以及交通部與 RO 所簽定之委託契約附件 1 中規範：「與上述法定證書發給有關之產品與設備檢驗、計畫審核、手冊及計算書由乙方負責辦理。」 交通部已於 2023 年 12 月 29 日交航(一)字第 11298300971 號公告採用 MSC.474(102)決議案	建議期程：	考量實務上較無此種情況，且目前 IMO 以及 IACS 等國際組織皆尚未提供明確指引，故建議後續遇到相關案件時在以個案考量方式處理。
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (以個案考量方式處理)
	條文涵義精神說明：	除全周旋轉曲柄以外，主管機關可同意以具同樣安全程度之方式手動操作滑動水密門	現行實務執行狀況：	依據上述規定執行	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議個案考量。 參考其他主管機關滿意做法： The administration will determine if this is acceptable on a case-by-case basis. [Cayman、Isle of Man]
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彬 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-20	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	SOLAS XV/3 Application on safety measures for ships carrying industrial personnel 載運工業人員船舶安全措施的適用範圍。	現行規定說明：	我國尚未公告採用對應之SOLAS 修正案(MSC.521(106))相關規定。	建議期程：	依據 2024 年 6 月 11 日航港局航舶字第 1131710537 號函，我國公告採用 SOALS 公約修正案以及 IP Code 之期程，後續將依交通部之決議辦理
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	對於載運工業人員之貨船以及高速貨船，主管機關應訂定相關安全規範之適用範圍	現行實務執行狀況：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定，故尚未訂定此類船舶之安全規範以及適用範圍。 (補充：交通部已於 2024 年 10 月 15 日交航(一)字第 11398003241 號預告採用「國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)」等 2 件相關決議案(MSC.521(106)、MSC.527(106))，並說明後續相關規範之適用範圍為國輪總噸位 500 以上載有超過 12 名以上工業人員之貨船及高速貨船)	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議參考 SOLAS 修正案(MSC.521(106)決議案)之規定，訂定我國工業人員相關規定、施行期程，以及適用範圍。(包含對於現成船之寬限) 補充：巴拿馬(PMA)已於 2024 年 6 月發布 MMC-401 通告，並於該通告說明 IP Code 之適用範圍(包含對於總噸位未滿 500 之船舶)，接受之標準，以及人員轉移措施之主管機關認可方式等。並於該通告授權由 RO 執行檢驗發證業務。 (註：參考「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」附件 2，建議公告採用相關決議案及證書格式)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彬 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-21	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	交通部	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	IP Code Part I, Reg.3.3 Issue of certificate 載運工業人員船舶安全證書之核發	現行規定說明：	船舶法 84 條：「主管機關因業務需要，得委託驗船機構辦理下列事項： 一、船舶檢查、丈量及證書之發給。 二、各項國際公約規定之船舶檢驗及證書之發給。」 但國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)尚未生效，故我國尚未採用相關規定。	建議期程：	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時辦理。
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)之相關證書均應由主管機關或主管機關授權的任何個人或認可組織核發及簽證。	現行實務執行狀況：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定，故尚未授權認可組織(RO)執行檢驗發證業務。	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時，依據船舶法 84 條委託由驗船機構辦理相關檢查、丈量及證書發給。 (註：參考「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」附件 2，建議評估授權我國認可組織(CR)進行載運工業人員船舶之檢驗發證業務)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彬 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-22	屬性分類：	第一類：主管機關義務	權責單位：	交通部	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	IP Code Part I, Reg.3.4 Form of certificate 載運工業人員船舶安全證書之格式	現行規定說明：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定。	建議期程：	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時辦理。
					是否需於航港局官網公告我國指引：	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)
	條文涵義精神說明：	證書應以發證國的官方語言印寫。如所用語文不是英文或法文，則證書文本應包括有上述兩種語文之一的譯文。	現行實務執行狀況：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定，故尚未公告使用相關證書。	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時，同步依據 IP Code 提供之證書格式範本，以繁體中文加英文製作我國證書，並公告使用。 (註：參考「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」附件 2，建議公告採用相關決議案及證書格式)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明彪 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-23	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組) 交通部航港局(船員組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	IP Code Part III, Reg.1.1 Acceptance of a standard of physical and medical fitness 接受身體健康之標準。	現行規定說明：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定。	建議期程：	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (由船舶法子法訂定相關規範)
	條文涵義精神說明：	為使船舶安全載運工業人員，應訂定工業人員之資格標準。 工業人員應具有良好體格，至少年滿 16 歲，並且符合主管機關對於體格及健康之標準。	現行實務執行狀況：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定，故尚無實務案例。	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	1. 有關體格（健康）檢查證明書，荷蘭準用船員體檢證書，對應我國之船員體格健康檢查及醫療機構指定辦法之船員體格（健康）檢查證明書。 2. 參照根據勞動部職業安全衛生署於 2019 年 1 月公布之離岸風電海域作業安全指引，建議從事離岸風電海域作業之人員接受離岸風電作業基本安全訓練（GWO Basic SafetyTraining）共五項模組課程。 3. 建議工業人員具備下列之一文件者，得視為符合訓練要求： (1) 國際海事組織 A.1079(28)決議案第 5.5 段之訓練證明文件； (2) 全球風力組織(GWO)工業標準所發之基本安全證書； (3) 離岸石油工業訓練組織（OPITO）標準之離岸安全指

						導及緊急訓練組織證書； 其他經航政機關認可之證書。(註：參考「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」附件 2，建議公告採用相關決議案及證書格式，並建議依據母法授權新增載運工業人員船舶之相關子法，以規範國輪應遵循之規則、技術細節、檢驗發證流程、文件格式或統一標準))
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明祐 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-24	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	IP Code Part III, Reg.2.1.10 Acceptance of relevant guidance on personnel transfer 接受人員轉移之相關指南。	現行規定說明：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定。 勞動部職業安全衛生署已於2019年編印「離岸風電海域作業安全指引」	建議期程：	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (由船舶法子法訂定相關規範)
	條文涵義精神說明：	應提供適當措施以避免人員在轉移過程中受傷。 在安排執行人員轉移時，應考慮 IMO 製定或主管機關可接受的相關指南。	現行實務執行狀況：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定，故尚無實務案例。	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	建議引用 IP Code 註解所列之國際承包商協會(IMCA)之指南(M202)，做為人員轉移之作業標準。 另對於離岸風電海域作業之工作者，針對勞工於離岸風電海域作業時，進出筏艇、人員交通船及海上構造物等訂定安全檢核項目及基本安全訓練等事項，可參考勞動部職業安全衛生署編印之「離岸風電海域作業安全指引」。 (註：參考「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」附件 2，建議公告採用相關決議案及證書格式，並建議依據母法授權新增載運工業人員船舶之相關子法，以規範國輪應遵循之規則、技術細節、檢驗發證流程、文件格式或統一標準)
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 張明旭 吳昌政 葉德生						

項次	該項未詳盡清單之基本資料		我國現況說明		建議做法與期程	
A.33-25	屬性分類：	第二類：令主管機關滿意、認可	權責單位：	交通部航港局(船舶組)	現行做法是否已能滿足該項問題：	否
	公約/章程條號及內容：	IP Code Part III, Reg.2.2 Acceptance of standards on personnel transfer arrangements 接受人員轉移裝置之相關標準。	現行規定說明：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定。	建議期程：	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後並於後續所對應之子法規則中辦理
					是否需於航港局官網公告我國指引：	是 (由船舶法子法訂定相關規範)
	條文涵義精神說明：	因應離岸風電等海事工程，工業人員船舶所載運之工業人員會有移動至另一船舶、海上平台或風機之需求，故應制定人員轉設備之標準(包含設計、建造、維護保養等)，以保障工業人員在轉移過程之安全。	現行實務執行狀況：	我國尚未公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)相關規定，故尚無實務案例。 補充：交通部授權之認可組織(CR)已制定「工作步橋準則(Guidelines for Offshore Access “Walk to Work” Gangway)」，可作為後續人員轉移設備之相關標準。	建議做法及其他國家做法參考(如適用時)：	查目前歐洲國家做法，人員運輸船(CTV)上之頂推設備並無統一之業界標準，僅能做一般原則性規範；而服務運維船(SOV)上之工作步橋較有統一之標準(例如設備證書)，目前 IMO 之 IP Code 述之 EN 13852-1 2013 之工業標準為一般性規範。 故建議於後續所對應之子法規則中引用我國認可組織(CR)之「工作步橋準則(Guidelines for Offshore Access “Walk to Work” Gangway)」，作為後續人員轉移設備之相關標準。 此外，若未來規定總噸位 100 以上載運工業人員船舶強制適用國際船舶安全營運及防止污染管理章程(ISM Code)時，可要求將海上人員轉移程序與保養納入相關船舶之安全管理系統(SMS)中。 (註：參考「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」附件 2，建議公告採用相關決議案及證書格式，並建議依據母法授權新增載運工業人員船舶之相關子法，以規範國輪應遵循之規則、技術細節、檢驗發證流程、文件格式或統一標準)

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：張明彪 吳昌政 葉德生

附件 4(A4)

相關 IMO 文件翻譯稿

目錄

MSC.532(107)..... A4-1

MSC.534(107)..... A4-10

MSC.535(107)..... A4-12

MSC.537(107)..... A4-14

MSC.538(107)..... A4-16

MSC.540(107)..... A4-22

MSC.541(107)..... A4-24

MSC.543(107)..... A4-26

MSC.547(107)..... A4-28

MSC.1/Circ.1362/Rev.2 ..... A4-30

MSC.1/Circ.1663..... A4-37

MEPC.369(80) A4-51

MEPC.376(80) A4-57

BWM.2/Circ.80..... A4-107

MEPC.1/Circ.905 ..... A4-134

翻譯字詞對照表..... A4-136

附錄 2

MSC.532(107)決議案
(2023年6月8日採納)

1974年海上人命安全國際公約修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

還回顧1974年海上人命安全國際公約(本公約)第VIII(b)條，關於本公約除第I章之外本公約附錄修正程序；

在其第107屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條分發之本公約修正案，

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納本公約修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條規定，決定該修正案應於2025年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，超過三分之一締約方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織秘書長其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2026年1月1日生效；

4 提請秘書長按照本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交本公約締約方政府；

5 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非本公約締約方之本組織各會員。

附錄

1974年海上人命安全國際公約修正案

第 II-1 章
構造—結構、艙區劃分及穩度、機器與電力裝置

第 A 篇
總則

規則 2
定義

1 於現有第29段後新增下列段落：

"30 起重設備係指任何船舶裝卸設備：

.1 用於貨物裝載、轉移或卸載；

.2 用於升降艙口蓋或可移動艙壁；

.3 用作機艙起重機；

.4 用作庫房起重機；

.5 用作軟管吊裝起重機；

.6 用於補給船下水及回收及類似用途；及

.7 用作人員吊運起重機。

31 *操錨用絞機*係指在海底作業時，用於部署、回收以及重新布置錨點及繫泊纜繩之絞機。

32 *活動零件*係指可將負荷固定在起重設備或操錨用絞機上，但不為設備或負荷一部分的船舶設備。

33 規則3-13中所提之"2026年1月1日以後安裝的設備"係指：

.1 在2026年1月1日以後已安放龍骨或處於類似建造階段的船舶，於任何安裝日期安裝至該船舶的設備；或

.2 對於非 .1 中規定的船舶，包括2009年1月1日之前建造的船舶，2026年1月1日之後有合約交付日期之起重設備或操錨用絞機；或在沒有合約交付日期的情況下，在2026年1月1日之後實際交付至船上的起重設備或操錨用絞機。"

第 A-1 篇
船舶結構

2 於現有規則II-1/3-12後新增下列規則及相關註腳：

"**規則 3-13**
起重設備和操錨用絞機

1 適用範圍

1.1 除非另有規定，本規則應適用於起重設備和操錨用絞機、以及與起重設備和操錨用絞機一同使用之活動零件。

1.2 儘管有上述規定，本規則不適用於：

.1 經認證為海上移動式鑽探裝置(MODU)[1]上之起重設備；

.2 符合主管機關可接受標準之離岸施工船舶之起重設備，如管路/電纜鋪設/維修船或離岸安裝船(包含用於拆卸工作之船舶)；

.3 用於啟閉艙口蓋的一體化機械設備；及

.4 符合國際救生設備章程(LSA Code)的救生下水設備。

1.3 對於安全工作負荷(SWL)低於1,000公斤的起重設備，主管機關應決定在何種程度上其可不適用2.1及2.4段之規定。

2 設計、建造與安裝

2.1 2026年1月1日以後安裝之起重設備應：

.1 設計、建造和安裝應符合主管機關依據規則XI-1/1條認可的船級協會的要求、或符合主管機關可接受的同等安全水平標準；和

.2 在安裝後、首次投入使用前以及經過修理、修改或重大特性修改後，應進行負荷試驗及徹底查驗。

2.2 2026年1月1日以後安裝之操錨用絞機，其設計、建造、安裝和試驗應依據本組織所制定之準則[2]並經主管機關滿意。

2.3 2026年1月1日以後安裝之起重設備應永久標記安全工作負荷(SWL)並提供其證明文件。

2.4 2026年1月1日前安裝之起重設備，應依據本組織制定之準則[3]試驗及徹底查驗，並在不晚於2026年1月1日後的初次換證檢驗日期前符合第2.3段之規定。

2.5 2026年1月1日前安裝之操錨用絞機，應在不晚於2026年1月1日後的初次換證檢驗日期前依據本組織制定之準則[2]試驗及徹底查驗。

3 維護、操作、檢查及試驗

所有起重設備和操錨用絞機，以及與起重設備和操錨用絞機一起使用的所有活動零件，不論其安裝日期，均應依據本組織制定的準則[2,3]進行操作試驗、徹底查驗、檢查、操作和維護。

4 無法使用的起重設備和操錨用絞機

除規則I/11(c)的規定外，應採取一切合理步驟，保持本規則所適用的起重設備、操錨用絞機和活動零件處於正常工作狀態，但只要船長在計畫和執行安全航行時已採取行動將起重設備或操錨用絞機無法使用的情況列入考量，則不應認為該設備失靈會使船舶不適航或作為將船舶延誤在港口的理由。[2,3]

---

1 經認證為MODU的船舶係指符合《MODU章程》，並在船上攜帶由主管機關或認可組織簽發的MODU章程證書的船舶。該證書的攜帶包括船上備有經授權的電子版證書。

2 參見操錨用絞機準則 (MSC.1/Circ.1662)。

3 參見起重設備準則 (MSC.1/Circ.1663)。"

第 II-2 章
構造—防火、探火及滅火

第 A 篇
總則

規則 1
適用範圍

2 現成船適用規定

3 於現有第2.9段後新增下列第2.10段及相關註腳：

"2.10 2026年1月1日前建造之船舶，應於2026年1月1日以後第一次檢驗*日期前符合以MSC.532(107)決議案採納之規則10.11.2。

---

* 參見SOLAS規則對於「第一次檢驗」之統一解釋(MSC.1/Circ.1290)."

第 C 篇
抑制火災

規則 10
消防

4 新增下列第11段於現有第10段之後：

"**11 滅火劑限制**

本段的目的是保護船上人員不接觸消防所使用的危險物質，並儘量減少被認為對環境有害的滅火劑的影響。

11.1 適用範圍

本規則適用於2026年1月1日以後建造之船舶。

11.2 通則

11.2.1 本規則中的禁用物質從船上卸下後，應運送至適當的岸上收受設備。

11.2.2 禁止使用或存放含有全氟辛烷磺酸(PFOS)的滅火劑。"

第 V 章
航行安全

規則 2
定義

5 於現有第7段後新增下列段落及相關註腳：

"8 散裝船係指依據規則XII/1.1所定義之船舶。[1]

9 貨櫃船係指主要用於運輸貨櫃之船舶。[2]

---

1 參見「散裝船」一詞的澄清及和SOLAS中有關條例適用於偶爾載運散裝貨物、但依據規則XII/1.1和第II-1章未被確定為散裝船的船舶的指南(MSC.277(85)決議案)。

2 參見《1972年國際貨櫃安全公約》(CSC)第II條之「貨櫃」名詞定義。"

規則 18
導航系統和設備及航行資料記錄器(voyage data recorder)的批准、檢驗和性能標準

6 在與第 2 段相對應的註腳中新增以下內容：

"電子傾斜儀性能標準 (MSC.363(92)決議案)"

規則 19
船載導航系統(shipborne navigational systems)和設備的配備要求

7 於現有第2.11段後新增下列第2.12段：

"2.12 2026年1月1日以後建造的總噸位3,000以上之貨櫃船和散裝船應配備電子傾斜儀或其他裝置，以確定、顯示和記錄船舶的橫搖運動。"

第 XIV 章
在極區水域(POLAR WATERS)作業的船舶安全措施

規則 2
適用範圍

8 規則 2 由以下替換：

"**規則 2**
適用範圍

1 除非另有明確規定，本章適用於下列在極區水域營運之船舶：[1]

.1 依據第I章認證之船舶；

.2 船長24公尺以上之漁船；

.3 總噸位300以上之非營業用的娛樂遊艇；及

.4 總噸位300以上但未滿500之貨船。

[1] 參見在極區水域作業的未依據SOLAS公約獲得認證的船舶之臨時安全措施(A.1137(31)決議案)。

2 在2017年1月1日前建造符合第1.1段規定的船舶，應在2018年1月1日之後的第一次中間檢驗或換證檢驗(以先到者為準)之前滿足《極區章程》的相關要求。

3 在2026年1月1日前建造符合第1.2、1.3或1.4段規定的船舶，應在2027年1月1日前滿足《極區章程》第I-A篇第9-1章和第11-1章的相關要求。

4 在適用《極區章程》第I-A篇時，應考慮《極區章程》第I-B篇的額外指南。

5 本章不適用於由締約國政府擁有或經營的、目前僅用於政府非商業性服務的船舶。但是，鼓勵由締約國政府擁有或經營、目前僅用於政府非商業性服務的船舶，在合理可行的範圍內，以符合本章的方式行事。

6 本章的任何規定均不影響各國依據國際法應享有的權利或應承擔的義務。"

規則 3
對適用本章之船舶的要求

9 規則 3 由以下替換：

"**規則 3**
對依據第I章認證之船舶的要求

1 符合上述規則2.1.1規定的船舶應符合《極區章程》引言和第I-A篇中與安全有關的規定的要求，並在符合《極區章程》規則I/7、I/8、I/9和I/10的適用規定外，還應依據章程之規定進行檢驗和認證。

2 受上列規則2.1.1限制的船舶若持有依據第1段規定簽發的證書，應受規則I/19和XI-1/4規定的管制。為此目的，此類證書應視為依據規則I/12或I/13簽發的證書。
"

10 下列新規定插入現有之規則3之後：

"**規則 3-1**
對船長24公尺以上的漁船、總噸位300以上之非營業用的娛樂遊艇及總噸位300以上但未滿500之貨船之要求

1 受規則2.1.2、2.1.3或2.1.4約束的船舶在南極地區的所有航行，以及在船舶有權懸掛其國旗的締約國政府領海外部界限以外的北極水域的航行，均應遵守《極區章程》第I-A篇第9-1章和第11-1章的規定，並將《極區章程》引言和第I-A篇第1章第1.2、1.4和1.5段與安全有關的規定列入考慮。

2 儘管有上述第1段的規定，主管機關應決定《極區章程》第I-A篇第9-1章規則9-1.3.1和9-1.3.2的規定對於以下船舶之不適用程度：

.1 船長24公尺以上之漁船；及

.2 總噸位300以上但未滿500之非國際航線船舶。"

附件

證書

客船安全設備紀錄 (格式 P)

2 救生設備細目

11 "救生設備細目"表中之第10至10.2項由以下替換：

10	浸水衣數量

貨船安全設備證書格式

貨船安全設備證書

船型

12 新增下列項目於"氣體載運船"之後：

"貨櫃船"

貨船安全設備紀錄 (格式 E)

2 救生設備細目

13 "救生設備細目"表中之第9至9.2項由以下替換：

9	浸水衣數量

3 航行系統與設備細目

14 在"航行系統與設備細目"表中現有之第15項(駕駛台航行當值警報系統(BNWAS))之後新增下列項目：

"16 電子傾斜儀"

核能貨船安全證書格式

核能貨船安全證書

船型

15 新增下列項目於"氣體載運船"之後：

"貨櫃船"

貨船安全設備紀錄 (格式 C)

2 救生設備細目

16 “救生設備細目”表中之第9至9.2項由以下替換：

9	浸水衣數量

5 航行系統與設備細目

17 在“航行系統與設備細目”表中現有之第15項(駕駛台航行當值警報系統(BNWAS))之後新增下列項目：

"16 電子傾斜儀"

**

附錄 4

MSC.534(107)決議案
(2023年6月8日採納)

1974年海上人命安全國際公約1988年議定書修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

還回顧1974年海上人命安全國際公約(本公約)第VIII(b)條、以及與本公約有關的1988年議定書(1988年SOLAS議定書)關於1988年SOLAS議定書修正程序的第VI條，

在其第107屆會議上，審議了按本公約第VIII(b)(i)條及1988年SOLAS議定書第VI條分發之1988年SOLAS議定書修正案草案，

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條及1988年SOLAS議定書第VI條，採納1988年SOLAS議定書附錄之附件修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條及1988年SOLAS議定書第VI條，決定該修正案應於2025年7月1日起被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一1988年SOLAS議定書締約國政府、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%之締約國政府已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請有關之各方注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條及1988年SOLAS議定書第VI條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2026年1月1日生效；

4 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條及1988年SOLAS議定書第VI條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交1988年SOLAS議定書所有締約國政府；

5 還提請秘書長將本決議案及其附錄之副本送交非1988年SOLAS議定書締約方之本組織各會員。

附錄

1974年海上人命安全國際公約1988年議定書修正案

附錄

對1974年海上人命安全國際公約附錄之增修訂

附件

貨船安全設備證書格式

船型

1 新增下列項目於「氣體載運船」之後：

「貨櫃船」

貨船安全證書格式

船型

2 新增下列項目於「氣體載運船」之後：

「貨櫃船」

***

附錄 5

MSC.535(107)決議案
(2023年6月8日採納)

國際救生設備章程(LSA Code)修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

還回顧到MSC.48(66)決議案採納之國際救生設備章程(LSA Code)，依據「1974年海上人命安全國際公約」(本公約)第III章之規定已成為強制性文件；

進一步回顧到本公約第VIII(b)條和第III/3.10條有關LSA Code之修正程序；

在其第107屆會議上，審議了按本公約第VIII(b)(i)條分發之LSA Code修正案草案：

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納LSA Code修正案，其內容載於本決議案附錄中；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條規定，決定該修正案應於2025年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，超過三分之一締約方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織秘書長其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2026年1月1日生效；

4 還邀請各締約方政府注意到本附錄應適用於2029年1月1日以後安裝至船上之全圍蔽救生艇，所指之*2029年1月1日以後安裝至船上*係表示：

(a) 2029年1月1日以後簽訂建造合約之船舶，或在沒有合約的情況下，在2029年1月1日以後建造之船舶所安裝之救生艇；或

(b) 非第(a)項所述情況者，則指設備的合約交付日期在2029年1月1日者，或在沒有合約的情況下，實際設備交付日期在2029年1月1日以後之救生艇。

5 提請秘書長按照本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案文本之核正無誤副本送交本公約締約方政府；

6 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非本公約締約方之會員國。

附錄

國際救生設備章程(LSA Code)修正案

第IV章
救生艇筏

4.6 全圍蔽救生艇(Totally enclosed lifeboats)

新增下列第4.6.6及4.6.7段於現有之第4.6.5段之後：

"**4.6.6 通風裝置**

4.6.6.1 全圍蔽救生艇應配備通風裝置，提供該艇可容載人數每人5 m^3/h的換氣率，並可持續至少24小時。該通風裝置應可從救生艇內操作，且其布置應確保救生艇內通風良好，不致產生分層或形成不通風區塊(unventilated pockets)。

4.6.6.2 若通風裝置由動力驅動，其動力來源不應來自第4.4.6.11段所指之用於無線電通訊設備之電池；若動力來源是救生艇引擎，則應提供足夠燃料以符合第4.4.6.8段之規定。

4.6.7 通風系統之開口及其關閉裝置

4.6.7.1 第4.6.6段所規定的每一個通風裝置之開口均應設有關閉裝置。該關閉裝置應可由人員於救生艇內操作。應提供裝置以確保在救生艇下水前(即在存放位置)及在下水過程中，開口保持關閉。

4.6.7.2 通風裝置的進出口及其外部裝具的位置與設計，應在不使用第4.6.7.1段所要求的關閉裝置並考慮到第4.6.3.2段規定的要求的情況下，儘量減少水從開口進入。

4.6.7.3 對於符合第4.7節要求的自由降落救生艇，其開口及開口關閉裝置應設計為能在救生艇自由降落下水時預計的浸沒狀態下承受負載，並避免進水。

4.6.7.4 對於符合第4.8節要求配有自供空氣系統的救生艇，其開口及開口關閉裝置的設計應能保持第4.8節所規定的壓力。

4.6.7.5 對於符合第4.9節要求的防火救生艇，其開口及開口關閉裝置的設計應確保在第4.9.1段規定的條件下，不影響保護救生艇內人員的能力。"

***

附錄7

MSC.537(107)決議案
(2023年6月8日採納)

2000年高速船安全國際章程(2000年HSC CODE)修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

注意到MSC.97(73)決議案採納之2000年高速船安全國際章程(2000年HSC Code)，依據「1974年海上人命安全國際公約」(本公約)第X章之規定已成為強制性文件，

還注意到本公約第VIII(b)條和第X/1.2條有關2000年HSC Code之修正程序，

在其第107屆會議上，審議了按本公約第VIII(b)(i)條分發之2000年HSC Code修正案草案，

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納2000年HSC Code修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2025年7月1日起被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%之締約國政府已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2026年1月1日生效；

4 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交本公約所有締約國政府；

5 還提請秘書長將本決議案及其附錄之副本送交非本公約締約方之本組織各會員。

附錄

2000年高速船安全國際章程(2000年HSC CODE)修正案

第7章
消防安全

A部分
通則

7.9 其他

1 新增下列第7.9.4段及相關註腳於現有之7.9.3.5之後：

"**7.9.4 滅火劑限制**

7.9.4.1 下列限制應適用於全氟辛烷磺酸(PFOS)之使用、存放或處置：

.1 2026年1月1日以後建造之高速船上禁止使用或存放含有全氟辛烷磺酸(PFOS)之滅火劑；

.2 2026年1月1日前建造之船舶，應於2026年1月1日以後的第一次檢驗*日前符合7.9.4.1.1之規定；及

.3 從高速船上移除7.9.4.1.1或7.9.4.1.2所規定之禁用物質時，應交給適當的岸上收受設備處理。

* 請參閱SOLAS規則(MSC.1/Circ.1290)中對名詞「第一次檢驗」之統一解釋。"

附錄 1

高速船安全證書及設備紀錄格式

高速船安全證書之設備紀錄

2 在「救生設備細目」表中，第9至10.2項由下列替代：

9	浸水衣數量	……..
10	防曝衣數量	……..

***

附錄 8

MSC.538(107)決議案
(2023年6月8日採納)

國際船舶極區水域營運章程(極區章程)修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

注意到MSC.385(94)決議案採納國際船舶極區水域營運章程中與安全有關條款的引言及第I-A與第I-B篇的全部內容，依據「1974年海上人命安全國際公約」(本公約)第XIV章之規定已成為強制性文件，

還注意到本公約第VIII(b)條和第XIV/1.1.1條有關極區章程與安全有關條款的引言及第I-A篇之修正程序，

進一步注意到本公約第XIV/1.1.2條有關極區章程第I-B篇之修正程序，

認識到有必要對在極區水域營運的非SOLAS船舶採取安全措施，

在其第107屆會議上，審議了按本公約第VIII(b)(i)條分發之極區章程修正案草案，

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納極區章程第I-A篇修正案，其內容載於本決議案附錄1；

2 依據本公約第XIV/1.1.2條，亦採納極區章程第I-B篇修正案，其內容載於本決議案附錄2；

3 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定極區章程第I-A篇修正案應於2025年7月1日起被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%之締約國政府已通知秘書長其反對該修正案；

4 邀請本公約各締約國政府注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第3段獲得接受後，將於2026年1月1日生效；

5 還邀請本公約各締約國政府注意，極區章程第I-B篇修正案將於附錄1所列之章程第I-A篇修正案生效後於2026年1月1日生效。

6 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交本公約所有締約國政府；

7 還提請秘書長將本決議案及其附錄之副本送交非本公約締約方之本組織各會員。

附錄 1

國際船舶極區水域營運章程(極區章程)修正案

第 I-A 篇
安全措施

第 9 章
航行安全

1 第9章標題由以下替換：

"**第 9 章**
依據SOLAS第 I 章認證的船舶之航行安全"

2 第9章標題後插入以下內容：

"本章適用於依據SOLAS第 I 章認證的船舶。"

3 在現有第9章之後插入以下新章節：

"**第 9-1 章**
船長24公尺以上的漁船、總噸位300以上之娛樂用遊艇(非營業用)及總噸位300以上但未滿500之貨船的航行安全

本章適用於：

.1 船長24公尺以上的漁船；

.2 總噸位300以上之娛樂用遊艇(非營業用)；及

.3 總噸位300以上但未滿500之貨船。

9-1.1 目標

本章目標係為航行安全做出規定。

9-1.2 功能要求

為了實現上列第9-1.1段所述的目標，本章規定了以下功能要求。

9-1.2.1 航海資訊

船舶應具備能接收最新資訊(包括冰況)的能力，以確保航行安全。

9-1.2.2 航行設備功能

.1 航行設備和系統的設計、製造和安裝應使其能在營運區域的預期環境條件下保持其功能。

.2 提供參考航向與定位的系統應適用於預期營運的區域。

9-1.2.3 額外航行設備

船舶應具備在黑暗中航行時能以目視探測冰況的能力。

9-1.3 規則

9-1.3.1 航海資訊

為符合上列第9-1.2.1段所述之功能要求，船舶應具備接收和顯示營運區域當前冰況資訊的裝置。

9-1.3.2 航行設備功能

9-1.3.2.1 為符合上列第9-1.2.2.1段所述之功能要求，應符合以下規定：

.1 在2026年1月1日或之後建造之冰區強化船舶，應配備兩台獨立的回聲測深儀(echo-sounding devices)、或一台具備兩個獨立感測器之回聲測深儀。其他能探測水深的裝置，如魚探儀，若經主管機關接受，可作為滿足此要求的等效裝置；

.2 無論船舶之建造日期及尺寸，皆應符合SOLAS規則V/22.1.9.4條的規定，並能清楚看到後方。在不能符合本規定的船舶上，應提供主管機關可接受之布置，以達到與本規定要求相當的能見度水準；

.3 對於在可能發生積冰的區域和期間內航行的船舶，應對航行和通信所需的天線提供防止積冰的措施；和

.4 此外，對於冰區強化船舶，應符合以下規定：

.1 如果SOLAS第V章或本章要求設備的感測器超出船體下方，則該感測器應有防冰保護；及

.2 2026年1月1日以後建造之A類和B類船舶，駕駛台翼台應為封閉式的或設計為可保護航行設備和操作人員。對於不能符合本規定之船舶，應提供主管機關可接受之布置，以達到與本規定相同的保護水準。

9-1.3.2.2 為符合上列第9-1.2.2.2段所述之功能要求，應符合以下規定：

.1 總噸位500以上之船舶，應有兩個非磁性裝置來確定和顯示其航向。這兩個裝置應是獨立的，並應連接至船舶的主電源和應急電源；和

.2 航行至緯度超過80度之船舶應至少配備一個全球導航衛星系統(GNSS)羅盤或同等設備，並應連接至船舶的主電源和應急電源。

9-1.3.3 額外航行設備

為符合第9-1.2.3段的功能要求，除僅在24小時日照區域營運的船舶外，其他船舶均應配備兩台協助以視覺探測冰況之照明裝置。"

第 11 章
航程規畫

4 第11章標題由以下替換：

"**第 11 章**
依據第 I 章認證的船舶的航程規畫"

5 第11章標題後插入以下內容：

"本章適用於依據SOLAS第 I 章認證的船舶。"

6 在現有第11章之後插入以下新章節及相關註腳：

"**第 11-1 章**
船長24公尺及以上的漁船、總噸位300以上之娛樂用遊艇(非營業用)及總噸位300以上但未滿500之貨船的航程規畫

本章適用於在極區水域營運的下列船舶：

.1 船長24公尺以上的漁船；

.2 總噸位300以上之娛樂用遊艇(非營業用)；及

.3 總噸位300以上但未滿500之貨船。

11-1.1 目標

本章的目標是確保向公司、船長和船員提供足夠的資訊，以便在航行時充分考慮船舶和船上人員安全並酌情考慮環境保護。

11-1.2 功能要求

為達成上列第11-1.1段所述之目標，航程規畫應考慮到預定航程的潛在危險。

11-1.3 要求

為符合上列第11-1.2段所述之功能要求，船長應將下列事項列入考量以考慮穿越極區水域的航線：

.1 船舶安全管理系統所規定之程序；若無安全管理系統，則應有極區水域作業之文件化程序；

.2 水文資訊局限性及可用之助航設備；

.3 預定航線附近之冰及冰山範圍類型之現有資料；

.4 往年冰和氣溫的統計資訊；

.5 避難場所；

.6 與已知的海洋哺乳類動物聚集區(包含季節性遷徙區)相關之現有資料、及遇到時應採取之措施；[1]

.7 與已知的海洋哺乳類動物聚集區(包含季節性遷徙區)相關之船舶航

道系統、航速建議及船舶交通服務的現有資料；[1]

.8 航線所經的國家和國際指定保護區；及

.9 在遠離搜救(SAR)能力區域之操作。[2]

---

1 參見MEPC/Circ.674關於將船舶撞擊鯨目動物風險降至最低之指南文件。

2 參見MSC.1/Circ.1184關於在遠離搜救設施區域營運的客船強化應急計畫指南及A.999(25)決議案關於在偏遠地區營運的客船航程規畫準則。"

附錄 2

國際船舶極區水域營運章程(極區章程)修正案

第 I-B 篇
關於引言及第 I-A 篇條款的額外指南

10　　第9章(航行安全)的額外指南

7　　第10節標題由以下替換：

"**10　　第9及9-1章的額外指南**"

12　　第11章(航程規畫)的額外指南

8　　第12節標題由以下替換：

"**12　　第11及11-1章的額外指南**"

***

附錄10

MSC.540(107)決議案
(2023年6月8日採納)

1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準(STCW)國際公約修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

還回顧1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(1978年STCW公約)第XII條有關1978年STCW公約之修正程序，

意識到有必要及時因應全球數位化趨勢、並為依據1978年STCW公約簽發的航海人員證書提供管理與管制的解決方案，

在其第107屆會議上，審議了按1978年STCW公約第XII(1)(a)(i)條提出和分發之1978年STCW公約修正案草案，

1 依據1978年STCW公約第XII(1)(a)(iv)條，採納1978年STCW公約修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 依據1978年STCW公約第XII(1)(a)(vii)(2)條規定，決定該修正案應於2024年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，超過三分之一締約方或擁有商船總噸位不少於100總噸或以上的合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織秘書長其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據1978年STCW公約第XII(1)(a)(ix)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2025年1月1日生效；

4 敦促各締約方盡早執行規則I/1 及 I/2之修正案；

5 提請秘書長按照1978年STCW公約第XII(1)(a)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交1978年STCW公約所有締約方；

6 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非1978年STCW公約締約方之本組織各會員。

附錄

1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準(STCW)國際公約修正案

第 I 章
總則

規則 I/1
定義及說明

1 在第1段的.44小段後新增下列定義：

".45 *正本形式*係指以主管機關批准之格式簽發的本公約所規定之任何紙本或電子形式之證書，但應至少提供STCW章程第A-I/2節第4段中所規定之最低限度資訊。"

規則 I/2
證書及認可

2 第11段由下列及相關之註腳替代：

"11 依規則第I/10條第5段之規定，本公約所要求的任何證書必須以正本形式保存在持有人所服務的船舶上。如果使用電子格式*，則必須可取得主管機關依據STCW章程定義的啟動驗證程序所需的最低限度資料。

* 參見《船員電子證書使用準則》 (MSC.1/Circ.1665)."

***

附錄11

MSC.541(107)決議案
(2023年6月8日採納)

航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW)A部分修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

還回顧1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(1978年STCW公約)第XII條及規則I/1.2.3有關航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW章程)A部分之修正程序，

意識到有必要及時因應全球數位化趨勢、並為依據1978年STCW公約簽發的航海人員證書提供管理與管制的解決方案，

在其第107屆會議上，審議了按1978年STCW公約第XII(1)(a)(i)條提出和分發之STCW章程第A部分修正案草案，

1 依據1978年STCW公約第XII(1)(a)(iv)條，採納STCW章程修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 依據1978年STCW公約第XII(1)(a)(vii)(2)條規定，決定本修正案應於2024年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，超過三分之一締約方或擁有商船總噸位不少於100總噸或以上的合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織秘書長其反對本修正案；

3 邀請各締約方注意，依據1978年STCW公約第XII(1)(a)(ix)條，載於附錄之STCW章程修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2025年1月1日生效；

4 敦促各締約方及早實施STCW章程第A-I/2節之修正案；

5 提請秘書長按照1978年STCW公約第XII(1)(a)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交1978年STCW公約所有締約方；

6 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非1978年STCW公約締約方之本組織各會員。

附錄

航海人員訓練、發證及航行當值標準(STCW)章程第A部分修正案

第 I 章
關於總則之標準

第 A-I/2 節
證書及認可

1 第4段由下列替代：

"4 在使用可能不同於本節規定的格式時，依據規則 I/2 第10段，締約方應確保在任何情況下：

.1 與持有人的身分及個人情況有關的所有資訊，包括姓名、生日、照片及簽名與文件簽發日，應顯示在文件的同一面；

.2 依據主管機關適用的安全配額要求而授權持有人有權任職的一種或多種職務有關的所有資訊及任何限制，均應在醒目位置顯示並易於識別；

.3 這些規定中所提及之「正面」、「背面」及「附頁」等用語不適用於電子形式的證書及簽證；以及

.4 電子形式的證書及簽證毋需關防、船員的照片和簽名。"

***

附錄 13

MSC.543(107)決議案
(2023年6月8日採納)

2008年特種用途船舶安全章程修正案(2008 SPS CODE)

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

還回顧到委員會於其第84屆會議以MSC.266(84)決議案採納2008年特種用途船舶安全章程(2008年SPS CODE)，該章程取代了原以A.534(13)決議案採納並經修正之SPS章程，適用於2008年5月13日以後發證之特種用途船舶，

注意到以MSC.532(107)決議案採納之《1974年海上人命安全國際公約》(本公約)修正案，

在其第107屆會議上，審議了特種用途船舶安全證書設備紀錄(SPS格式)之相應修正案，

1 採納2008年SPS Code修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 決定所述之2008年SPS Code修正案應於2026年1月1日生效，並與MSC.532(107)決議案採納之1974年SOLAS公約附件(證書)修正案、MSC.536(107)決議案採納之1994年高速船安全國際章程(HSC Code)修正案、MSC.537(107)決議案採納之2000年HSC Code修正案同時生效。

附錄

2008年特種用途船舶安全章程修正案(2008年SPS CODE)

附件

特種用途船舶安全證書設備紀錄(SPS格式)

1 救生設備細目表中的第8至8.2項由下列替代：

8	浸水衣數量	……

***

附錄 24

MSC.547(107)決議案
(2023年6月8日採納)

2009年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程(2009年MODU CODE)修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

注意到海上移動式鑽探裝置持續在國際上移動和運行，

回顧大會在2009年以A.1023(26)決議案採納海上移動式鑽探裝置構造和設備章程時，授權本委員會得與有關組織諮詢並考慮設計與技術的發展酌情修訂該章程，

還回顧依據1974年海上人命安全國際公約(SOLAS)規則II-1/3-5，禁止在所有船舶上新安裝含有石綿的材料，但不包括MODU，

認識到2009年MODU Code規則2.10.3涉及禁止使用含有石綿的材料，適用於建造新裝置時，但在現有MODU上新安裝材料則不在此限，

在其第107屆會議上，審議了由船舶設計和建造次委員會於其第9屆會議(2023年1月23日至27日)所提之建議，

1 採納2009年MODU Code修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 提請所有有關政府採取適當步驟在2024年1月1日前落實所附之2009年MODU Code修正案。

附錄

2009年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程(2009年MODU CODE)修正案
(A.1023(26)決議案)

第 2 章– 構造、強度與材料

1 第2.10節由以下替換：

"**2.10 材料**

2.10.1 考慮到裝置將投入營運區域之極端溫度，應以鋼材或其他具有主管機關可接受性能之適當材料建造該裝置。

2.10.2 在設計與建造裝置時應考慮盡量減少使用有害物質，並應促進有害材料之回收和清除。[1]

2.10.3 所有MODU均禁止新安裝含有石綿的材料。[2]"

***

[1] 參見本組織以A.962(23)決議案採納並經修訂的船舶回收準則(參見A.980(24))。

[2]參見關於執行2009年MODU Code規則2.10.3、1989年MODU Code規則2.8.2及1979年MODU Code規則2.7.2的統一解釋(MSC.1/Circ.1671)。

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1362/Rev.2
14 July 2023

SOLAS第II-1章之統一解釋

1 海事安全委員會於其第87屆會議(2010年5月12日至21日)為了對1974年海上人命安全國際公約相關規定之應用提供更具體的指導，批准了穩度與載重線及漁船安全次委員會第52屆會議編制之海上人命安全國際公約規則第II-1/2.14條之統一解釋。

2 海事安全委員會於其第105屆會議(2022年4月20日至29日)同意修正上述統一解釋，並納入船舶設計和建造次委員會第8屆會議(2022年1月17日至21日)編制之海上人命安全國際公約規則第II-1/5.4和II-1/5.5條的解釋。

3 海事安全委員會於其第107屆會議(2023年5月31日至6月9日)為了澄清以及協助主管機關或認可組織(RO)驗證符合SOLAS規則第II-1/3-8條所需之文件，以及澄清在火災測試後對水密隔艙貫穿件(penetrations in watertight divisions)的壓力測試(SOLAS規則第II-1/13.2.3條)，批准了由船舶設計和建造次委員會第9屆會議編制之MSC.1/Circ.1362/Rev.1修正案。

4 提請各會員國政府在適用海上人命安全國際公約第II-1章的相關規定時，將所附的統一解釋做為指導，並提請各利益攸關方注意。

5 本通告廢止MSC.1/Circ.1362/Rev.1。

***

附錄

SOLAS第II-1章之統一解釋

規則2.14—定義

對於2010年5月21日以後建造之船舶：在確定艙間的滲透率時，艙間之體積應取為型排水體積(moulded volume)，即艙間的浸沒體積應為該艙間的水下型排水體積乘以滲透率。

規則3-8

SOLAS規則第II-1/3-8條依MSC.474(102)決議案修正如下：

"**規則 3-8**

拖曳及繫泊設備

1 本規則第4至第6段適用於2007年1月1日以後建造的船舶。

2 本規則第7及第8段僅適用於下列船舶：

.1 建造合約於2024年1月1日或之後簽訂；或

.2 在沒有建造合約的情況下，2024年7月1日或之後已安放龍骨或處於類似階段；或

.3 交船日期為2027年1月1日或之後。

3 本規則不適用於依據規則3-4所提供的拖曳布置(towing arrangements)。

4 船舶應配備具有足夠安全工作負荷的布置、設備及裝置，以便能夠安全地進行與船舶正常運作相關的所有拖曳和繫泊操作。

5 依上述第4段提供的布置、設備及裝置應符合主管機關或主管機關依規則第 I/6 條[1]所認可的組織的適當要求。

6 依本規則提供的每個裝置或設備項目均應清楚標示與其安全操作相關的任何限制，並考慮到支撐船舶結構的強度及其與支撐結構的連接。

7 對於總噸位3000以上的船舶，應依據本組織制定的準則[2]設計繫泊布置，選擇包括纜繩在內的繫泊設備，以確保船舶的職業安全和安全繫泊。應提供船舶特定資訊並將其保存在船上。[3]

8 總噸位未滿3000的船舶應盡可能符合上述第7段的要求，或符合主管機關適用的國家標準。

9 對於所有船舶，繫泊設備(包括繫纜)應進行檢查並保持在適合其預期用途的狀態。[4] "

[1] 請參閱《船舶拖曳及繫泊設備指南》(MSC.1/Circ.1175)，適用於在2007年1月1日或之後但在2024年1月1日之前建造的船舶；以及經修訂之《船舶拖曳及繫泊設備指南》(MSC.1/Circ.1175/Rev.1)，適用於2024年1月1日或之後建造的船舶。

[2] 請參閱《繫泊布置設計和選擇適當繫泊設備和裝置以實現繫泊安全準則》(MSC.1/Circ.1619)。

[3] 請參閱《繫泊布置設計和選擇適當繫泊設備和裝置以實現繫泊安全準則》(MSC.1/Circ.1619)中的拖曳及繫泊布置計畫。

[4] 請參閱《繫泊設備(包括繫纜)之檢查和維護準則》(MSC.1/Circ.1620)。

解釋

1 SOLAS規則第II-1/3-8.9條中的「所有船舶」係指2009年1月1日之前、當天或之後依照SOLAS規則II-1/1.1.3.2建造的船舶。

2 無論主管機關或認可組織(RO)的審查範圍如何，如下文所述，對於經MSC.474(102)決議案修訂的SOLAS規則第II-1/3-8.1和II-1/3-8.2條所述適用規定所涵蓋的船舶，船舶所有人和設計者均應遵守下列規定：

.1 經修訂之《船舶拖曳及繫泊設備指南》(MSC.1/Circ.1175/Rev.1)；

.2 《繫泊布置設計和選擇適當繫泊設備和裝置以實現繫泊安全準則》(MSC.1/Circ.1619)；及

.3 《繫泊設備(包括繫纜)之檢查和維護準則》(MSC.1/Circ.1620)，

SOLAS規則第II-1/3-8條全文中的註腳，並確保採取適當措施減輕因偏差而產生的任何職業風險。

3 對於總噸位未滿3,000的船舶，在適用SOLAS規則第II-1/3-8.4至II-1/3-8.6條和SOLAS規則第II-1/3-8.8條的要求時，建議如下：

.1 應提供「拖曳及繫泊布置計畫」以供參考，其中除MSC.1/Circ.1175/Rev.1附錄第5節(拖曳及繫泊布置計畫)所述之資訊外，還應包括絞機剎車拉力。應提供該船之繫纜的技術規格文件以供參考。文件中應包含製造商建議的與繫纜接觸的每個裝置的最小直徑D、以及繫纜的纜繩設計斷裂力(LDBF)；

.2 為確認已適當選擇繫纜，應向主管機關或認可組織提交繫纜之LDBF和彎曲半徑(D/d 比率)。並應提出警告，說明直徑較小的纜繩磨損率可能較高(MSC.1/Circ.1620第5.6段)；和

.3 交船時，主管機關或認可組織應確認船上已提供拖曳及繫泊布置計畫。

4 對於總噸位3,000以上的船舶，在適用SOLAS規則第II-1/3-8.4至II-1/3-8.6條和SOLAS規則第II-1/3-8.7條要求時，除本解釋第3段規定的內容外，建議如下：

.1 設計者應提供一份文件供參考，並作為拖曳及繫泊布置計畫的補充內容，確認已將MSC.1/Circ.1619列入考慮。該文件應明確說明任何偏差都是不可避免的；

.2 應記錄偏差情況(MSC.1/Circ.1619第6.1段)，並在拖曳及繫泊布置計畫的補充內容中提供理由和適當的安全措施(MSC.1/Circ.1619第6.2段)。拖曳及繫泊布置計畫應提及該補充內容(MSC.1/Circ.1619第6.3段)；

.3 如果認為毋須找出偏差，且不需要補充內容，則應在拖曳及繫泊布置計畫中明確提及；

.4 繫泊絞機剎車拉力應小於船舶設計最小斷裂力(MBL_{SD})的100% (MSC.1/Circ.1619第5.2.3.3及5.2.4段)。絞機應配有可設定剎車力的煞車器；和

.5 交船時，主管機關或認可組織應確認船上已提供拖曳及繫泊布置計畫、以及描述偏差和適當安全措施的補充內容。

5 在適用SOLAS規則第II-1/3-8.9條要求時，應符合下列規定，並應由驗船師在新船初次檢驗、或簽發貨船安全構造證書的首次年度檢驗時予以確認，或在2024年1月1日後對現成船簽發客船安全證書的換證檢驗時予以確認：

.1 船上應制定並提供繫泊作業、繫泊設備(包括繫纜)的檢查和維護程序(MSC.1/Circ.1620第3.1段)，並將行業慣例列入考慮(MSC.1/Circ.1620第7段)；

.2 船上應制定並提供識別和控制繫纜、繫泊短纜(纜尾)及相關部件的程序(MSC.1/Circ.1620第3.3段)；

.3 應將繫纜、繫泊短纜及相關部件的定期檢查納入船上維護計畫或同等維護管理系統中(MSC.1/Circ.1620第4.1.1段)；

.4 應備有製造商提供之更換繫纜標準(MSC.1/Circ.1620第4.3.1段)；

.5 船上應備有原始設計概念、設備、布置和規格的紀錄(MSC.1/Circ.1620第4.4.4段)。對於2007年1月1日之前安放龍骨且沒有適當文件的船舶，船東可依據船上提供的繫泊設備的安全工作負荷來確定繫泊的MBL_{SD}。如果沒有規定安全工作負荷，建議船東依據MSC.1/Circ.1175/Rev.1檢查繫泊設備及其支撐船體結構的強度，並依據船上設備及其支撐船體結構的實際能力確定MBL_{SD}。繫纜、連接卸扣(joining shackles)和合成繫泊短纜(纜尾)(synthetic tails)的製造商試驗證書應保存在船上，並與設備適當連結(若有)(MSC.1/Circ.1620第6.2段)；和

.6 船上應提供一份用於收集上述資訊的文件，並說明相關資訊取得方式。

6 在適用SOLAS規則第II-1/3-8.9條要求時，應符合下列規定，並應由驗船師在2024年1月1日後對現成船進行貨船安全構造證書簽署/簽發之定期檢驗、或客船安全證書換證檢驗時確認其符合規定：

.1 自上次定期檢驗以來，繫泊設備的檢查和維護以及繫纜的檢查和更換紀錄應保持更新並備便於船上(MSC.1/Circ.1620第4.4.3和6.1段)。

規則 5.4 及 5.5

SOLAS規則II-1/5.4及II-1/5.5如下：

"**規則 5**

完整穩度

…

4 當對船舶進行的任何改裝影響其提供給船長之穩度資訊時，應提供經修正之穩度資訊。必要時，該船應重作傾斜試驗。若預期偏差超出第5段所指定之任一值，該船應重作傾斜試驗。

5 應以不超過5年的間隔定期對客船進行輕船重量檢驗(lightweight survey)，以驗證輕船排水量和縱向重心之任何變化。與經認可之穩度資訊相較之下，當發現或預期輕船排水量偏差超過2%或縱向重心偏差超過L的1%時，船舶應重作傾斜試驗。"

對SOLAS規則第II-1/5.4條之修正說明註記(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)如下：

"規則 5.4

1 當對營運中之船舶進行改裝，對輕船特性(lightship properties)造成可計算之改變時，應執行詳細之重量及重心計算，以調整該輕船特性。若經調整之輕船排水量或縱向重心與經認可值相較之下超出規則5.5中所指定之偏差限制其中之一，該船應重作傾斜試驗。此外，若經調整之輕船垂向重心與經認可值相較之下超出1%，該船應重作傾斜試驗，但輕船橫向重心不受限於偏差之限制。

2 當船舶未超過上述說明註記1中指定之偏差限制，但若有超出下列任一經認可值之偏差，應向船長提供經修正之穩度資訊，並以新的資訊計算輕船特性：

.1 1%之輕船排水量；或

.2 縱向重心偏移0.5%L；或

.3 垂向重心偏移0.5%。

然而，當未超出上述偏差限制時，不強制提供經修正之穩度資訊予船長。

3 當在一段時間內對營運中之船舶進行多次改裝，且每一次之改裝均在上述之偏差限制內，對輕船特性之累計總改變與最近一次傾斜試驗結果相比不應超出上述之偏差限制，否則該船應重作傾斜試驗。"

解釋

輕船重量計算之定義

在此解釋中，「輕船重量計算」意指詳細計算船上裝載及卸載之重量，該重量為自上次經認可的傾斜試驗日期後對船舶進行之所有改裝所產生的，以確定調整後之輕船特性。輕船特性包括重量及重心。經記錄之重量及重心位置應由在場的驗船師在船上或現場驗證。

當重量增加、移除或搬移時，最終累積改變應與前次經認可之傾斜試驗比較。

「輕船重量檢驗」定義於2008年國際完整穩度章程第2.24段。

穩度資訊之定義

「穩度資訊」係指包括輕船特性之任何穩度計算文件(不論是紙本或電子)、或電子方式。包括但不限於：經認可之穩度手冊、在船上計算穩度之計算軟體、經認可之強度手冊及裝載儀器。

在改變輕船特性時一併修訂穩度資訊

1 不論船舶之安龍日為何時，若輕船重量計算顯示輕船重量之質量、縱向或垂向重心位置出現偏差：

.1 超出說明註記1對SOLAS規則第II-1/5.4條(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)中指定之任何容許限制，則該船應重作傾斜試驗，且應更新依上述定義之穩度資訊，以反映由傾斜試驗取得之輕船特性，並經認可；

.2 於說明註記1中指定之容許限制內、且超過任何對SOLAS規則第II-1/5.4條

(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)之說明註記2中指定之偏差者，應更新該穩度資訊以反映由輕船重量計算取得之輕船特性，並經認可；或

.3 於SOLAS規則第II-1/5.4條(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)之說明註記2中指定之容許限制內，則應在船上提供一份經簽署之輕船重量計算報告，以供參考，不須對穩度資訊做進一步修訂。然而，若增加、移除或搬移之任何重量對輕船要目造成容許限制內之影響，該重量仍應註記，且應調整穩度資訊中輕船重量計算之「常數」，以供未來參考及計算使用。

2 本解釋第1段之總結如下表所列。若穩度資訊須更新者，應經認可並提供予船長，並應指示須於所有穩度計算中使用該資訊。

依輕船重量計算之情境	是否需進行傾斜試驗	更新穩度資訊
輕船重量變化 > 2%	是	是，使用新的傾斜試驗結果
LCG變化 > 1%L(包括向前或向後)	是	是，使用新的傾斜試驗結果
VCG變化 > 1%	是	是，使用新的傾斜試驗結果
1% < 輕船重量變化 ≤ 2%	否	是，使用輕船重量計算
0.5%L < LCG變化 ≤ 1%L (包括向前或向後)	否	是，使用輕船重量計算
0.5% < VCG變化 ≤ 1%	否	是，使用輕船重量計算
輕船重量變化 ≤ 1%	否	否
LCG變化 ≤ 0.5%L (包括向前或向後)	否	否
VCG變化 ≤ 0.5%	否	否

3 輕船特性於所有使用之文件中應為一致，例如：裝載手冊、穩度手冊及電腦數據。

4 除非於乾舷上有相關調整，否則輕船重量的變化會對載重量造成變化。該變化的結果可能對其符合其他規定(如：MARPOL附錄VI)造成影響。

規則 13

SOLAS規則II-1/13.2.3如下：

"**規則 13**
客船艙壁甲板下方水密艙壁之開口

2.3 鉛或其他易熔材料不應用於穿透水密艙壁的系統，因為一旦發生火災，此類系統的惡化會損害艙壁的水密完整性。"

解釋

1 依據SOLAS規則第II-1/13.2.3條，用於易熔管路系統穿過客船水密艙壁或甲板的任何貫穿件，均應與易熔管路一起進行試驗，並應依據MSC.429(98)/Rev.1和Rev.2決議案附錄所

載第II-1/13.2.3條解釋性說明第4段和第5段(依適用)，在耐火試驗後對其水密完整性進行型式認可。

2 SOLAS規則第II-1/13.2.3條應適用於易熔管道系統，不應適用於水密艙壁和甲板上的電纜貫穿件。

———————

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1663
28 June 2023

起重設備準則

1 海事安全委員會於其第107屆會議(2023年5月31日至6月9日)審議船舶系統和設備次委員會(SSE)第8屆會議的提案，以確保採用統一的方法適用於以MSC.532(107)決議案採納之SOLAS規則II-1/3-13條的規定，批准了起重設備準則，如附錄所示。

2 邀請成員國在執行SOLAS規則II-1/3-13條時使用所附準則，並提請船舶設計者、造船廠、船東、設備製造商、其他組織和利益攸關方注意。

***

附錄

起重設備準則

1 適用

本準則協助執行SOLAS規則II-1/3-13條對於起重設備和與起重設備配套使用的活動零件的規定。

2 定義

就本準則而言，適用下列定義：

.1 *適格人員*係指具有履行本準則規定的職責所需的知識和經驗並為主管機關所接受的人員。

.2 *檢查*係指由負責人員進行的評估，以確認起重設備或活動零件是否處於良好的工作狀態以繼續安全使用。

.3 *負責人員*係指由船長或依據SOLAS規則IX/1條定義之公司(如適用)所指定的人員，其具備履行本準則規定的職責所需的知識和經驗。

.4 *徹底查驗*係指由適格人員進行的詳細評估，以確定起重設備或活動零件是否符合主管機關的適用要求。

.5 *經認證*係指起重設備或活動零件已被驗證並記錄為符合主管機關或認可組織的要求。

.6 *維護*係指負責人員為使起重設備或活動零件保持良好工作狀態以繼續安全使用而進行的任何活動。

.7 *操作試驗*係指由負責人員進行的試驗，以驗證起重設備和/或相關活動零件的部件或操作是否正確。

.8 *負荷試驗*係指在適格人員在場的情況下進行的超過安全工作負荷的試驗，目的是檢查起重設備的結構完整性、及其與支撐結構的連接和支撐結構是否足夠。

.9 *安全工作負荷(SWL)*是起重設備或活動零件在特定操作條件下，經認證可在特定半徑範圍處吊起之最大靜負荷。

.10 *試驗及徹底查驗證書*係指適格人員在完成執行起重設備和/或活動零件的試驗及徹底查驗後簽發的證書。

3 起重設備

3.1 設計、建造與安裝

依據SOLAS規則II-1/3-13.2.1.1條的要求，2026年1月1日以後安裝的起重設備，其設計、建造和安裝應符合主管機關依據規則XI-1/1條認可的船級協會的要求、或符合主管機關可接受的同等安全水平標準。

3.2 負荷試驗及徹底查驗

3.2.1 負荷試驗

3.2.1.1 適用SOLAS規則II-1/3-13.2.1條的起重設備，在安裝後、首次投入使用前以及經過重大特性修理、修改或換裝後，應進行負荷試驗，並使主管機關滿意。

3.2.1.2 適用SOLAS規則3-13.2.4條的起重設備，應在2026年1月1日以後的首次換證檢驗日期前，或在進行重大特性修理、修改或換裝之後，進行負荷試驗，並使主管機關滿意。

3.2.1.3 *重大特性的修理、修改或換裝*係指：

.1 變更起重設備安全工作負荷；或

.2 影響起重設備的強度、穩定性或使用年限；或

.3 影響起重設備的主要支撐負荷結構；或

.4 修改起重設備或其任何部件的功能，從而可能影響其強度、安全性或結構完整性者。

3.2.1.4 適用SOLAS規則II-1/3-13.2.1和3-13.2.4條的起重設備應至少每5年重新試驗一次。

3.2.1.5 對於船舶在港口或遮蔽水域(sheltered waters)中使用的起重設備的負荷試驗，應依其SWL對應下表1中列出的試驗負荷。對於用於遠洋作業的起重設備，試驗負荷應滿足主管機關或其認可的船級協會的要求，並考慮到適用的動態負荷。

表1：起重設備最低試驗負荷

起重設備的SWL，噸	試驗負荷，噸
SWL ≤ 20 t	1.25 x SWL
20 t < SWL ≤ 50 t	SWL + 5 t
SWL > 50 t	1.10 x SWL

3.2.1.6 如果未有起重設備安全工作負荷的紀錄、且亦無設計資料，如：起重設備於2026年1月1日前安裝至船上、且製造商已不存在，該試驗負荷應使用表1計算，並依公司指定的安全工作負荷為基礎，並使主管機關滿意。

3.2.2 徹底查驗

3.2.2.1 起重設備應進行徹底查驗，並使主管機關滿意：

.1 於完成任何負荷試驗後；及

.2 每年

3.2.2.2 若徹底查驗不屬於換證檢驗或年度檢驗的一部分，則應在依據SOLAS規則I/7條進行

換證檢驗時、或在依據SOLAS規則I/10條進行年度檢驗時(依適用)，確認已對起重設備進行徹底查驗並使主管機關滿意。

3.2.2.3 如果在完成徹底查驗後，適格人員認為起重設備的操作不安全或不符合主管機關的適用要求，則應停止使用該起重設備，直至缺失得到改正並使適格人員滿意。起重設備應明確標明「不得使用」，並將其狀態記錄在起重設備登記簿中。停止使用時，應遵循本準則第5節中概述的針對無法使用的起重設備的相關措施。

3.2.3 徹底查驗與試驗之紀錄

3.2.3.1 徹底查驗和負荷試驗的紀錄應保存在起重設備登記簿中，並應備便在船上。

3.2.3.2 負荷試驗和徹底查驗可以以任何方便的形式記錄，但每個記錄項目必須包含必要的資訊、且清晰易讀並由適格人員驗證。應至少包括附件1所列的試驗及徹底查驗證書的最低限度資訊。或者，也可以使用主管機關可接受的其他格式，例如主管機關認可的船級協會的格式。

3.3 符合證明

3.3.1 在首次投入使用前，2026年1月1日以後安裝的起重設備應經認證符合SOLAS規則II-1/3-13.2.1和II-1/3-13.2.3，建議起重設備的符合證明範圍包括以下內容：

.1 起重設備和地基連接的平面圖評估；

.2 材料驗證；

.3 製造過程的檢驗、試驗和檢查；

.4 包括活動零件的部件證書驗證；和

.5 安裝到船上時進行試驗及徹底查驗。

3.3.2 在2026年1月1日前安裝的起重設備，應在2026年1月1日以後的第一次換證檢驗日期前認證符合SOLAS規則II-1/3-13.2.4條之規定。

3.3.3 對於現有的起重設備，若在SOLAS規則II-1/3-13條生效前，已持有依據主管機關接受之其它國際文書所簽發的有效試驗及徹底查驗證書，應視為符合SOLAS規則II-1/3-13.2.4條規定。

3.3.4 船上所有經過認證的起重設備都應記錄在附件3所列的船舶起重設備及貨物裝卸設備登記簿中，並附上試驗及徹底查驗證書(見第3.2.3.2段)。

3.3.5 如果適用，船上應備有一份索具布置圖和滑車清單，以顯示正確的起重設備及相關活動零件的穿繞方式及索具布置。

3.4 標記

3.4.1 安全工作負荷(SWL)和對起重設備的安全操作至關重要的其他資訊(如最大或最小迴旋半徑或吊臂角度)應永久性地清楚標記在起重設備的明顯位置，並應使操作員易於讀取。

3.4.2 如果起重設備的額定負荷半徑可變，則應在所有情況下在起重設備的明顯位置清楚地標明與最小和最大半徑相對應的安全工作負荷，此外，還應在操作員明顯可見的位置展示整個使用範圍內允許的最大負荷示意圖。

3.4.3 如果安全工作負荷是依據第3.2.1.6段確定的，則應使用該安全工作負荷來符合SOLAS規則II-1/3-13.2.3條的規定。

3.5 維護、檢查和操作試驗

3.5.1 概要

3.5.1.1 維護、檢查、操作試驗及其各自週期應符合製造商的建議、工業標準和準則或主管機關可接受的船級協會的要求及建議，同時考慮到船舶和起重設備的操作狀況等因素。

3.5.1.2 所有起重設備都應被視為易受海洋環境條件影響的設備，這些環境條件可能會導致設備嚴重加速老化和腐蝕，因此應相應地執行檢查和維護制度。

3.5.1.3 起重設備的檢查和維護可能涉及高空作業、進入圍蔽空間(enclosed space)和其他危險。在制定執行此類任務的相關程序時，應考慮到這些危險，包括安全進入。

3.5.1.4 需要特別注意的項目可能包括如：

.1 主要結構構件的腐蝕和損壞，包括起重機吊臂、起重機外殼(迴旋柱)、基座和基礎結構/基礎結構連接件，包括銲接和螺栓；

.2 機械部件的磨損、腐蝕和損壞，包括絞機、液壓缸、迴旋軸承、槽輪和銷；

.3 安全、保護和限制裝置的正確設置與運行；

.4 整個起重設備的狀況和正常運作，特別是液壓或氣壓裝置、液壓/氣動缸、馬達、軟管、管路、絞機、煞車和鼓輪；

.5 所有安全進入起重設備的裝置(包括附屬的維護平台和延伸部分)的腐蝕和損壞，特別注意支撐腋板和銲接；和

.6 繩索的認證和識別。

3.5.1.5 已損壞、斷裂、磨損或腐蝕的繩索，包括其端部，應依據製造商的建議、相關工業標準、國際標準(例如：ISO 4309:2017關於起重機—鋼索—保養和維護、檢查與汰換)或主管機關可接受的船級協會的要求檢查和汰換。

3.5.1.6 檢查完成後，如果適格人員認為起重設備的操作不安全或不符合主管機關的適用要求，則應停止使用該起重設備，直至缺失得到改正並使適格人員滿意。起重設備應明確標明「不得使用」，並將其狀態記錄在起重設備登記簿中。停止使用時，應遵循本準則第5節中概述的針對無法使用的起重設備的相關措施。

3.5.2 維護保養手冊

3.5.2.1 起重設備製造商應提供維護保養手冊。如果製造商無法提供現有起重設備的維護保養手冊，則可以由適格的第三方提供。

3.5.2.2 每個起重設備的維護保養手冊應至少包括以下內容：

.1 描述所需的檢查制度和針對起重設備的維護計畫、查核表以及檢查和維護時使用的主要工具或其他物品清單；

.2 日常維修/保養說明；

.3 技術維護資訊；

.4 關於建議的潤滑油、機油和過濾器更換的資訊；

.5 迴旋軸承維護資訊(如適用)；

.6 可更換零件/部件清單，以及這些零件/部件的檢查/維護/更換程序；

.7 備用零件來源清單；

.8 檢查和維護紀錄的格式範本；

.9 操作試驗程序，以及執行試驗前/後之檢查程序；

.10 檢查時需要特別注意的部件清單，以及這些部件的檢查/維護程序；

.11 部件和設備更換和大修的建議間隔時間；

.12 塗層和防蝕系統的保存資訊；和

.13 在起重設備長期不作業情況下的特殊檢查和維護的資訊。

3.5.3 檢查及維護紀錄

3.5.3.1 應維持起重設備或其零組件的例行檢查和維護紀錄，並應保存於船上。

3.5.3.2 檢查和維護的紀錄和細節可以以任何方便的形式記錄，但每個記錄項目必須包含必要的資訊、且清晰易讀並由負責人員驗證。應使用製造商對此類檢查和維護紀錄所提之任何建議。

3.6 操作

3.6.1 概要

3.6.1.1 操作起重設備的人員應適格、熟悉設備並經船長授權。

3.6.1.2 參與起重作業的所有人員應了解其在作業過程中的角色，特別是開始、協調或停止作業時可能需要的信號。

3.6.1.3 參與起重作業的人員應配備適合執行任務的個人防護裝備。

3.6.1.4 應計劃、監督和執行起重作業，以盡量減少任何已識別的風險。

3.6.1.5 應在操作手冊中提供與特定型號起重設備相關的程序和說明。

3.6.1.6 應適當考慮任何限制條件，如：船舶的運動/傾斜度、包括陣風在內的風速、冰雪等環境條件及起重設備的限制(如：起重設備之SWL及迴旋半徑等)。

3.6.1.7 參與起重作業的船上人員和岸上人員之間應建立有效的溝通。

3.6.1.8 應建立接近起重設備及需連接/拆卸之荷重的安全方法。應為信號員和吊運員提供安全區域。

3.6.1.9 在制定起重作業計畫和程序時，應考慮避免起重設備的任何部分撞擊到附近的任何人員或其他建築物。

3.6.1.10 起重設備安全操作的程序和措施應考慮適用的國際和國家文書及職業安全和健康的最佳做法。

3.6.1.11 起重設備應加以固定和存放，以避免海上航行期間不受控制的移動。應依照製造商的要求進行存放和固定。

3.6.1.12 操作起重設備的人員應查閱操作手冊，以了解與起重操作相關的任何具體說明。

3.6.2 操作手冊

3.6.2.1 起重設備製造商應提供操作手冊。如果製造商無法提供現有起重設備的操作手冊，則可以由適格的第三方提供。

3.6.2.2 每個起重設備的操作手冊應至少包括以下內容：

.1 設計、操作與環境限制；
.2 相容之活動零件；
.3 安全說明；及
.4 操作程序，包括特殊程序(若有)。

3.6.2.3 在SOLAS規則II-1/3-13條生效前安裝的起重設備，其操作手冊應依據原始製造、設計和建造數據制定，並考慮自安裝以來的任何修改。如果無法取得原始數據或修改數據，則應依據現行操作程序和做法制定操作手冊。

4 活動零件

4.1 設計與製造

適用SOLAS規則II-1/3-13.2.1和II-1/3-13.2.4條的起重設備所使用的活動零件，應按照主管機關或主管機關依據規則XI-1/1條的規定認可的船級協會可接受的要求進行設計和製造。

4.2 保證試驗及徹底查驗

4.2.1 保證試驗

所有用於適用SOLAS規則II-1/3-13條起重設備的活動零件，應具有保證試驗的證明文件，並在進行重大特性修理、修改或換裝之後重新試驗，並使主管機關滿意。在對活動零件進行試驗時，最低試驗負荷應以下列之表2為基礎，並使主管機關滿意。

表2：活動零件最低試驗負荷

項目	試驗負荷，單位：噸
單槽輪滑車	4 x SWL
多槽輪滑車和有鉤滑車： SWL ≤ 25 t 25 t < SWL ≤ 160 t 160 t < SWL	 2 x SWL (0.993 x SWL) + 27 1.1 x SWL
吊鉤、接環、鏈條、環、轉環等： SWL ≤ 25 t 25 t < SWL	 2 x SWL (1.22 x SWL) + 20
吊梁、吊具、吊架、抓斗： SWL ≤ 10 t 10 t < SWL ≤ 160 t 160 t < SWL	 2 x SWL (1.04 x SWL) + 9.6 1.1 x SWL
附註 1：永久固定在吊鉤上、或與吊鉤一體成型的槽輪滑車稱為有鉤滑車。有鉤滑車應使用多槽輪滑車的負荷進行試驗。有鉤滑車的吊鉤應以吊鉤負荷進行試驗。 附註 2：單槽輪滑車（包括帶有索環的單槽輪滑車）的SWL應取為頂部裝具上的合力的一半。 附註 3：多槽輪滑車的SWL應取為頂部裝具上的合成負荷。	

4.2.2 徹底查驗

4.2.2.1 活動零件應徹底查驗，並使主管機關滿意：

.1 於完成任何保證試驗後；及

.2 每年

4.2.2.2 如果徹底查驗不屬於換證檢驗或年度檢驗的一部分，則應在依據SOLAS規則I/7條進行換證檢驗或依據SOLAS規則I/10條進行年度檢驗時(依適用)，確認是否已對活動零件完成執行徹底查驗，並使主管機關滿意。

4.2.2.3 在完成徹底查驗後，如果適格人員認為活動零件的操作不安全或不符合主管機關的適用要求，則應停止使用該活動零件，直至缺失得到改正並使適格人員滿意。活動零件應明確標明「不得使用」，並將其狀態記錄在起重設備登記簿中。停止使用時，應遵循本準則第5節中概述的針對無法使用的活動零件的相關措施。

4.3 符合證明

4.3.1 用於符合SOLAS規則II-1/3-13.2.1條和3-13.2.4條規定的起重設備的活動零件在首次投入使用前，應經認證符合第4節的規定。

4.3.2 經認證的活動零件的試驗及徹底查驗證書應附於船舶起重設備及貨物裝卸設備登記簿(參閱第4.7.1.2段)。

4.4 標記

4.4.1 活動零件應清晰且永久地標記其特有識別(序號)、SWL以及安全使用所需的任何附加標記。

4.4.2 此外，特定類型的活動零件應至少標記下列資訊：

.1 雙鉤頭：吊索角度範圍；

.2 滑車和有鉤滑車；

.1 繩索直徑；

.2 索具布置圖識別標記(用於滑車)(若有)；

.3 吊梁、吊具、吊架；

.1 空重；

.2 容許之吊索角度；

.3 對於可以以不同方式使用的複雜設備，如何安全地使用SWL的詳細資訊；

.4 抓斗；

.1 空重；及

.5 符合船級協會要求或主管機關可接受的工業標準的其他設備。

4.4.3 如果活動零件上沒有足夠的空間標記除SWL以外的資訊，則省略的資訊應包含在證書中、或以其他適當的方式提供。

4.5 操作

使用活動零件進行起重作業的人員應適格、熟悉設備並獲得船長授權。

4.6 維護和檢查

4.6.1 維護和檢查的週期應符合製造商的建議、工業標準和準則或主管機關可接受的船級協會的要求及建議，並考慮到船舶和活動零件的操作狀況等因素。

4.6.2 所有活動零件都應被視為易受海洋環境條件影響的設備，這些環境條件可能會導致設備嚴重加速老化和腐蝕，因此應相應地執行檢查和維護制度。

4.6.3 活動零件的檢查和維護可能涉及高空作業、進入圍蔽空間和其他危險。在制定執行此類任務的相關程序時，應考慮到這些危險，包括安全進入。

4.6.4 活動零件在每次使用前均應由負責人員檢查。

4.6.5 需要特別注意的方面可能包括如：

.1 活動零件的磨損、腐蝕和損壞以及正常運作；

.2 已損壞、磨損或腐蝕的鏈條，包括其端部；

.3 活動零件之認證和識別；及

.4 物理或化學降解(degradation)，包括因暴露於環境而導致的降解。

4.6.6 在完成檢查後，如果負責人員認為活動零件的操作不安全或不符合主管機關的適用要求，則應停止使用該活動零件，直至缺失得到改正並使適格人員滿意。活動零件應明確標明「不得使用」，並將其狀態記錄在起重設備登記簿中。停止使用時，應遵循本準則第5節中概述的針對無法使用的活動零件的相關措施。

4.7 檢查、維護、試驗及徹底查驗之紀錄

4.7.1 徹底查驗和試驗之紀錄

4.7.1.1 徹底查驗的記錄和活動零件的保證試驗證明應保存在起重設備登記簿中，並保存在船上。

4.7.1.2 徹底查驗可以以任何方便的形式記錄，但每個記錄項目必須包含必要的資訊、且清晰易讀並由適格人員驗證。應至少包括附件2所列的活動零件試驗及徹底查驗證書的最低限度資訊。或者，也可以使用主管機關可接受的其他格式，例如主管機關認可的船級協會的格式。

4.7.2 檢查和維護之紀錄

4.7.2.1 應維持活動零件的例行檢查和維護紀錄，並保存在船上。

4.7.2.2 檢查和維護的紀錄和細節可以以任何方便的形式記錄，但每個記錄項目必須包含必要的資訊、且清晰易讀並由負責人員驗證。應使用製造商對此類檢查和維護紀錄所提之任何建議。

5 無法使用的起重設備與活動零件

為執行SOLAS規則II-1/3-13.4條，船長應採取以下措施，以降低無法使用的起重設備的風險：

.1 在規劃和執行安全航行時，應將無法使用的起重設備列入考慮；

.2 避免操作無法使用的起重設備；

.3 如有需要，使用適當的限制和預防布置，以避免無法使用的起重設備或其部件不受控制地移動；

.4 將無法使用的活動零件與使用中的活動零件分開存放，並將其標記為無法使用；和

.5 將無法使用的特定起重設備或活動零件記錄在船舶起重設備登記簿中，直到完成必要的修理、並依據需要進行負荷試驗或保證試驗(proof tested)及徹底查驗。

附件1

起重設備之試驗及徹底查驗證書範例

(公章) 證書號碼 _____

船名：

IMO編號：

船舶呼號：

船籍港：

船舶所有人：

茲證明下列活動零件已依照SOLAS規則II-1/3-13條之規定進行試驗及徹底查驗。

業經試驗及徹底查驗的起重設備之位置及敘述(識別編號或標記)	施加試驗負荷時與水平面的角度或半徑		試驗負荷 (噸)	在所顯示的角度或半徑之安全工作負荷
	角度 (度)	半徑 (m)		(噸)

本證書有效期至 .....*(dd/mm/yyyy)*

本證書所依據之試驗及徹底查驗完成日期：

簽發地點.....*(發證地點)*

發證日期..... *(dd/mm/yyyy)*

簽發證書之適格人員簽名.....

(發證主管機關關防或戳記)

附件2

活動零件之試驗及徹底查驗證書範例

(公章) 證書號碼_____

船名：

IMO編號：

船舶呼號：

船籍港：

船舶所有人：

茲證明下列活動零件已依照SOLAS規則II-1/3-13條之規定進行試驗及徹底查驗。

識別編號或標記	活動零件之敘述	試驗數量	試驗日期	施加的試驗負荷(噸)	安全工作負荷(噸)

製造商或供應商的名稱及地址：.....

見證試驗及執行徹底查驗的適格人員之
公司名稱和地址：.....

適格人員姓名及其在公共服務部門、協會或公司之職務：.....

本證書所依據之試驗及徹底查驗完成日期：

簽發地點.....*(發證地點)*

發證日期..... *(dd/mm/yyyy)*

簽發證書之適格人員簽名.....

(發證主管機關關防或戳記)

附件3

起重設備及貨物裝卸設備登記簿範例格式

船名：

官方編號：

船舶呼號：

船籍港：

船舶所有人：

起重設備及活動零件之徹底查驗

(1) 業經徹底查驗的起重設備和活動零件之位置與敘述(識別編號或標記)	(2) 證書號碼	(3) 本人證明，在本人簽字之日，對第(1)欄所示的設備進行了徹底查驗，除第(4)欄日期和簽名所示的缺失外，未發現影響其安全工作狀態的缺失（見附註2）。	(4) 註記

附註1：
如果所有起重設備均在同一天進行徹底查驗，則只需在第(1)欄輸入「所有起重設備和活動零件」即可。如果不是，則必須清楚標示在所述日期業經徹底查驗的零件。

附註2：
第(3)欄中應指示的徹底查驗包括：
(a) 初次
(b) 每12個月
(c) 每5年
(d) 修理/損壞
(e) 包括與熱處理有關之其他徹底查驗

附錄 2

MEPC.369(80)決議案
(2023年7月7日採納)

2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案

附件II修正案

(壓艙水紀錄簿格式)

海洋環境保護委員會，

回顧《國際海事組織公約》關於防止和控制船舶造成海洋污染國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)職能的第38(a)條，

還回顧《2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約》(《壓艙水管理公約》)規定了修正程序，並賦予本組織海洋環境保護委員會審議修正案以供締約國通過的職能第19條，

在其第80屆會議上，審議關於壓艙水紀錄簿格式的壓艙水管理公約附件II的建議修正案，

1 按《壓艙水管理公約》第19(2)(c)條，採納附件II的修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 按《壓艙水管理公約》第19(2)(e)(ii)條，決定該修正案應於2024年8月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一的締約國已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請各締約國注意，按《壓艙水管理公約》第19(2)(f)(ii)條，該修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2025年2月1日生效；

4 要求秘書長，按《壓艙水管理公約》第19(2)(d)條，將本決議案及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交《壓艙水管理公約》所有締約國；

5 還要求秘書長將本決議案及其附錄的副本送交非《壓艙水管理公約》締約國的本組織各會員。

6 進一步要求秘書長準備《壓艙水管理公約》核正無誤的綜合文本。

附錄

船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案

附件 II
壓艙水紀錄簿格式

1　　附件 II 由以下替換：

"壓艙水紀錄簿

船舶壓艙水及沉積物管理國際公約

船名：……

IMO 編號，船舶號數或信號符字：……

總噸位：……

國籍：……

總壓艙水容量(立方公尺)：……

國際壓艙水管理證書編號：……

使用日期自：…… 至：……

與壓艙水管理計畫相對應的船舶壓載水艙佈置圖(包括設計用於裝載壓艙水的任何多用途艙、空間或隔艙)，其須組成並成為本壓艙水紀錄簿的一部分。

簡介

按《船舶壓艙水及沉積物管理國際公約》附錄B-2規則，應對每一壓艙水作業作出記錄。這包括在海上和向收受設備的排放。

「壓艙水」係指為控制船舶的縱傾、橫傾、吃水、穩度或應力而在船上泵入的水及其懸浮物。壓艙水管理應符合經認可的壓艙水管理計畫，並考慮本組織制定的準則。

填寫壓艙水紀錄簿的記錄事項時，應考慮本組織制定的任一準則。

應以立方公尺來估計船上壓艙水容量，並認知到估計壓艙水容量的準確性是有解釋空間的。

壓艙水紀錄簿的記錄事項

壓艙水紀錄簿的記錄事項應在下列每一情況下填寫：

(A) 當壓艙水從水生環境(aquatic environment)泵入壓載水艙時(壓載作業)

.1 開始時間和位置(泵入港口或經/緯度)

.2 完成時間和位置(泵入港口或泵入期間的經/緯度和最小水深)

.3 涉及到的壓載水艙

.4 估計的泵入量和最終留存總量(立方公尺)

.5 是否按經認可的壓艙水管理計畫進行

.6 壓艙水處理方法

(B) 當將壓艙水排放到水生環境時(卸壓載作業)

.1 開始時間和位置(排放港口或經/緯度)

.2 完成時間和位置(排放港口或排放期間的經/緯度和最小水深)

.3 涉及到的壓載水艙

.4 估計的排放量和最終剩餘總量(立方公尺)

.5 是否按經認可的壓艙水管理計畫進行

.6 壓艙水處理方法

(C) 每當進行壓艙水交換、壓艙水內部循環處理或艙內轉換處理(treated through internal circulation or treated in tank)時：

1 壓艙水交換

.1 開始時間和位置(經/緯度)

.2 完成時間和位置(經/緯度)

.3 壓艙水交換期間距最近陸地的最短距離和最小水深，或依據B-4.2規則指定的交換區域(如適用)

.4 是否按壓艙水管理計畫進行，並說明所使用的壓艙水交換方法(順序或溢流或稀釋(Sequential or Flow-throughor Dilution))

.5 涉及到的壓載水艙

.6 交換總量和最終剩餘總量(立方公尺)

.7 泵入壓艙水的處理方法

2 壓艙水內部循環處理或艙內轉換處理

.1 開始時間

.2 完成時間

.3 涉及到的壓載水艙(如適用，標示壓載水來源艙及泵入艙)

.4 總處理量(透過內部循環或艙內轉換)(立方公尺)

.5 壓艙水處理方法

(D) 從/向岸基或收受設備(port-based or reception facility)泵入或排放壓艙水

.1 泵入/排放的開始時間和位置(註明收受設備名稱)

.2 完成時間

.3 進行的操作(泵入或排放)

.4 涉及到的壓載水艙

.5 泵入或排放總量和船上剩餘量(立方公尺)

.6 是否按經認可的壓艙水管理計畫進行

.7 船上壓艙水處理方法

(E) 壓艙水的意外排放/浸入(ingress)或其它異常泵入或排放

.1 浸入/泵入/排放的開始時間和位置(港口名稱或經/緯度)

.2 完成時間

.3 進行的操作(浸入、泵入或排放)

.4 涉及到的壓載水艙

.5 壓艙水總量(立方公尺)

.6 說明浸入、泵入、排放或流失(loss)的情況、其原因、使用的任一處理方法和一般說明

(F) 壓艙水管理系統故障和無法運作*

.1 壓艙水管理系統發生故障的時間和位置(港口名稱或經/緯度)

.2 進行的操作(說明是泵入或排放)

.3 問題描述(例如警報類型或其他情況描述)

.4 壓艙水管理系統恢復運作的時間和位置(港口名稱或經/緯度)

(G) 壓載水艙清潔/沖洗、清除和處置(disposal)沉積物

.1 開始壓載水艙清潔/沖洗、清除或處置沉積物的時間和船舶位置（港口名稱或經/緯度）

.2 完成壓載水艙清潔/沖洗、清除或處置沉積物的時間和船舶位置(港口名稱或經/緯度)

.3 壓載水艙名稱（依據壓艙水管理計畫的壓載水艙名稱）

.4 排放或處置至收受設備的水量(註明水量(立方公尺)及收受設備名稱)

.5 依據壓艙水管理計畫處置或排放至水生環境(說明水量(立方公尺)、距最近陸地的最短距離(海里)和最小水深(公尺))

* 故障和無法運作包括失效、停機或顯示可能不符合D-2標準的壓艙水管理系統故障之關鍵警報(例行性資訊和警告除外)。

(H)　　額外的操作程序和一般說明

壓艙水紀錄簿頁面範例

船名：……

IMO編號、船舶號數或信號符字：……

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責的甲級船員簽名

船長簽名……"

***

附錄 14

MEPC.376(80)決議案
(2023年7月7日採納)

海運燃料生命週期溫室氣體強度準則
(LCA準則)

海洋環境保護委員會，

回顧《國際海事組織公約》關於防止和控制船舶造成海洋污染國際公約賦予海洋環境保護委員會(本委員會)職能的第38(a)條，

還回顧本委員會於其第72屆會議以MEPC.304(72)決議案採納了IMO船舶溫室氣體減排初始戰略(初始戰略)，

注意到初始戰略要求為所有類型的燃料制定健全的生命週期溫室氣體/碳強度準則，以便制定一個能有效採用低碳和零碳替代燃料的實施方案，

還注意到本委員會於其第80屆會議以MEPC.377(80)決議案採納了2023年IMO船舶溫室氣體減排戰略(2023年IMO戰略)，規定了國際航運業減少溫室氣體排放的目標水準，

進一步注意到2023年IMO戰略規定，目標水準(levels of ambition)和指示性檢查點應考慮到本組織制定的海運燃料生命週期溫室氣體強度準則中所提之海運燃料從油井到艉流的溫室氣體排放，

注意到2023年IMO戰略規定，一籃子中期溫室氣體減排候選措施(the basket of candidate mid-term GHG reduction measures)應考慮到本組織制定的海運燃料生命週期溫室氣體強度準則中所提之海運燃料從油井到艉流的溫室氣體排放，

在其第80屆會議上，審議海運燃料生命週期溫室氣體強度準則(LCA準則)草案，

1 採納海運燃料生命週期溫室氣體強度準則(LCA準則)，其內容載於本決議案附錄；

2 同意LCA準則之任何法規適用性和影響應由本委員會在制定法規條款的過程中加以確定，

3 提請會員國政府將所附準則提請船東、船舶營運商、造船廠、船舶設計者、能源公司、燃料生產商、燃油加注公司、引擎製造商及任何利益攸關方注意；

4 同意依據在實施過程中獲得的經驗不斷審查本準則。

海運燃料生命週期溫室氣體強度準則

(LCA準則)

目錄

第I部分：總 則

1 引言

2 範圍

第II部分：方 法

3 一般方法

4 油井到油艙(WtT)

5 油艙到艉流(TtW)

6 油井到艉流(WtW)

7 永續性

8 燃料生命週期標籤 (FLL)

第III部分：預 設 排 放 係 數 及 實 際 排 放 係 數

9 預設排放係數

10 實際排放係數

第IV部分：驗 證 及 認 證

11 需驗證/認證之要素

12 確定認證方案/標準

第V部分：審 查

13 連續審查過程

附件 1 燃料清單及燃料途徑代碼(FUEL PATHWAY CODE)

附件 2 每個燃料途徑代碼之預設排放係數

附件 3 縮寫及術語表

附件 4 油井到油艙預設排放係數提交範本

第I部分：總則

1 引言

1.1 本準則為船上使用的所有燃料和其他能源載體(如電力)的生命週期溫室氣體強度評估提供了指引。本準則旨在涵蓋整個燃料生命週期(有具體邊界)，從原料開採/種植/回收、原料轉換為燃料產品、運輸以及分配/加注，到船上的燃料使用。本準則還規定了海運燃料的永續性主題/面向(sustainability themes/aspects)，並定義了燃料生命週期標籤(FLL)，其中包含關於燃料類型、原料(原料類型和原料性質/碳源)、轉換/生產加工(加工類型和過程中使用的能源)、溫室氣體排放係數、混合燃料和永續性主題/面向之資訊。本準則規定了應驗證/認證的FLL要素，並包括如何確定認證方案/標準的一般流程。

2 範圍

2.1 本準則的範圍涉及用於船舶推進和船上發電的海運燃料/能源載體(如岸電)的從油井到油艙(WtT)、從油艙到艉流(TtW)和從油井到艉流(WtW)的溫室氣體(GHG)強度和永續性主題/面向。相關溫室氣體包括二氧化碳(CO_2)、甲烷 (CH_4) 和氧化亞氮(N_2O)。本準則無意為完整的IMO國際航運溫室氣體盤點提供指引。貨物的排放(如揮發性有機化合物(VOC))或製冷劑的使用不包括在內；其他短期氣候驅動因子和前驅物，如非甲烷揮發性有機化合物(NMVOC)、硫氧化物(SO_x)、一氧化碳(CO)、顆粒物 (PM)和黑碳不屬於本生命週期評估準則的範圍。

2.2 在本準則中，WtW溫室氣體排放係數計算的系統邊界橫跨燃料的生命週期，即從其來源到生產、轉換、運送、分配、及最終在船上使用，依據歸因法[1]計算。在從目前使用之特定途徑中替換掉原料時，將依個案評估[2]擴大系統邊界的可能性。因此，與以下燃料生命週期鏈相關的生命週期階段之排放將被計算在內：

.1 原料開採/種植/提取/回收；
.2 原料(早期)之源頭加工/轉換；
.3 原料運送至轉換地點；
.4 原料轉換為燃料產品；
.5 燃料產品運送/儲存/交付/零售儲存/加注；及
.6 船上燃料使用。

2.3 不論燃料/能源載體的最終用途為何，應評估並使用與歸因法一致及可獲得之最佳科學證據進行WtT排放計算(即與燃料來源、生產、轉換、運送及交付有關之排放)；且不論燃料之來源/生產/轉換/運送及交付之步驟或能源載體為何，應將TtW排放(即與燃料使用有關之排放)量化。WtW排放即為兩部分之加總，提供了與燃料生產和在船上特定轉換器中使用某種燃料/能源相關的全部排放性能。

2.4 溫室氣體排放依CO_2當量(CO_{2eq})計算，使用100年時間跨度之全球暖化潛勢(GWP100)換算除CO_2以外的其他氣體排放，如第5次政府間氣候變化專門委員會(IPCC)評估報告[3]所述，對CO_2、CH_4及N_2O之計算如下：

- $g_{CO_{2eq}(100y)} = GWP_{CO_2(100y)} \times g_{CO_2} + GWP_{CH_4(100y)} \times g_{CH_4} + GWP_{N_2O\ (100y)} \times g_{N_2O}$

[1] 歸因型生命週期評估(LCA)：LCA旨在描述一個系統及其子系統在其生命週期中與環境相關的物理流入和流出；隨之發生的生命週期分析(LCA)：LCA旨在描述與環境相關的流動將如何隨著可能的決策而改變。(Finnveden G、Hauschild MZ、Ekvall T、Guinée J、Heijungs R、Hellweg S 等人，"生命週期評估的最新發展"。環境管理期刊》2009;91(1):1-21).

[2] 如運送及儲存經捕捉的CO_2。

[3] 本準則採用IPCC第5次評估報告(AR5)中給定之全球暖化潛勢值。

對於(CO_2 1; CH_4 28; N_2O 265)，計算如下：

- $g_{CO_{2eq}(100y)} = 1 \times gCO_2 + 28 \times gCH_4 + 265 \times gN_2O$)

應依據本準則規定使用GWP100的值來量化溫室氣體強度。

為進行比較，可使用20年時間跨度之全球暖化潛勢(GWP20)之計算結果，計算如下：

- $g_{CO_{2eq}(20y)} = GWP_{CO_2(20y)} \times g_{CO_2} + GWP_{CH_4(20y)} \times g_{CH_4} + GWP_{N_2O\ (20y)} \times g_{N_2O}$

對於(CO_2 1; CH_4 84; N_2O 264)，計算如下：

- $g_{CO_{2eq}(20y)} = 1 \times gCO_2 + 84 \times gCH_4 + 264 \times gN_2O$

2.5 本準則提供：

.1 基於生命週期歸因法的WtW溫室氣體排放係數，使用100年時間範圍內之全球暖化潛勢(GWP)值來表示每種代表性燃料之溫室氣體(CO_2、CH_4和N_2O)狀況；

.2 與歸因法一致WtT溫室氣體排放係數(CO_2、CH_4及N_2O)的量化；

.3 TtW溫室氣體排放係數(CO_2、CH_4及N_2O)；及

.4 海運燃料之永續性主題/面向

2.6 本準則定義了燃料生命週期標籤(FLL)，其包含有關燃料類型、所使用原料、燃料生產途徑、溫室氣體排放係數、混合燃料資訊及永續性主題/面向等資訊。

2.7 下圖為通用之WtW燃料供應鏈。燃料加注標記了在TtW階段開始前的WtT階段的最後一步。

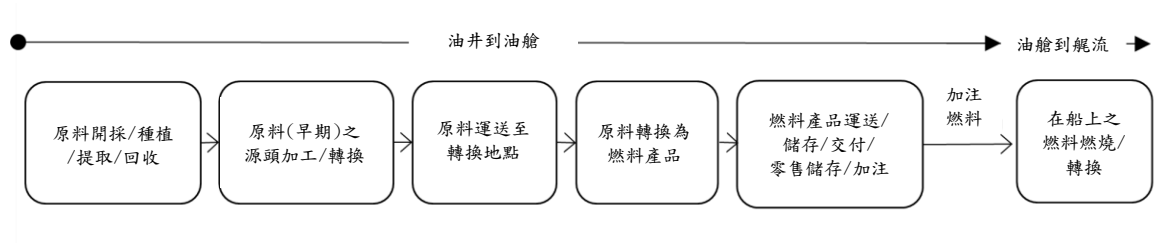


圖1：通用之油井到艉流(WtW)供應鏈

2.8 本準則附件1中備有一份未詳盡之初始燃料清單，該清單描述了目前主要及未來預計使用之海運燃料。

第II部分：方法

3 一般方法

3.1 以生命週期評估(LCA)為基礎的方法使用所考慮活動的特定資料，對產品/服務/系統從油井到艉流進行整體評估。LCA方法追蹤海運燃料從原料來源到船上使用的整個過程，評估其

生命週期的溫室氣體強度。這種適用於WtW溫室氣體排放量化範圍內的方法，亦適用於發生排放的所有地理區域，並可量化整個燃料/能源供應鏈的溫室氣體強度。

3.2 一般原則和方法詳如ISO 14044:2006《環境管理—生命週期評估—要求和準則》。ISO 14040:2006《環境管理—生命週期評估—原則和框架》為生命週期評估設定了框架，用於量化供應鏈中的產品、流程和服務對環境的影響。在此基礎上，可以制定具體的生命週期評估方法使其適用於海運燃料。

3.3 WtT排放係指從原材料的種植或採收、生產、和運送燃料到使用端(包括加注)過程中產生的溫室氣體排放。

3.4 TtW排放係指船上使用燃料(如：燃燒)產生的溫室氣體排放，包括與溫室氣體評估有關的潛在洩漏(逸散排放和逃逸)。

3.5 WtW排放係指WtT和TtW排放的加總，量化了給定燃料和燃料途徑在船上給定之能源轉換器使用的整個生命週期溫室氣體排放。

3.6 歸因法考慮了燃料/能源載體供應鏈途徑上的所有過程，可以量化每個環節對船上使用的最終燃料/能源產品的總體溫室氣體強度的貢獻。在原料或中間產品(intermediate products)的既有用途有所變動時，可依個案考量擴大特定途徑之系統邊界。

3.7 對於系統邊界的擴大，以及隨之而來的間接土地利用變更(ILUC)等因素，考慮到不確定性和任意性風險(risk of arbitrariness)，建議在本準則中的永續性主題/面向的框架內，透過基於風險的方法來評估有關間接土地利用變更的原料。

3.8 當轉換過程產生不只一種產品時，與燃料生產相關的排放應在主產品和副產品之間加以分配。在此類轉換過程中，排放量依其能量含量做分配，即所謂的「能量分配」法。在不能依據能量含量進行副產品排放分配的情況下(如電解水製氫所產生的氧氣)，可依個案考慮其他方法，如質量分配及市場收益分配(也稱為「經濟分配」)。

3.9 副產品的定義是「生產過程的產物，具有經濟價值和彈性供應(旨在作為原料市場價值與可生產原料數量之間存在因果關係的明確證據)」。

3.10 本定義也適用當用於生產燃料的原料是廢棄物(無經濟價值)或殘渣(不可避免地產生，經濟價值可忽略不計，需要進一步加工才能用於主要轉換過程)時。如果原料是廢棄物、殘渣或副產品，則從原料收集點開始，直到最終燃料/能源產品的使用端為止，均視為WtT排放。

3.11 依據《政府間氣候變化專門委員會(IPCC)國家溫室氣體清單準則》(「IPCC準則」)[4]，源自生質燃料中的任何碳都應作為資訊項目進行報告，且不包含在部門或國家總量中，以避免重複計算，因為生質淨排放量已計入國家層級的農業林業和其他土地利用(AFOLU)部門。

3.12 IMO LCA準則的範圍不會影響或改變IPCC準則。依據IPCC準則，國際水上航行(國際燃料)被歸類在能源部門下的「移動源燃燒」，但國際運輸中船舶使用燃料產生的排放不應納入國家溫室氣體清單的國家總量中。

3.13 一批燃料(A fuel batch)可能是由不同原料和來源製成的混合燃料(如在化石MGO中摻入20%的生質柴油)和/或通過不同的生產途徑製成。計算時應使用各種燃料成分能量的加權平均值。FLL中應附有每種燃料成分之相關資訊。應將混合燃料納入認證計畫，並依據混合燃料

[4] *2006年IPCC國家溫室氣體清單準則*

中每種燃料的能量比例確定相關的溫室氣體預設或實際排放係數(gCO_2/MJ)。

4 油井到油艙(WtT)

4.1 應清楚描述每種相關海運燃料的途徑，並計算燃料途徑中每一步的溫室氣體排放。特定非常規和非化石燃料途徑的特定溫室氣體排放可酌情考慮原料生產和/或轉換所在地理區域的不同特性。

4.2 本文件中所提之「燃料途徑」應理解為包括原料結構(所謂的性質/碳源和原料類型配對)以及生產或轉換過程(注意，相同的原料和燃料類型配對可以有不同的生產或轉換過程)。

4.3 WtT方法的目的係為量化和評估燃料生產的溫室氣體強度，包括圖2中提到的所有步驟。為了應用該方法，應確定燃料的碳原料和生產途徑，並將其包括於FLL的一部分。WtT所包含的生產步驟如圖2所示。

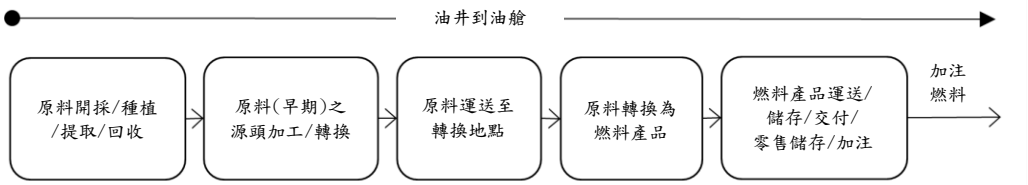


圖2：通用之油井到油艙(WtT)供應鏈

4.4 WtT溫室氣體排放係數(gCO_{2eq}/$MJ_{(LCV)}$ 燃油或電力)依據公式(1)計算。

公式 (1)

$$GHG_{WtT} = e_{fecu} + e_l + e_p + e_{td} - e_{sca} - e_{ccs}$$

參數	單位	說明
e_{fecu}	gCO_{2eq}/ $MJ_{(LCV)}$	與原料開採/種植/提取/回收有關之排放
e_l	gCO_{2eq}/ $MJ_{(LCV)}$	因直接土地利用變更所致之碳儲量變化的年化排放量(超過20年)[5]
e_p	gCO_{2eq}/ $MJ_{(LCV)}$	與原料之源頭加工和/或轉換有關之排放、及與原料轉換為最終燃料產品(包括發電)有關之排放
e_{td}	gCO_{2eq}/ $MJ_{(LCV)}$	與原料運送至轉換工廠有關之排放、及與完成之燃料運送及儲存、當地交付、零售儲存及加注有關之排放
e_{sca}	gCO_{2eq}/ $MJ_{(LCV)}$	經由改善農業管理從土壤碳積累所減少的年化排放量(超過20年)[6]

[5] 在本組織制定進一步的方法指南前，參數e_l的值應設為0。

[6] 在本組織制定進一步的方法指南前，參數e_{sca}的值應設為0。

參數	單位	說明
e_{ccs}	gCO_{2eq}/ $MJ_{(LCV)}$	來自碳捕捉及儲存(e_{ccs})，且未被記入e_p之排放信用額。應適當考量透過捕捉和封存與燃料開採、運送、加工和分配(c_{sc})相關的CO_2排放而避免的排放。從上述排放信用額中，需要扣除從CO_2捕捉(e_{cc})和運送(e_t)到最終儲存過程中產生的所有排放(包括與注入等相關的排放)。 本要素應由下列公式計算： $e_{CCS} = c_{SC} - e_{cc} - e_t - e_{st} - e_x$
c_{sc}	g CO_2 stored / $MJ_{(LCV)}$	相當於捕捉及儲存之淨CO_2排放信用額(長期：100年)
e_{cc}	gCO_{2eq} / $MJ_{(LCV)}$	與CO_2捕捉、壓縮和/或冷卻及臨時儲存過程有關的排放
e_t	gCO_{2eq} / $MJ_{(LCV)}$	與運送至長期儲存地點有關之排放
e_{st}	gCO_{2eq} / $MJ_{(LCV)}$	與捕捉之CO_2儲存過程(長期：100年)有關之任何排放(包括在長期儲存中可能發生之逸散排放及/或將CO_2注入至儲存處所可能發生之逸散排放)
e_x	gCO_{2eq} / $MJ_{(LCV)}$	與CCS有關之任何額外排放

4.5 公式(1)中的WtT排放包括與原材料開採或種植、用於生產產品的初級能源以及公共設施如能源載體(如：燃料和電力)、運送和分配(包括加注)、直接土地利用變更和碳儲量變化(土壤碳積累)相關的排放。

4.6 加工包括開採、捕捉或種植初級能源所需的所有步驟和操作。加工包括源頭的基本轉化以及使資源得以運送到市場所需的操作(如：乾燥、化學/物理升級如氣體液化等)。

4.7 運送、加工和分配包括在燃料途徑中將產品運送到轉化地點、調節(如：壓縮、冷卻)、分配到市場(即加注)和最終洩漏，以及在上述任何階段的逸散排放。

4.8 為使用可預測、可再製和穩定的數值建立適當的認證方法，最合適可靠的方法應基於副產品能量含量分配排放。

4.9 為生產生質燃料而直接或間接使用土地可能會導致土地利用變更(LUC)。土地利用變更可分為直接土地利用變更(DLUC)和間接土地利用變更(ILUC)。

4.10 DLUC定義以ISO 14067:2018為基礎，描述為被評估產品系統中土地利用或管理的變更。DLUC的影響由生質、死亡有機物和土壤有機物中碳儲量變化引起的排放和封存所組成，依據IPCC準則進行評估。如能獲得，可使用行業或國家特定的碳儲量資料；否則，可考慮使用IPCC第1級預設排放係數。WtT公式(1)中的兩個項目分別反映了直接土地利用變更引起的排放(即e_l)、和土壤有機碳封存或以其他方式增加的排放(即e_{sca})。

4.11 ILUC定義以ISO 14067:2018為基礎，描述為直接土地利用變更導致的土地利用或管理的變化，但發生在被評估的產品系統之外。ILUC的發生是由於生質燃料需求的增加對商品價格產生了經濟影響，從而導致各經濟行業(主要包括糧食和飼料生產)的供需發生變化。ILUC無法直接測量，而是通過經濟模型進行預測。

4.12 由於間接影響評估所依據的假設存在變異性，對ILUC溫室氣體影響的量化評估存在不

確定性、量化變異大以及得出武斷結論的風險。由於這些原因，在現階段應採用以風險為基礎的方法評估ILUC，意即不計算量化數值、也不為每種燃料途徑指定量化數值。ILUC排放以及ILUC影響的空間維度取決於多種因素，如當地/區域農業條件和做法、目前和預期的糧食進口需求、國家之進出口帳戶、原料類型、相同原料的替代性經濟用途等。

4.13 對於ILUC，以風險為基礎的定性方法考慮了以下方面：

.1 *低ILUC風險*係指在不破壞現有土地利用之情況下提供額外原料的生質燃料生產計畫。當一個農業生產區的生產力提高時，僅額外產量而非所有產量應被視為低ILUC；及

.2 *高ILUC風險*係指生質燃料生產計畫以糧食和飼料作物為基礎，或取代糧食和飼料作物，導致原料生產區大幅擴大，轉移到高碳儲量土地上。

4.14 WtT預設排放係數如本準則附件2所示。

5 油艙到艉流(TtW)

5.1 TtW方法的目的是量化和評估船上與燃料使用有關的CO_2、CH_4和N_2O的排放強度，包括燃燒/轉換和所有相關的逸散排放，以全球暖化潛勢表示。

5.2 TtW溫室氣體排放係數應使用公式(2)計算：

公式 (2)

$$GHG_{TtW} = \frac{1}{LCV}\left\{\left[1-\frac{1}{100}\left(C_{slip-ship}+C_{fug}\right)\right]\times\left(C_{fCO_2}\times GWP_{CO_2}+C_{fCH_4}\times GWP_{CH_4}+C_{fN_2O}\times GWP_{N_2O}\right)\right.$$
$$\left.+\left[\frac{1}{100}\left(C_{slip-ship}+C_{fug}\right)\times C_{sfx}\times GWP_{fuelx}\right]-S_{Fc}\times e_c-S_{Fccu}\times e_{ccu}-e_{OCCS}\right\}$$

備註：S_{Fccu}、e_{ccu}及e_{occs}尚待本組織制定進一步的方法指南。更多細節請參考註腳11至13。

參數	單位	說明
$C_{slip\text{-}ship}$	總燃料質量%	從能量轉換器逸出而未被氧化的燃料係數(包括從燃燒室/氧化過程和曲軸箱逸出的燃料，依適用)，以交付至船上總燃料質量%表示。 $C_{slip\text{-}ship} = C_{slip} * (1 - C_{fug}/100)$
C_{slip}	總燃料質量%	從能量轉換器逸出而未被氧化的燃料係數(包括從燃燒室/氧化過程和曲軸箱逸出的燃料，依適用)，以能量轉換器消耗的總燃料質量%表示。
C_{fug}	燃料質量%	從油箱到能量轉換器之間系統中洩漏、排出或以其他方式損失的漏出的燃料係數，以交付至船上燃料質量%表示[7]

[7] 在本組織制定進一步的方法指南以確定適當係數前，參數C_{fug}的值應設為0。

參數	單位	說明
C_{sfx}	gGHG/g fuel	溫室氣體在燃料成分中所佔比例之係數，以g GHG/g fuel表示 例如：對於LNG，取值為1
C_{fCO2}	gCO_2/g fuel	船舶使用的燃料在燃燒和/或氧化過程中排放的CO_2排放換算係數(g CO_2/g 完全燃燒之燃料)
C_{fCH4}	gCH_4/g fuel	船舶使用的燃料在燃燒和/或氧化過程中排放的CH_4排放換算係數(g CH_4/g 交付至船上燃料)[8]
C_{fN2O}	gN_2O/g fuel	船舶使用的燃料在燃燒和/或氧化過程中排放的N_2O排放換算係數(g N_2O/g 交付至船上燃料)
GWP_{CH4}	gCO_{2eq}/g CH_4	CH_4之100年全球暖化潛勢(以IPCC第五次評估報告5為基礎)[9] 定義見：https://www.ipcc.ch/assessment-report/ar5/
GWP_{N2O}	gCO_{2eq}/g N_2O	N_2O之100年全球暖化潛勢(以IPCC第五次評估報告5為基礎)[10] 定義見：https://www.ipcc.ch/assessment-report/ar5/
GWP_{fuelx}	gCO_{2eq}/g GHG	燃料成分中溫室氣體之100年全球暖化潛勢(以IPCC第五次科學評估報告為基礎)
S_{Fc}	0 或 1	碳源係數，用於確定在計算TtW值時是否考慮了生質生長產生的排放信用額
e_c	gCO_{2eq}/g fuel	生質生長產生的排放信用額
e_{ccu}[11]	gCO_{2eq}/g fuel	在燃料生產和利用過程中，將捕捉的CO_2作為碳儲量用於生產合成燃料所產生的排放信用額(未計入e_{fecu}及e_p者)
S_{Fccu}[12]	0 或 1	碳源係數，用於確定在計算TtW值時，是否計入在燃料生產過程中，將捕捉的CO_2作為碳儲量用於生產合成燃料所產生的排放信用額
e_{occs}[13]	gCO_{2eq}/ g fuel	來自碳捕捉與儲存的排放餘信用(e_{occs})，且CO_2係於船上捕捉。如果在船上進行CO_2捕捉和儲存，則應適當考慮通過捕捉和封存所排放的CO_2而避免的排放。從上述排放信用額

[8] 對於LNG/CNG燃料，C_{slip_engine}亦已包括C_{fCH4}之作用，因此對這些燃料C_{fCH4}的值應設為0。
[9] 依據IPCC AR5設為28。
[10] 依據IPCC AR5設為265。
[11] 在本組織制定進一步的方法指南前，$S_{Fccu} \times e_{ccu}$相乘的值應設為0。
[12] 在本組織制定進一步的方法指南前，$S_{Fccu} \times e_{ccu}$相乘的值應設為0。
[13] 在本組織制定進一步的方法指南前，e_{occs}的值應設為0。

參數	單位	說明
		中，需要扣除CO_2捕捉(e_{cc})和運送(e_t)到最終儲存過程中產生的所有排放(包括與注入等相關的排放)。 本要素應由下列公式計算： $$e_{OCCS} = c_{SC} - e_{cc} - e_t - e_{st} - e_x$$
c_{sc}	gCO_2 / g fuel	相當於捕捉和儲存CO_2(長期：100年)之信用額
e_{cc}	gCO_{2eq} / g fuel	與捕捉、壓縮和在船上臨時儲存CO_2過程有關之任何排放
e_t	gCO_{2eq} / g fuel	與運送至長期儲存地點有關之排放
e_{st}	gCO_{2eq} / g fuel	與捕捉之CO_2儲存過程(長期：100年)有關之任何排放(包括長期儲存及/或將CO_2注入至儲存容器可能發生之逸散排放)
e_x	gCO_{2eq} / g fuel	任何與CCS有關的額外排放
LCV	MJ/g	低熱值係指某一特定燃料完全燃燒所釋放的熱量

5.3 為了使LCA準則能夠清晰、穩健和一致地應用於任何可能的測量，該方法允許計算如下兩個TtW值：

.1 TtW溫室氣體強度值1：不考慮碳源之計算，因此不考慮e_c和e_{ccu}參數，S_{Fc}和S_{Fccu}值應始終為0；以及

.2 TtW溫室氣體強度值2：計算時考慮了生物源燃料的碳源或來自碳捕捉的碳製成燃料的碳源，因此應考慮e_c和e_{ccu}參數，S_{Fc}和S_{Fccu}值應始終為1。

5.4 實際的溫室氣體強度取決於燃料特性和能量轉換效率。對於CO_2，排放係數為基於碳與氧的莫耳比乘以燃料的碳質量，假定燃料中的所有碳都被氧化(化學計量燃燒)。CH_4和N_2O排放係數取決於能源轉換器中的燃燒和/或轉換過程。

5.5 對於未來使用的燃料電池，例如帶有重整裝置的燃料電池，也可以通過這種TtW方法將電化學反應形成的溫室氣體考慮在內。

5.6 TtW預設排放係數如本準則附件2所示。

6 油井到艉流(WtW)

6.1 WtW方法的目的是整合WtT和TtW部分，量化與燃料生產和使用相關的全生命週期排放。

6.2 WtW溫室氣體排放係數(gCO_{2eq}/MJ_{LCV}燃料或電力)如下計算：

公式 (3)

$$GHG_{WtW} = GHG_{WtT} + GHG_{TtW}$$

式中：

參數	單位	說明
GHG_{WtW}	$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$	船上耗能設備使用燃料或電力所產生的每單位能源的油井到艉流溫室氣體排放總量
GHG_{WtT}	$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$	提供給船舶的每單位能源燃料從油井到油艙的上游溫室氣體排放總量
GHG_{TtW}	$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$	船上耗能設備使用燃料或電力所產生的每單位能源的油艙到艉流的下游溫室氣體排放總量

公式 (4)

$$\begin{aligned}\mathrm{GHG_{WtW}} = {} & e_{fecu} + e_1 + e_p + e_{td} - e_{sca} - e_{ccs} \\ & + \frac{1}{LCV}\left\{\left[1 - \frac{1}{100}\left(C_{slip-ship} + C_{fug}\right)\right]\right. \\ & \times \left(C_{fCO_2} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O} \times GWP_{N_2O}\right) \\ & \left. + \left[\frac{1}{100}\left(C_{slip-ship} + C_{fug}\right) \times C_{sfx} \times GWP_{fuelx}\right] - S_{Fc} \times e_c - S_{Fccu} \times e_{ccu} - e_{OCCS}\right\}\end{aligned}$$

備註：S_{Fccu}、e_{ccu}及e_{OCCS}尚待本組織制定進一步的方法指南。詳情參見第5.2節。

6.3 在計算WtW時，應使用依據第5.3.2段計算的TtW強度值2。

7 永續性

7.1 應以生命週期為基礎考慮下列主題/面向以評估海運燃料永續性：

.1 溫室氣體(GHG)；
.2 碳源；
.3 電力/能源來源；
.4 碳儲量—直接土地利用變更(DLUC)；
.5 碳儲量—間接土地利用變更(ILUC)；
.6 水；
.7 空氣；
.8 土壤；
.9 廢棄物與化學品；及
.10 環境保護。

其他社會及經濟永續性主題/面向可在後續階段加以考慮。

7.2 下表列出了每個永續性主題/面向的原則/目標以及相關的衡量標準/指標。

表1：永續性主題/面向

主題/面向	原則/目標	衡量標準/指標
1. 溫室氣體 (GHG)	在生命週期基礎上，永續性海運燃料產生的溫室氣體排放量低於傳統海運燃料(依據燃料消耗數據收集(DCS)數據的3個特定年份的液體石油產品的能量加權平均值)。	1. 以gCO_{2eq}/MJ (GWP100)表示之溫室氣體強度；及用作比較用途的以gCO_{2eq}/MJ (GWP20)表示之溫室氣體強度。
2. 碳源	永續性海運燃料不會增加使用化石能源所產生的GHG強度，並能確保捕捉和儲存碳的永久性，同時還能避免各經濟行業的重複計算。	1. 碳源指標，包括用於生產最終燃料產品的原料中碳的含量(%)和來源，即：化石碳、生物碳、捕捉碳(包括直接從空氣捕捉碳(DAC)、點源化石碳(PSF)和點源生物碳(PSB))以及其他(包括來源的混合物)。
3. 電力/能源來源	在WtT階段需要大量電力輸入的永續性海運燃料，以及直接向船舶輸送的電力，都是通過使用可再生、核能或生物源的電力/能源生產的，這些電力/能源是當前或長期需求水準之外的，或者是通過在非高峰時段使用剩餘電力生產的。	1. 用於生產海運燃料或直接輸送給船舶的電力的GHG強度(年平均值，依據總排放量和實際生產小時數以gCO_{2eq}/kWh表示)。
4.碳儲量—直接土地利用變更(DLUC)	永續性海運燃料不是從高碳儲量的土地提取的生質製成的；生產永續性海運燃料可最大限度地減少直接改變土地用途所產生的排放。	1. 永續性海運燃料原料不包括從高碳儲量土地(如：原始森林、濕地或泥炭地，參照特定的轉換截止日)獲得的生質，或制定了永續土地管理計畫和報告時間表，以確保生質來自不會對土壤碳儲量產生負面影響的活動或生態系統服務； 2. 以(2008年1月1日)[14]為截止日期，永續性海運燃料的生產不發生在從原始森林、林地、草地或受法律保護的土地轉換而來的土地上；以及 3. 直接土地利用變更(DLUC)指標，以溫室氣體(包括CO_2、CH_4及N_2O排放)強度表示， 即：原料生產或產量的CO_2當量質量/MJ。

[14] 尚待本組織制定進一步的指南。Pending further guidance to be developed by the Organization.

主題/面向	原則/目標	衡量標準/指標
5. 碳儲量—間接土地利用變更 (ILUC)	永續性海運燃料原料的種植應儘量減少對所評估的產品系統之外的土地利用或管理造成負面變化。	1. 與永續性海運燃料原料種植相關的間接碳儲量風險(見第4.13段)。
6. 水	永續性海運燃料的生產能維持或提高水的品質與可用性。	1. 採取措施以：(1) 維持水質；(2) 有效利用水資源，避免水資源(包括地表水、可再生水和化石水/地下水)的消耗超過補給能力； 2. 尊重當地居民在水資源管理方面之決策； 3. 水環境影響(缺水情況下的加權用水量)； 4. 用水量指標，以m^3/年/MJ或原料生產或產量表示； 5. 淡水優養化指標，例如分別以每公斤或每MJ原料生產釋放到淡水中的磷當量(P_{eq}，單位為公斤)和氮當量(N_{eq}，單位為公斤)表示；以及 6. 海洋優養化指標，例如分別以每公斤或每MJ原料生產釋放到海水中的磷當量(P_{eq}，單位為公斤)和氮當量(N_{eq}，單位為公斤)表示。
7. 空氣	永續性海運燃料的生產最大限度地減少對空氣品質的負面影響。	1. 海運燃料是在完全符合所有地方、國家和區域空氣污染法律和法規的設施中生產的。
8. 土壤	永續性海運燃料的生產能維持或增強土壤健康。	1. 已實施農業和林業原料生產或殘渣收集的最佳管理做法，以維持或增強土壤健康，如物理、化學和生物條件；以及 2. 海運燃料是在完全符合所有地方、國家和區域有關土壤健康的法律和法規的設施中生產的。

主題/面向	原則/目標	衡量標準/指標
9. 廢棄物與化學品	永續性海運燃料的生產能維持或加強對廢棄物和化學品使用的負責任管理。	1. 採取可操作措施，以確保在儲存、處理和拋棄步驟中最大限度地減少生產過程中產生的廢棄物和使用的化學品。鼓勵化學品和廢棄物的再利用或再回收 2. 制定了程序以盡可能減少使用既不可回收亦不可生物降解的材料； 3. 平均每生產1 MJ燃料產生的有害廢棄物(以噸計)；以及 4. 每生產1 MJ燃料所消耗的特定工業化學品的平均值(以噸計)。
10. 環境保護	永續性海運燃料的生產能維持或加強生物多樣性和生態系統，或保護服務。	1. 海運燃料並非由來自因其生物多樣性、保護價值或生態系統服務而對該地有管轄權的國家保護地區的原料製成。有證據表明該活動不會妨礙干擾保護目的；以及 2. 選擇種植低入侵風險的原料，並採取適當的控制措施，以防止培育的外來物種和改造的微生物失控擴散。

8 燃料生命週期標籤(FLL)

8.1 就本準則而言，FLL是一種技術工具，用於收集和傳遞用於船舶推進和船上發電的海運燃料和能源載體(如岸電)的生命週期評估相關的資訊。

8.2 FLL由五個主要部分組成，如下所列：

第A-1部分	**第A-2部分**	**第A-3部分**	**第A-4部分**	**第A-5部分**
燃料類型(混合)	燃料途徑代碼	低熱值(LCV, MJ/g)	混和燃料比例 (%$MJ_{(LCV)}$ / $MJ_{(LCV)}$)	WtT溫室氣體排放係數 (GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$)

+

第B-1部分	**(第B-2部分)**[15]
與生物碳源有關之排放信用額 (e_c，單位為 gCO_2/g fuel，以GWP100為基礎)	與捕捉碳源有關之排放信用額 (e_{ccu}，單位為 gCO_2/g fuel，以GWP100為基礎)

+

第C-1部分	**第C-2部分**	**第C-3部分**
強度值1(不考慮碳源)：TtW 溫室氣體排放係數(GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$)	強度值2(考慮碳源)：TtW 溫室氣體排放係數(GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$)	能量轉換器

+

第D部分	**第E部分**
WtW溫室氣體排放係數 (GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$) 備註: 第D部分 = 第A-5部分 + 第C-2部分	永續性(認證)[16]

8.3 不同的各方(燃料供應商、船東/營運商、主管機關/認可組織等)可能會出於不同的目的，在燃料途徑中使用FLL的不同部分。因此，各相關方可使用FLL中與其活動和目的相關的部分，而不是整個完整的文件。

8.4 FLL的五個主要部分說明如下：

.1 FLL的**第A部分**表明：

.1 燃料類型(第A-1部分)；

.2 燃料途徑代碼(第A-2部分)；

.3 低熱值(第A-3部分，單位為MJ/g)；和

.4 WtT溫室氣體排放係數(第A-5部分，單位為$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$，依GWP100計算)。

第A-4部分僅適用於向船舶供應的某燃料批次是由具有不同燃料途徑代碼的燃料混合而成的(以下簡稱「混合燃料」)，並說明每種混合成分在混合燃料中所占的比例(單位：$\%MJ_{(LCV)}/MJ_{(LCV)}$)。如果混合燃料是以體積表示，則必須依據混合成分的LCV值以能量為基礎重新計算；

[15] 尚待本組織制定進一步的方法指南。(見第5節)

[16] 尚待本組織制定進一步的指南。

對於供應給船舶的混合燃料，混合燃料類型的資訊列在第A-1部分，即在其成分之上，依照燃料成分的百分比順序命名，例如：X(70%)、Y(20%)、Z(10%)。第A-5部分、第C-1部分、第C-2部分和第D部分為各燃料成分的能量比例加權平均值(%$MJ_{(LCV)}$)/$MJ_{(LCV)}$)。第A-2至A-4部分、第B部分和第E部分留空。混合燃料中具有特定燃料途徑代碼的每種成分在混合燃料列下方之單獨列呈現；

.2 FLL的**第B部分**表明與碳源有關之碳信用額，包括：

.1 e_c (第B-1部分，單位為gCO_2/ g fuel，依GWP100計算)；(及

.2 e_{ccu} (第B-2部分，單位為gCO_2/g fuel，依GWP100計算)),[17] 見本準則第5節定義；

.3 FLL的**第C部分**表明燃料類型的TtW溫室氣體排放係數和船上的能量轉換器(第C-3部分)。燃料類型的TtW溫室氣體排放係數進一步分類為：

.1 不考慮碳源的強度值1(第C-1部分，單位為$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$，依GWP100計算)；及

.2 考慮碳源的強度值2(第C-2部分，單位為$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$，依GWP100計算)，

如本準則第5節之定義；

.4 FLL的**第D部分**表明燃料類型的WtW溫室氣體排放係數(單位為$gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$，依GWP100計算)，它總是第A-5部分和第C-2部分的總和；以及

.5 FLL的**第E部分**依據本準則第7節表明燃料的永續性性能。

第III部分：預設排放係數及實際排放係數

9 預設排放係數

9.1 本第9節所述確定預設排放係數的原則和程序已用於預設排放係數的確定，並應繼續適用於將要確定的係數。

9.2 WtT預設排放係數應使用具代表性和保守的假設來計算，其中包括世界各地區和各國家原料-燃料途徑的各種性能。

9.3 為建立WtT預設排放係數，應至少考慮來自三個不同的、具代表性的來源的三個參考值。在考慮的三個(或更多)值中，應選擇較高的排放值作為預設值，並應提供可用排放係數的範圍以供參考。參考值應附有相關的技術和科學資訊(請參閱附件4中的範本)，並依適用依據相應資訊進行評估，包括參考值之間的一致性。

9.4 在建立初始預設排放係數時，與直接土地利用變更(DLUC)引起的碳儲量變化(e_l)相關的排放以及透過改進農業管理從土壤碳積累中節省的排放(e_{sca})被視為零。同樣，與碳捕捉和儲

[17] 尚待本組織制定進一步的方法指南。關於e_{ccu}參數和FLL第B-2部分的更多細節，請分別參閱第5.2和8.2節。

存(ccs)相關的參數也是如此，需要進一步制定。

9.5 TtW預設排放係數，包括每種燃料類型和每種轉換器類型的逃逸係數，如附件2所列(僅對於可提供此類係數之燃料和轉換器，參見《2022年新造船能效設計指數(EEDI)達成值計算方法準則》(MEPC.364(79)決議案)和《2020年第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》)。進一步的TtW預設排放係數(MEPC.364(79)決議案中所規定的C_{fCO2}除外)可依照與第9.3段所述的WtT預設排放係數相同的規範來建立。對於船上碳捕捉和儲存(e_{occs})並未提供預設排放係數，每單位燃料質量捕捉的碳量應經特別認證。從所使用經捕捉的二氧化碳作為碳庫來生產合成燃料(e_{ccu})的排放信用額相關的參數需要進一步制定。

9.6 由於C_{fug}係數的定義被認為是一個難以測量的參數，因此C_{fug}係數應依據現有知識來建立，並在後續階段解決。在C_{fug}係數被定義之前，C_{fug}應設為0。

9.7 如果建議增加更多的能源轉換器類別(未列於附件2中者)，可遵循上列第9.5段所述的規則建立TtW預設排放係數，以確保這些新的轉換器(如燃料電池)也可與預設排放係數相關聯。

10 實際排放係數

10.1 採用實際排放係數的目的，是為了證明與預設排放係數相比具有更優越之溫室氣體排放性能，但須由第三方進行驗證和認證。

10.2 WtT和TtW排放係數應以本準則建立的方法為基礎。實際值提供了特定燃料在整個生命週期內(從燃料生產到船上使用)的WtW(WtT和TtW)溫室氣體強度。

10.3 對於附件1中包含的途徑，應提供用於WtT實際排放係數的說明和計算方法。此外，對於附件1中未包含的途徑，應提供詳細的途徑說明。

10.4 實際WtT排放係數的使用不適用於純化石途徑。然而，對於由化石來源碳捕捉生產的燃料，以及應用碳捕捉與儲存(CCS/CCUS)技術的化石燃料，則允許使用實際值。對於混合燃料中的化石成分，應使用化石燃料預設排放係數。

10.5 本準則中提供的實際TtW排放係數可用於所有燃料途徑[18]。

第IV部分：驗證及認證

11 需驗證/認證之要素

11.1 當使用FLL作為性能證明時，FLL需要由第三方進行驗證和認證，同時考慮到本組織將制定的進一步指南。

11.2 對FLL的A、B、C和E部分的驗證和認證可由不同的驗證機構分別進行。對FLL D部分的驗證和認證需要以經驗證的A、B和C部分為基礎。

11.3 對於具有特定燃料途徑代碼且將在指定能量轉換器中消耗的燃料類型，附件2中提供FLL的A-5部分、C-1部分、C-2部分和D部分的預設排放係數。只要FLL的A-1至A-4和C-3部分已經過適當驗證，即可適用本準則中的預設排放係數而無需進一步驗證。

11.4 如果聲明排放係數低於A-5、C-1、C-2和/或D部分的預設排放係數，實際排放係數僅能在經第三方單位驗證和認證後使用，同時考慮第11.1段中所提的進一步指南。

12 確定認證方案/標準

[18] 驗證及認證方法需要進一步制定。

12.1 FLL各部分的驗證和認證將使用相關的認證方案/標準進行。對FLL的不同部分可酌情使用不同的認證方案/標準進行驗證，而FLL的特定部分可由多個範圍相似的認證方案/標準進行驗證。

12.2 用於上述第12.1段規定目的之認證方案/標準應取得委員會認可，同時考慮到本組織將制定的指南。認可的認證方案/標準清單應予以公布並接受審查。

12.3 認可國際認證方案/標準的提案應提交給委員會審議，包括對一套預定標準進行評估，並將為此目的進一步制定這套標準。

12.4 應統一實施認證計畫的認可框架、標準和程序，以確保整個IMO框架的品質、可靠性和穩健性，並確保各認證計畫之間的公平競爭。

第V部分：審查

13 持續審查過程(CONTINUOUS REVIEW PROCESS)

13.1 為了確保考慮到新的科技發展和科學知識，應結合新興和發展中的技術保持對本準則進行持續技術審查。

13.2 尤其應保持審查以下要素：

.1 附件2規定的WtT、TtW和WtW預設排放係數；以及

.2 除附件1所規定之外，新提議的燃料途徑和相應的預設排放係數。

附件 1

燃料清單及燃料途徑代碼

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
1	HFO (VLSFO)	重燃料油 (ISO 8217 等級 RME, RMG 和 RMK, 0.10 < S ≤ 0.50%)	原油	化石	標準煉油加工	電網混合電力	HFO(VLSFO)_f_SR_gm
2	HFO (HSHFO)	重燃料油 (ISO 8217 等級 RME, RMG 和 RMK 超過 0.50% S)	原油	化石	標準煉油加工	電網混合電力	HFO(HSHFO)_f_SR_gm
3	LFO (ULSFO)	輕燃料油 (ISO 8217 等級 RMA, RMB 和 RMD 最高0.10% S)	原油	化石	標準煉油加工	電網混合電力	LFO(ULSFO)_f_SR_gm
4	LFO (VLSFO)	輕燃料油 (ISO 8217 等級 RMA, RMB 和 RMD, 0.10 < S ≤ 0.50%)	原油	化石	標準煉油加工	電網混合電力	LFO(VLSFO)_f_SR_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
5	柴油/輕柴油 (ULSFO)	海運重柴油/輕柴油 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB 最高 0.10 % S)	原油	化石	標準煉油加工	電網混合電力	MDO/MGO(ULSFO)_f_SR_gm
6	柴油/輕柴油 (VLSFO)	海運重柴油/輕柴油 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB, 0.10 < S ≤ 0.50%)	原油	化石	標準煉油加工	電網混合電力	MDO/MGO(VLSFO)_f_SR_gm
7	柴油/輕柴油 (ULSFO)	生物共同加工海運燃料 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB 最高 0.10 % S)	原油+混和生質	化石/生物源	在煉油廠共同加工(CP)	電網混合電力	MDO/MGO(ULSFO)_f_b_CP_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
8	柴油/輕柴油 (VLSFO)	生物共同加工海運燃料 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB, 0.10 < S ≤ 0.50%)	原油+混和生質	化石/生物源	在煉油廠共同加工(CP)	電網混合電力	MDO/MGO(VLSFO)_f_b_CP_gm
9	柴油/輕柴油 (ULSFO)	共同加工海運燃料 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB 最高 0.10 % S)	原油+回收碳	化石/回收碳	在煉油廠共同加工(CP)	電網混合電力	MDO/MGO(ULSFO)_f_r_CP_gm
10	柴油/輕柴油 (VLSFO)	共同加工海運燃料 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB, 0.10 < S ≤ 0.50%)	原油+回收碳	化石/回收碳	在煉油廠共同加工(CP)	電網混合電力	MDO/MGO(VLSFO)_f_r_CP_gm
11	LPG[19]	液化石油氣 (丙烷)	原油	化石	標準煉油加工及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_f_SR_gm

[19] 有關液化石油氣(LPG)，本準則將煉油廠的最終產品形式視為液化的。

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
12	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_fCO2_fH2_FT_gm
13	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 化石點源碳捕捉[20] H_2: 來自可再生電力	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_fCO2_rH2_FT_gm
14	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_fCO2_ibpH2_FT_gm
15	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_rCO2_fH2_FT_gm
16	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_rCO2_rH2_FT_gm
17	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_rCO2_ibpH2_FT_gm

[20] CO_2: 化石點源碳補捉，包括燃料燃燒產生的補捉CO_2以及地下資源開採產生的補捉CO_2。

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
18	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_bCO2_fH2_FT_gm
19	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_bCO2_rH2_FT_gm
20	LPG	液化石油氣(丙烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Propane)_bCO2_ibpH2_FT_gm
21	LPG	液化石油氣(丁烷)	原油	化石	標準煉油加工及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_f_SR_gm
22	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_fCO2_fH2_FT_gm
23	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_fCO2_rH2_FT_gm
24	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_fCO2_ibpH2_FT_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
25	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_rCO2_fH2_FT_gm
26	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_rCO2_rH2_FT_gm
27	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_rCO2_ibpH2_FT_gm
28	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_bCO2_fH2_FT_gm
29	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_bCO2_rH2_FT_gm
30	LPG	液化石油氣(丁烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成及液化	電網混合電力	LPG(Butane)_bCO2_ibpH2_FT_gm
31	LNG	液化天然氣(甲烷)	天然氣	化石	標準LNG生產，包括液化	電網混合電力	LNG_f_SLP_gm
32	LNG	液化天然氣(甲烷)	混和第1、2和3代原料	生物源	先熱化學氣化，然後甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_b_G_M_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
33	LNG	液化天然氣(甲烷)	混和第1、2和3代原料	生物源	透過厭氧消化、分離和液化的生物衍生液化天然氣	電網混合電力	LNG_b_AD_gm
34	LNG	液化天然氣(甲烷)	混和第1、2和3代原料	生物源	透過厭氧消化、點源碳捕捉(PSCC)分離、長期儲存和液化的生物衍生液化天然氣	電網混合電力	LNG_b_AD_CCS_gm
35	LNG	液化天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_fCO2_fH2_M_gm
36	LNG	液化天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_fCO2_rH2_M_gm
37	LNG	液化天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_fCO2_ibpH2_M_gm
38	LNG	液化天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_rCO2_fH2_M_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
39	LNG	液化天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_rCO2_rH2_M_gm
40	LNG	液化天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_rCO2_ibpH2_M_gm
41	LNG	液化天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_bCO2_fH2_M_gm
42	LNG	液化天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_bCO2_rH2_M_gm
43	LNG	液化天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲烷化及液化	電網混合電力	LNG_bCO2_ibpH2_M_gm
44	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	天然氣	化石	標準煉油加工及壓縮	電網混合電力	CNG_f_SR_gm
45	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	混和第1、2和3代原料	生物源	先熱化學氣化，然後甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_b_G_M_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
46	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	混和第1、2和3代原料	生物源	透過厭氧消化、分離和壓縮的生物衍生液化天然氣	電網混合電力	CNG_b_AD_gm
47	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	混和第1、2和3代原料	生物源	透過厭氧消化、點源碳捕捉(PSCC)分離及長期儲存和壓縮的生物衍生液化天然氣	電網混合電力	CNG_b_AD_CCS_gm
48	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_fCO2_fH2_M_gm
49	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_fCO2_rH2_M_gm
50	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_fCO2_ibpH2_M_gm
51	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	CO_2 + H_2	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_rCO2_fH2_M_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
52	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_rCO2_rH2_M_gm
53	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_rCO2_ibpH2_M_gm
54	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_bCO2_fH2_M_gm
55	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_bCO2_rH2_M_gm
56	CNG	壓縮天然氣(甲烷)	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲烷化及壓縮	電網混合電力	CNG_bCO2_ibpH2_M_gm
57	乙烷	乙烷	天然氣	化石	標準煉油加工	電網混合電力	Ethane_f_SR_gm
58	植物油基燃料	純植物油	第1代原料	生物源	提取及純化	電網混合電力	SVO_b_EP _1stgen_gm
59	植物油基燃料	廢油及油脂	第2代原料	生物源	提取及純化	電網混合電力	UOF_b_EP _2ndgen_gm
60	植物油基燃料	海藻油	第3代原料	生物源	提取及純化	電網混合電力	AO_b_EP _3rdgen_gm
61	柴油	柴油 (FAME)	第1代原料	生物源	轉酯化作用	電網混合電力	FAME_b_TRE_1stgen_gm_

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
62	柴油	柴油 (FAME)	第2代原料	生物源	轉酯化作用	電網混合電力	FAME_b_TRE_2ndgen_gm_
63	柴油	柴油 (FAME)	第3代原料	生物源	轉酯化作用	電網混合電力	FAME_b_TRE_3rdgen_gm_
64	柴油	可再生柴油 (Bio FT-Diesel)	第1代原料	生物源	氣化及費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_b_G_FT_1stgen_gm_
65	柴油	可再生柴油 (Bio FT-Diesel)	混和第1、2和3代原料	生物源	厭氧消化、甲烷分離及費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_b_AD_FT_gm
66	柴油	可再生柴油 (Bio FT-Diesel)	混和第1、2和3代原料	生物源	厭氧消化及甲烷分離及具點源碳捕捉(PSCC)的費托合成及長期儲存	電網混合電力	FT-Diesel_b_AD_FT_CCS_gm
67	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_fCO2_fH2_FT_gm
68	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_fCO2_rH2_FT_gm
69	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_fCO2_ibpH2_FT_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
70	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_rCO2_fH2_FT_gm
71	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_rCO2_rH2_FT_gm
72	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_rCO2_ibpH2_FT_gm
73	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_bCO2_fH2_FT_gm
74	柴油	可再生柴油 (FT- Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_bCO2_rH2_FT_gm
75	柴油	可再生柴油 (FT-Diesel)	CO_2 + H_2	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	費托合成	電網混合電力	FT-Diesel_bCO2_ibpH2_FT_gm
76	柴油	可再生柴油 (HVO)	第1代原料	生物源	氫化	電網混合電力	HVO_b_HD_1stgen_gm_
77	柴油	可再生柴油 (HVO)	第2代原料	生物源	氫化	電網混合電力	HVO_b_HD_2ndgen_gm_
78	柴油Diesel	可再生柴油 (HVO)	第3代原料	生物源	氫化	電網混合電力	HVO_b_HD_3rdgen_gm_

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
79	DME	二甲醚 (DME)	第1代原料	生物源	氣化及二甲醚合成	電網混合電力	DME_b_G_DMES_1stgen _gm_
80	DME	二甲醚 (DME)	第2代原料	生物源	氣化及二甲醚合成	電網混合電力	DME-b-G-DMES_2ndgen_gm_
81	DME	二甲醚 (DME)	混合第1、2和3代原料	生物源	厭氧消化、甲烷分離及二甲醚合成	電網混合電力	DME_b_AD_DMES_gm
82	DME	二甲醚 (DME)	混合第1、2和3代原料	生物源	厭氧消化、甲烷分離及二甲醚合成並搭配點源碳捕捉(PSCC)及長期儲存	電網混合電力	DME_b_AD_DMES_CCS _gm
83	DME	二甲醚 (DME)	天然氣	化石	氣化和二甲醚合成	電網混合電力	DME_f_G_DMES_gm
84	柴油	升級熱解油	第2代原料	生物源	熱解、快速熱解和/或催化快速熱解和升級	電網混合電力	UPO_b_UPO_2ndgen_gm _
85	柴油	熱液液化 (HTL)油	第2代原料	生物源	水熱液化和升級	電網混合電力	HTL_b_HTL_2ndgen_gm_
86	甲醇	甲醇	天然氣	化石	天然氣蒸汽甲烷重組及甲醇合成	電網混合電力	MeOH_f_SMR_gm
87	甲醇	甲醇	天然氣	化石	天然氣蒸汽甲烷重組並搭配碳捕捉及儲存，以及甲醇合成	電網混合電力	MeOH_f_SMR_CCS_gm
88	甲醇	甲醇	煤	化石	煤氣化和甲醇合成	電網混合電力	MeOH_f_G_MS_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
89	甲醇	甲醇	煤	化石	煤的氣化並搭配碳捕捉及儲存及甲醇合成	電網混合電力	MeOH_f_G_MS_CCS_gm
90	甲醇	甲醇	第2和3代原料	生物源	生質氣化及甲醇合成	電網混合電力	MeOH_b_G_MS_gm
91	甲醇	甲醇	混合第1、2和3代原料	生物源	可再生天然氣(厭氧消化生物甲烷)重組和甲醇合成	電網混合電力	MeOH_b_AD_MS_gm
92	甲醇	甲醇	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_fCO2_fH2_MS_gm
93	甲醇	甲醇	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_fCO2_rH2_MS_gm
94	甲醇	甲醇	CO_2 + H_2	CO_2: 化石點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_fCO2_ibpH2_MS_gm
95	甲醇	甲醇	CO_2 + H_2	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_rCO2_fH2_MS_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
96	甲醇	甲醇	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_rCO2_rH2_MS_gm
97	甲醇	甲醇	$CO_2 + H_2$	CO_2: 直接空氣捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_rCO2_ibpH2_MS_gm
98	甲醇	甲醇	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_bCO2_fH2_MS_gm
99	甲醇	甲醇	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 來自可再生電力	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_bCO2_rH2_MS_gm
100	甲醇	甲醇	$CO_2 + H_2$	CO_2: 生物點源碳捕捉 H_2: 工業副產品氫	甲醇合成	電網混合電力	MeOH_bCO2_ibpH2_MS_gm
101	乙醇	乙醇	第1代原料	生物源	發酵	電網混合電力	EtOH_b_FR_1stgen_gm_
102	乙醇	乙醇	第2代原料	生物源	預處理/水解步驟和發酵	電網混合電力	EtOH_b_FR_2ndgen_gm_
103	乙醇	乙醇	第3代原料	生物源	發酵	電網混合電力	EtOH_b_FR_3rdgen_gm_
104	氫	氫	天然氣	化石	天然氣的蒸汽甲烷重組	電網混合電力	H2_f_SMR_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
105	氫	氫	天然氣	化石	天然氣蒸汽甲烷重組並搭配碳捕捉及儲存	電網混合電力	H2_f_SMR_CCS_gm
106	氫	氫	天然氣	化石	甲烷熱解為碳和氫	電網混合電力	H2_f_MPO_gm
107	氫	氫	煤	化石	煤的氣化或碳化	電網混合電力	H2_f_G_gm
108	氫	氫	煤	化石	煤的氣化或碳化並搭配碳捕捉及長期儲存	電網混合電力	H2_f_G_CCS _gm
109	氫	氫	第2代原料	生物源	生質氣化和合成氣分離並搭配點源碳捕捉(PSSC)及長期儲存	電網混合電力	H2_b_G_SS_CCS_2ndgen_gm_
110	氫	氫	水+電	可再生	專用光伏和/或風能和/或其他電解及液化	可再生電力	LH2_EL_r_Liquefied
111	氫	氫	水+電	化石/可再生	電解及液化	電網混合電力	LH2_EL_gm_Liquefied
112	氫	氫	水+電	核	熱化學循環或電解及液化	核能	LH2_EL_n_Liquefied
113	氫	氫		工業副產品氫		電網混合電力	LH2_ _ibp_gm _Liquefied
114	氨	氨	天然氣	化石	甲烷熱解成純碳和純氫及哈伯法	電網混合電力	NH3_f_MPO_HB_gm
115	氨	氨	天然氣	化石	天然氣的蒸汽甲烷重組及哈伯法	電網混合電力	NH3_f_SMR_HB_gm
116	氨	氨	天然氣	化石	天然氣的蒸汽甲烷重組並搭配點源的碳捕捉(PSCC)及長期儲	電網混合電力	NH3_f_SMR_HB_CCS_gm

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
					存，以及哈伯法		
117	氨	氨	煤	化石	煤氣化和哈伯法	電網混合電力	NH3_f_G_HB_gm
118	氨	氨	煤	化石	煤氣化並搭配碳捕捉及長期儲存，以及哈伯法	電網混合電力	NH3_f_G_HB_CCS_gm
119	氨	氨	第2代原料	生物源	氣化	電網混合電力	NH3_b_G_2ndgen_gm_
120	氨	氨	N_2 + H_2	N_2: 由可再生電力分離 H_2: 由可再生電力生產	哈伯法	電網混合電力	NH3_rN2_rH2_HB_gm
121	氨	氨	N_2 + H_2	N_2: 由可再生電力分離 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	哈伯法	電網混合電力	NH3_rN2_fH2_HB_gm
122	氨	氨	N_2 + H_2	N_2: 由可再生電力分離 H_2: 工業副產品氫	哈伯法	電網混合電力	NH3_rN2_ibpH2_HB_gm
123	氨	氨	N_2 + H_2	N_2: 由電網混合電力分離 H_2: 化石蒸汽甲烷重組	熱化學循環或電解	核能	NH3_gmN2_fH2_EL_n

序號	族群	燃料類型	原料結構		轉換/生產過程		燃料途徑代碼
			原料類型	性質/碳源	加工類型	過程中使用之能源	
124	氨	氨	$N_2 + H_2$	N_2: 由電網混合電力分離 H_2: 由可再生電力生產	熱化學循環或電解	核能	NH3_gmN2_rH2_EL_n
125	氨	氨	$N_2 + H_2$	N_2: 由電網混合電力分離 H_2: 工業副產品氫	熱化學循環或電解	核能	NH3_gmN2_ibpH2_EL_n
126	電力	電力		化石/可再生	-	電網混合電力	Electricity_gm
127	電力	電力		可再生	專用光伏和/或風能和/或其他	可再生電力	Electricity_renewable
128	風力推進						

附件 2

每個燃料途徑代碼之初始預設排放係數

序號	燃料類型	燃料途徑代碼	WtT 溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	LCV (MJ/g)	能量轉換器	C_f CO_2 (gCO_2/g fuel)	C_f CH_4 (gCH_4/g fuel)	C_f N_2O (gN_2O/g fuel)	C_{slip}/C_{fug} (mass%)	e_c gCO_{2eq}/g fuel	TtW 溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	備註
1	重燃料油(ISO 8217 等級 RME, RMG 和 RMK, 0.10 < S ≤ 0.50%)	HFO(VLSFO)_f_SR_gm	16.8	0.0402	所有內燃機	3.114	0.00005	0.00018				MEPC.364(79)決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
2	重燃料油(ISO 8217 等級 RME, RMG 和 RMK 超過0.50% S)	HFO(HSHFO)_f_SR_gm	14.9	0.0402	所有內燃機	3.114	0.00005	0.00018				MEPC.364(79)決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
3	輕燃料油(ISO 8217 等級 RMA, RMB 和 RMD 最高 0.10% S)	LFO(ULSFO)_f_SR_gm		0.0412	所有內燃機	3.151	0.00005	0.00018				MEPC.364(79)決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
4	輕燃料油(ISO 8217 等級 RMA, RMB 和 RMD, 0.10 < S ≤ 0.50%)	LFO(VLSFO)_f_SR_gm		0.0412	所有內燃機	3.151	0.00005	0.00018				MEPC.364(79)決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》

序號	燃料類型	燃料途徑代碼	WtT 溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	LCV (MJ/g)	能量轉換器	C_f CO_2 (gCO_2/g fuel)	C_f CH_4 (gCH_4/g fuel)	C_f N_2O (gN_2O/g fuel)	C_{slip}/C_{fug} (mass%)	e_c gCO_{2eq}/g fuel	TtW 溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	備註
5	海運重柴油/輕柴油 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB 最高 0.10 % S)	MDO/MGO(ULSFO)_f_SR_gm	17.7	0.0427	所有內燃機	3.206	0.00005	0.00018				MEPC.364(79) 決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
6	海運重柴油/輕柴油 (ISO 8217 等級 DMX, DMA, DMZ 和 DMB, 0.10 < S ≤ 0.50%)	MDO/MGO(VLSFO)_f_SR_gm		0.0427	所有內燃機	3.206	0.00005	0.00018				MEPC.364(79) 決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
11	液化石油氣(丙烷)	LPG(Propane)_f_SR_gm		0.0463	所有內燃機	3.000	0.00005	0.00018				MEPC.364(79) 決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
21	液化石油氣(丁烷)	LPG(Butane)_f_SR_gm		0.0457	所有內燃機	3.030	0.00005	0.00018				MEPC.364(79) 決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》

序號	燃料類型	燃料途徑代碼	WtT溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	LCV (MJ/g)	能量轉換器	C_f CO_2 (gCO_2/g fuel)	C_f CH_4 (gCH_4/g fuel)	C_f N_2O (gN_2O/g fuel)	C_{slip}/C_{fug} (mass %)	e_c gCO_{2eq}/g fuel	TtW溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	備註
31	液化天然氣(甲烷)	LNG_f_SLP_gm		0.0480	LNG奧圖循環(雙燃料中速)	2.750	0	0.00011	3.5/-			MEPC.364(79)決議案《第四次國際海事組織溫室氣體研究報告》
					LNG奧圖循環(雙燃料低速)				1.7/-			
					LNG狄塞爾循環(雙燃料低速)				0.15/-			
					LBSI(稀薄燃燒火花點火)				2.6/-			
					蒸汽渦輪機和鍋爐				0.01/-			

序號	燃料類型	燃料途徑代碼	WtT溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	LCV (MJ/g)	能量轉換器	C_f CO_2 (gCO_2/g fuel)	C_f CH_4 (gCH_4/g fuel)	C_f N_2O (gN_2O/g fuel)	C_{slip}/ C_{fug} (mass %)	e_c gCO_{2eq}/g fuel	TtW溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	備註
33	液化天然氣(甲烷)	LNG_b_AD_gm			LNG奧圖循環(雙燃料中速) LNG奧圖循環(雙燃料低速) LNG狄塞爾循環(雙燃料低速) LBSI(稀薄燃燒火花點火) 蒸汽渦輪機和鍋爐	2.750						
62	柴油(FAME)	FAME_b_TRE_gm_2ndgen	20.8	0.0372	所有內燃機							
77	可再生柴油(HVO)	HVO_b_HD_gm_1stgen	14.9	0.044	所有內燃機							

序號	燃料類型	燃料途徑代碼	WtT溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ)	LCV (MJ/g)	能量轉換器	C_f CO_2 (gCO_2/g fuel)	C_f CH_4 (gCH_4/g fuel)	C_f N_2O (gN_2O/g fuel)	C_{slip}/ C_{fug} (mass %)	e_c gCO_{2eq} /g fuel	TtW溫室氣體強度 (gCO_{2eq} /MJ)	備註
105	氫	H2_f_SMR_CCS_gm		0.12	所有內燃機 燃料電池	0						
121	氨	NH3_rN2_fH2_HB_gm		0.0186	所有內燃機 燃料電池	0						

附件 3

縮寫字及術語表

縮寫字

AR – IPCC評估報告
BDN – 燃料交付單
C_f – 燃燒和/或氧化過程排放的排放換算係數$C_{fCO2/CH4/N2O}$(g GHG (CO_2/CH_4/N_2O)/g fuel)，包括燃燒能量轉換產生的具有相關全球暖化潛勢(GWP)效應的燃料
CH_4 – 甲烷
CO_2 – 二氧化碳
CO_{2eq} – 二氧化碳當量
CCS – 碳捕捉及儲存
CCU – 碳捕捉及利用
DAC – 直接空氣捕捉
DCS – IMO船舶燃料消耗數據收集系統
DLUC – 直接土地利用變更
FLL – 燃料生命週期標籤
GHG – 溫室氣體
GWP – 全球暖化潛勢
ILUC – 間接土地利用變更
IPCC – 政府間氣候變化專門委員會
LCA – 生命週期評估
LCV – 低熱值(MJ/g fuel)
NMVOC – 非甲烷揮發性有機化合物
N_2O – 氧化亞氮
NTC – NO_X技術章程
RFNBO – 非生物源可再生燃料
SLCF – 短期氣候致變因素
TtW – 油艙到艉流
WtT – 油井到油艙
WtW – 油井到艉流
VOC – 揮發性有機化合物

術語表

副產品—生產過程的產物，具有經濟價值和彈性供應(旨在作為原料市場價值與可生產原料數量之間存在因果關係的明確證據)。

生質—生質係來自植物和動物的可再生有機材料。

可再生能源—來自太陽能、地球物理或生物來源的任何形式的能源，透過自然過程以等於或超過其使用率的速度得到補充。可再生能源來自自然環境中持續或重複出現的能量流，包括如太陽能、水力發電、風能、潮汐、海浪及海洋熱能等低碳技術，以及生質等可再生燃料。

全球暖化潛勢—全球暖化潛勢係指一種溫室氣體與二氧化碳相比，隨著時間推移在大氣中捕集額外熱量的潛勢。大氣中熱量捕集的增強(即「溫室效應」)是由特定氣體吸收紅外輻射造成的。全球暖化潛勢還取決於氣體在大氣中的壽命和所考慮的時間範圍(例如，GPW20是以20年內吸收的能量為基礎，而GWP100是以100年內吸收的能量為基礎)。每種溫室氣體都有特定的全球暖化潛勢，用於計算二氧化碳當量(CO_{2eq})。

土地利用變更—生質燃料的生產會導致土地利用變更(LUC)。LUC可分為直接土地利用變更(DLUC)和間接土地利用變更(ILUC)。

生命週期評估(LCA)框架—生命週期評估確定產品、過程或服務從搖籃到墳墓的潛在環境影響，例如從原材料的提取/開採到加工、運送、使用和處置。

系統邊界—系統邊界決定了哪些實體(個別過程)在系統內、哪些在系統外。它基本上決定了哪些生命週期/供應鏈階段和過程被納入評估，並需要與研究的目標和範圍相一致。

系統擴展—ISO 14040建議盡可能使用系統擴展。系統擴展是相應的生命週期評估方法的一部分，旨在捕捉環境影響的變化，作為特定活動的結果。

油井到艉流—WtW研究基於更廣泛的生命週期評估(LCA)方法，估算燃料生產和船舶使用過程中的能源需求和由此產生的溫室氣體(GHG)排放。「油井」一詞用於所有來源的燃料，因為即便該詞最適用於傳統原油資源，但它已被廣泛使用和理解。

附件 4

油井到油艙預設排放係數提交範本

1 ***關於範本中一般範圍之解釋性說明：****本範本旨在以清晰和結構化的方式收集和呈現用於計算特定「原料至燃料」途徑的「預設排放係數」的輸入資料。「預設排放係數」旨在表示對原料到燃料價值鏈的碳強度(gCO$_{2eq}$/MJ)進行高級評估的量化結果。預設排放係數並不代表生產燃料的最佳可用方式，而是一個值，潛在描述了在一般區域的標準工廠中進行轉換的原料生產。預設排放係數不必反映目前生產流程的改進，也不必反映創新技術。預設排放係數的目標至少有兩個：*

.1 可以對不同技術的碳強度進行比較；

.2 透過認證過程，允許營運商證明與預設的核心生命週期相比，核心生命週期排放量更低。

2 營運商(如燃料生產商)可要求進行認證，以證明其實際排放性能優於預設排放係數(因此預設排放係數不能代表最佳可用技術)，從而獲得經認證的「實際值」。當燃料生產商定義了一種沒有預設核心生命週期排放係數的新途徑時，也可使用實際值。

3 此範本可提供計算預設的核心生命週期排放係數所需的最少資料集，確保資料的相關性、充分性、品質、透明度和可獲得性等方面的品質。

途徑描述

4 本節應清楚展示建模的途徑，目的是至少提供以下資訊：所用原料的類型、將這類原料轉換為最終燃料的技術說明、以及與生命週期評估準則的系統邊界一致的任何其他相關資訊。

5 ***途徑描述的解釋性說明：****預設排放係數以WtT方法為基礎，旨在評估燃料生產和分配過程中的溫室氣體排放量。WtT包括的生產步驟為：*

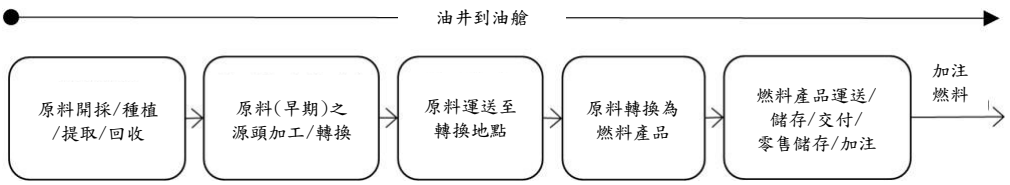


圖2：通用之油井到油艙(WtT)供應鏈

為描述從特定原料到燃料的途徑而定義的系統邊界應與準則中的定義一致。

可在附件中新增額外細節和相關資訊，如地點、生產能力、一個或多個生產設施的使用年限等。

輸入描述

6 本節應清楚呈現用於建模的輸入項目。

7 應報告資料來源和所用模型。

8 ***輸入描述的解釋性說明：****為了提供填寫範本之指南，請參閱下方的一些表格，該表格旨在呈現每個途徑應報告的數據(以脂質原料的生產與轉換為例)。在實際操作上，這些表格是針對特定途徑的，請依據需要進行調整。*

表1：XXX原料的e_{fecu}輸入與輸出

				XXXX, 每公斤乾重	**資料來源/所用模型**
	XXX 原料	農業輸入	總 N (g)	…	zzz 等人，2010
e_{fecu}			P_2O_5 (g)	…	ecoinvent
			K_2O (g)	…	GREET
			柴油 (MJ)	…	…
			…	…	…
		每公斤 XXXX 油			
		採油輸入		值	資料來源/所用模型
			原料 (g, dry)	…	zzz 等人，2010
			NG (MJ)	…	ecoinvent
			正己烷 (MJ)	…	GREET
			電力 (MJ)	…	…
			電力 (MJ)	…	…
			…	…	…
			副產品, zzz(g)	…	…
			副產品, zzz (g)	…	…
		採油輸出	副產品, zzz (g)	…	…
			…	…	…

表2：XXXX轉換過程的e_p輸入和輸出 解釋性說明：包括預處理原料的所有必要步驟，以便透過選定的轉換過程將其轉換為燃料。

	每MJ燃料		
		值	資料來源/所用模型
輸入	原料(g oil)	…	zzz 等人，2010
	NG (MJ)	…	ecoinvent
	H_2 (MJ)	*	GREET
	電力(MJ)	…	…
	解釋性說明：*關鍵材料輸入預留位置(如：化學品等)*	…	…
輸出	副產品，丙烷混合物 (MJ)	**	…
	副產品，石腦油 (MJ)	**	…
	副產品, xxxx (MJ)	…	…
	…	…	…

*H_2取自天然氣蒸汽重組，包括在天然氣輸入中； ** 分配後的輸入

表3：區域混合發電的輸入

	美國 (%)[1]	歐盟 (%)[2]	印度[3] (%)	Xxx (%)
殘餘燃油	…	…	…	…
天然氣	…	…	…	…
煤	…	…	…	…
核能	…	…	…	…
生質能	…	…	…	…
水力發電	…	…	…	…
地熱	…	…	…	…
風能	…	…	…	…
太陽能光電	…	…	…	…
其他	…	…	…	…

[1] GREET 20xx, [2] EEA, 20xx (歐盟混合電力 20xx), [3]國際能源署20xx。

表4：原料和燃料運輸的e_{td}輸入 解釋性說明：在填寫表格時，請新增使用的燃料—在"資料來源/所用模型"中，請說明燃料類型、具體效能及能量轉換器(若有)。

	原料運輸		資料來源/所用模型
運輸和分配的e_{td}輸入	距離(km)	xxx; xxx	
	模式	重型卡車；火車；船舶	
	比例(%)	yy; yy; yyy	
	燃料運輸		
	距離(km)	xxx; xxxx; xx	
	模式	駁船；鐵路；重型卡車	
	比例(%)	y; yy; yy	
	燃料分配		
	距離(km)	xx	
	模式	重型卡車	
	比例(%)		
	…	…	
	任何其他運輸及分配		

主要結果

9 本節應呈現模擬途徑的結果。

表5：燃料識別

燃料途徑代碼	低熱值 (MJ/g)	密度(kg/m^3)	$CfCO_2$

表6：在YYYY途徑中XXX轉換的預設排放係數建議

區域	efecu原料種植/開採	etd原料運輸	ep燃料生產	(參數加總) 建議的WtT溫室氣體強度 (gCO_{2eq}/MJ) 排放係數
ZZZZ				
AAAA				
BBBB				
…				

附件

10　　途徑之簡要說明

11　　技術之簡要說明

….

參考資料

12　　REF (APA 格式)

***

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

BWM.2/Circ.80
14 July 2023

2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約

壓艙水紀錄保存和報告指南

1 海洋環境保護委員會於其第80屆會議(2023年7月3日至7日)批准了壓艙水紀錄保存和報告指南，協助確立《2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約》(以下簡稱BWM公約)下的紀錄保存和報告流程，包括填寫壓艙水紀錄簿的指南、更新的壓艙水報告表格範例以及壓艙水操作自願性逐艙日誌的表格範例，如附錄所列。

2 邀請會員國提請所有利益攸關方注意本指南。

***

MARPOL AT 50
OUR COMMITMENT GOES ON

附錄

壓艙水紀錄保存和報告指南

目錄

1 目的

2 壓艙水紀錄簿

2.1 介紹
2.2 何時在壓艙水紀錄簿中記錄操作
2.3 如何在壓艙水紀錄簿中記錄操作
2.4 資訊存儲

3 壓艙水報告表格

3.1 介紹
3.2 如何填寫壓艙水報告表格範例

4 自願性逐艙日誌

4.1 介紹
4.2 如何在自願性逐艙日誌中記錄操作

附件

附件1：壓艙水紀錄簿輸入範例
附件2：壓艙水報告表格範例
附件3：逐艙日誌表格範例

1 目的

1.1 本文件的第一部分(第2節，壓艙水紀錄簿)供船員使用，說明如何透過在壓艙水紀錄簿(BWRB)中進行強制性輸入來記錄壓艙水操作。這些紀錄是公約所要求的。這些紀錄還可以幫助船舶正確實施其壓艙水管理計畫，以及操作和維護正在使用的任何壓艙水管理系統(BWMS)。

1.2 第二部分(第3節，壓艙水報告表格)供船員和港口國使用，包含壓艙水報告表格(BWRF)範例以及填寫說明。如果港口國要求提供關於開往其港口、離岸碼頭或錨地區域的船舶壓艙水管理具體資訊，則可在進入港口國之前提交BWRF。

1.3 第三部分(第4節，自願性逐艙日誌)供船員使用，解釋了如何保持壓艙水操作的自願性逐艙紀錄，透過讓船員有效地追蹤每個裝載壓艙水的液艙和貨艙的內容，以利於完成BWRF。保存這些自願性紀錄還可以幫助船舶保有文件化資訊並證明已符合公約的要求。

2 壓艙水紀錄簿

2.1 介紹

2.1.1 《BWM公約》規則B-2規定了船上維持BWRB的強制性要求，公約附錄附件II規定了必須包含的資訊。

2.1.2　經正式授權檢查船舶的官員可以在締約國的港口或離岸碼頭對BWRB進行檢查，以確定其是否符合本公約。

2.1.3　以下各節說明何時記錄BWRB中的操作、如何記錄這些操作(包括用於順利保存紀錄及檢查的標準化格式)以及如何儲存紀錄。附件1中提供了記錄事項範例，以示範如何在BWRB中記錄各種壓艙水操作和情況。

2.2　何時在壓艙水紀錄簿中記錄操作

2.2.1　每項涉及壓艙水的操作應依完成時間順序完整記錄於壓艙水紀錄簿中，不得延誤(規則B-2.5)。

2.2.2　若依照規則A-3(例外)、A-4(豁免)、B-3.6(向收受設備排放壓艙水)或B-3.7(原則上經委員會批准的其他壓艙水管理方法)排放壓艙水、或發生本公約未另行豁免的其他意外排放/進入或其他異常吸入或排放壓艙水的情況，應在壓艙水紀錄簿中記入記錄事項，描述該排放的情況和原因。

2.2.3　如果因規則B-4中所述的原因未進行壓艙水交換，則應依照規則B-4.5之規定進行記錄。

2.2.4　在壓艙水紀錄簿中以操作代號F記錄壓艙水管理系統的所有故障或無法操作。如果故障或無法操作沒有立即解決，則應在BWMS完成修正且開始運行後依第二個操作代號F記錄。

2.2.5　依據規則A-4授予的豁免以及依據規則 C-1 授予的任何額外措施應記錄在壓艙水記錄簿中的操作代號 H 項下(規則A-4.4)

2.2.6　對於液貨船而言，依MARPOL附錄I規則18.3所述，進入惡劣天氣貨油艙的壓艙水被視為特殊壓艙水，並應同時記錄於《油料紀錄簿》第II部分和《壓艙水紀錄簿》中。

2.2.7　船舶在選擇反映壓艙作業的操作代號時應將下列指南列入考慮：

.1　在典型的吸入或排放作業中，任何壓艙水處理應依適用在操作代號A或操作代號B下註明。無需輸入操作代號C1或C2來反映這種處理。

.2　壓艙水交換作業應使用操作代號C1輸入(註明所採用的任何壓艙水處理)。無需在壓艙水交換時輸入操作代號A和B。

.3　當壓艙水處理獨立於吸入或排放作業進行時(例如：艙內處理或艙間循環處理)，應使用操作代號C2。

.4　為船舶橫搖/縱傾/穩度之目的的壓艙水內部轉移操作與涉及類似管理的水應記錄於壓艙水紀錄簿中的操作代號H之下，因為艙內的水量已發生變化。

2.3　如何在壓艙水紀錄簿中記錄操作

2.3.1　輸入記錄事項時，請以 dd-MMM-yyyy 格式填寫日期(例如 01-JUN-2022)。如果操作跨越日期，則應在操作完成後進行輸入，開始日期可以如下所示：01-JAN-2023 1900時(UTC)(hhmm SMT)開始，完成於02-JAN-2023 0100時(UTC) (hhmm SMT)。

2.3.2　在對應的欄位中輸入適當的操作代號和項目編號。

2.3.3　使用世界協調時間 (UTC) 和船舶平均時間 (SMT) 輸入所有時間。

2.3.4　依據組成壓艙水紀錄簿一部分的壓艙水管理計畫所對應的布置圖記錄壓載水艙名稱。

2.3.5　使用正確的標準化UN/LOCODE輸入港口名稱。如果UN/LOCODE不可用、或輸入了離岸碼頭或錨地區域，請完整寫出港口名稱和國家。不應使用縮寫。

2.3.6　以度、分、秒格式輸入地點位置(例如：緯度：00 00.00 N/S，經度：000 00.00 E/W)。

2.3.7　在「壓艙水處理方法」項目下，輸入在記錄的特定操作期間對水進行的任何處理。不應記錄先前的處理方法或預期的未來處理方法。如果採用不只一種方法(例如：部分處理)，則應輸入多個記錄事項，每個記錄事項都與對應量有關。應使用以下註記：

.1　"經認可的BWMS"；

.2　"原型BWMS "；和

.3　"規則B-3.7"，對於委員會依據該規則原則上認可的其他壓艙水管理方法。

2.3.8　"無。(規則A-4)"，如果依據該規則授予豁免。

2.3.9　"無，依據壓艙水管理系統設計"，是指由於壓艙水管理系統的設計，在泵入或排放過程中不需進行處理(例如，在排放過程中不進行處理的壓艙水管理系統、或在艙內進行處理的壓艙水管理系統)。

2.3.10　"無。(規則B-3)" 如果船舶尚未被要求需符合規則D-2中的標準。

2.3.11　"無"。在不進行處理的其他情境下，並具體說明原因(如：BWMS旁通)。

2.3.12　連續記錄事項之間不應有空行。

2.3.13　若船舶符合規則A-5的同等要求，且其主管機關要求保存每次壓艙水操作的紀錄，則應考慮本指南中規定的資訊。

2.3.14　壓艙水紀錄簿的記錄事項應使用船上工作語言。如果該語言不是英語、法語或西班牙語，則輸入記錄事項應包含上列其中一種語言的翻譯。當同時使用船舶有權懸掛其國旗的國家的官方語言輸入記錄事項時，如有爭議或差異，應以該國的官方語言為準。(規則B-2.5)

2.3.15　每項記錄事項應由負責相關操作的人員簽名，每頁填寫完畢應由船長簽名。(規則B-2.5)

2.3.16　錯誤的記錄事項應以單線劃過，使錯誤的記錄事項仍然清晰可辨。錯誤的記錄事項應簽名並註明日期，然後填寫正確的記錄事項。

2.3.17　與先前錯誤的操作相關的記錄事項應依照例 25填寫。

2.4　資訊儲存

2.4.1　壓艙水紀錄簿應在輸入最後一筆紀錄後在船上保存至少兩年，之後由公司管制至少三年。(規則B-2.2)

2.4.2　壓艙水紀錄簿應隨時備便以在任何合理時間提供檢查，如果是被拖帶的無人船，則壓艙水紀錄簿可保存在拖船上。(規則B-2.4)

2.4.3　除壓艙水紀錄簿外，還可在壓艙水紀錄簿中自願填寫進一步的逐艙記錄事項，以對其進行相應補充。保存壓艙水操作的逐艙紀錄可以幫助船員填寫港口國可能要求的任何壓艙水報告表格，證明壓艙水紀錄簿中的記錄事項反映了任何檢查期間的實際壓艙水情況，並通過對當前液艙內容的更具體了解來更有效地實施壓艙水管理計畫。

2.4.4　經締約國正式授權的官員可在本條適用的任何船舶位於其港口或離岸碼頭時檢查該船舶的壓艙水紀錄簿，並可複印任何紀錄，並要求船長證明該副本是真實副本。經如此證明的任何副本應在任何司法程序中作為證據予以採納紀錄中陳述的事實。壓艙水紀錄簿的檢查和核證副本的取得應盡快進行，不得造成船期過度延誤。(規則B-2.6)。

3　壓艙水報告表格(BWRF)

3.1　介紹

3.1.1　如上所述，如果港口國要求提供關於開往其港口、離岸碼頭或錨地區域的船舶的壓艙水管理具體資訊，則可在進入該港口國之前提交BWRF。

3.1.2　儘管各港口國的表格可能因國家要求和情況而有所不同，但邀請港口國盡可能將其表格與附件2中列出的BWRF範例保持一致。這樣做將減輕船舶的行政負擔。也邀請港口國使用可填寫的PDF表格或線上報告系統以便於提交BWRF。

3.1.3　範例表格可以收集和傳輸相關資訊，幫助港口國和船舶有效率且有效地溝通船上情況以及船舶意圖。完整填寫的表格將：

.1　明確指出船舶、船東、國際安全管理(ISM)章程所述之公司、代理商和完成報告的船上人員的身份，以便於與港口國當局溝通；

.2　傳達相關航行資訊，包括船舶預計抵達港口和日期，以及前一個停靠港口和未來將停靠港口(如果已知)；

.3　總結船上目前壓艙水狀況及其壓艙水容量，包括壓載水艙及任何可能用於壓艙目的的貨艙；

.4　總結船舶的壓艙水管理方法，包括對排放水所採取的管理行動、任何可用的應急方法(如果需要)以及船舶關於檢驗和發證方面狀況的關鍵資訊，以協助港口國評估船舶的狀況；和

.5　包括一個附件，確定每個液艙的原始狀況、處理狀況和排放意圖，以便港口國評估水造成的風險。

3.1.4　定期向港口國提交BWRF的船舶可能會發現保存逐艙壓艙水作業紀錄既實用又有效率。附件3中提供了便於保存紀錄的表格，並在本指南的第4節中進行了討論。

3.2　填寫壓艙水報告表格範例

3.2.1　以dd-MMM-yyyy格式寫入日期(例如：01-JUN-2022)。

3.2.2　使用世界協調時間(UTC)輸入時間。

3.2.3 第1節，船舶資訊：

.1 船舶名稱：輸入船舶名稱。如果是拖船和駁船操作(拉、推、側移或鉸接式拖船和駁船)，請輸入兩個船舶名稱，並用連字號 (-) 分隔。請勿加上「M/V」(機動船)、「M/S」(機動船)或「T/S」(液貨船/帆船)等前綴或後綴；

.2 船旗：輸入船舶在提交BWRF時懸掛其國旗的國家或地區的全名。請勿使用縮寫；

.3 MMSI號碼：輸入船舶的水上行動業務識別碼(MMSI號碼)；

.4 船舶號數/信號符字或呼號：輸入船舶的官方編號或呼號。若該船沒有官方編號，請輸入其他識別號碼；

.5 船東：輸入船舶登記所有人的姓名。如果是租用船，請輸入營運商的名稱；

.6 ISM公司名稱及編號：輸入ISM中如海上人命安全國際公約第IX-1章和國際安全管理章程定義的公司名稱及其識別號，需符合IMO公司和註冊船東唯一識別碼方案；

.7 總噸位：輸入依1969年國際船舶噸位丈量公約或任何後續公約規定的船舶總噸位。如果是拖船和駁船的組合，請輸入每艘船的總噸位，並用連字號(-)分隔；和

.8 建造日期：輸入如規則A-1定義的建造日期。

3.2.4 第2節，航行資訊：

.1 輸入港口時使用正確的UN/LOCODE以利標準化作業並避免錯誤(https://unece.org/trade/cefact/unlocode-code-list-country-and-territory)。如果沒有UN/LOCODE，請完整寫出港口、州/省和國家。不應使用縮寫。

3.2.5 第3節，壓艙水的使用與容量：

.1 輸入抵達第2節所示「抵達港」時船上壓艙水總量、以及裝有壓艙水的壓載水艙和貨艙的數量；和

.2 依據船舶壓艙水管理計畫輸入壓艙水總容量，包括可裝載的最大壓艙水量以及設計用於裝載壓艙水的液艙和貨艙的數量。

3.2.6 第4節，壓艙水管理：

.1 說明船舶採用的主要壓艙水管理方法。「依照規則D-1」係指進行壓艙水交換，以滿足壓艙水交換標準。「依照規則D-2」係指使用IMO批准的壓艙水管理系統來處理壓艙水，以滿足壓艙水性能標準。「遵守規則D-4」係指使用經主管機關依規則D-4批准的原型壓艙水處理技術。如果依據規則B-3.7使用委員會原則上認可的壓艙水管理「其他方法」，請描述該方法。如適用，可以勾選多個項目；

.2 輸入依照壓艙水管理方法在目前計畫航程中將排放的裝有壓艙水的液艙和貨

艙的數量。如果使用了其他壓艙水管理方法，請描述該方法並說明原因；

.3 如果船舶配備壓艙水管理系統，請提供製造商名稱和系統型號。說明在管理所有經過處理的壓載用液/貨艙期間壓艙水管理系統是否全面運作。透過輸入最後一次旁通日期(若有)來表示壓艙水管理系統最後一次部分或完全旁通的時間；

.4 如果壓艙水沒有依照規則B-3進行更換或處理，請說明原因。對於使用電子表格的國家/地區，可以使用包含以下選項的下拉式清單：

.1 規則A-4豁免；

.2 設備故障；

.3 豁免法規；

.4 船舶設計限制；

.5 惡劣天氣；及

.6 其他(請描述)；

.5 提供壓艙水管理計畫的資訊，包括適當範圍的任何應急措施。如果計劃採取依照規則D-1進行壓艙水交換以外的應急措施，請提供說明。如適用，可以勾選多個項目；

.6 表明船上是否有介面可用於連接壓艙水收受設備作為應急措施；

.7 在適當的欄位中，提供壓艙水紀錄簿和國際壓艙水管理證書或同等文件的資訊；

.8 提供簽發國際壓艙水管理證書或同等文件的主管機關名稱(例如船旗國當局或認可組織)；

.9 提供公約規定最近一次中間、年度或任何其他額外的簽署日期；和

.10 提供執行最近一次檢驗的主管機關的名稱(例如船旗國當局或認可組織)。

3.2.7 第5節及附件。壓艙水歷史：

.1 輸入船舶名稱和識別碼以及抵達日期，以防列印出的副本中該頁與表格的前一頁分開；

.2 在頁面上記錄每個壓載用液/貨艙的資訊，在進行任何壓艙水處理之前，在「BW來源」下列出壓艙水的原始來源、在「BW管理實務」下記錄所有處理事件以及在「擬議的BW排放」下記錄所有計劃的排放事件；

.3 液艙/貨艙：單獨列出所有壓載用液/貨艙（例如左舷和右舷液艙應位於不同排）。使用表格上所示的液艙代號。在不同行中列出同一液艙的多個壓艙水來源。包括空液艙/貨艙和僅含有殘餘壓艙水和沉積物的液/貨艙*；

.4 目前容量：輸入抵達第2節所示「抵達港」時艙內壓艙水容量；

.5 在「BW管理實務」下，僅當已分別依照規則B-4和指南(G4) A 部分第1.3.2段進行交換或鹽水沖洗時，才將星號(*)填至欄位中；

.6 %交換：如果已進行交換或鹽水沖洗，計算用於交換的液艙容積的百分比。%交換可以透過將「順序」或「溢流」或「鹽水沖洗」中使用的總水量除以壓載用液艙或貨艙的容量，然後乘以100來計算；

.7 最小深度(公尺)：如果已進行交換或鹽水沖洗，則輸入壓艙水交換或沖洗期間的最小深度(公尺)；

.8 說明所使用的壓艙水處理方法。對於使用電子表格的國家/地區，可以使用包含以下選項的下拉式清單：

.1 DE = 稀釋交換；

.2 SE = 順序交換；

.3 FE = 溢流交換；

* 殘餘壓艙水和沉積物是指無法使用船上安裝的設備從壓載水艙中去除的任何壓艙水和沉積物。

.4 SWF = 鹽水沖洗；

.5 OT = 船上處理；

.6 PBU =自港口設施泵入；

.7 PRF = 排放至港口收受設備；和

.8 NM = 無處理；及

.9 如果目前航程沒有計劃排放，「擬議的BW排放」欄位應保留空白。

3.2.8 第6節。負責人員

.1 提供負責人員的資訊，包括姓名、職稱和連絡資訊。

4 自願性逐艙日誌

4.1 介紹

4.1.1 公約並無要求逐艙日誌。但是，建議將保存逐艙日誌作為最佳做法，以幫助：

.1 填寫港口國可能要求的任何BWRF；

.2 證明BWRB中的記錄事項反映了任何檢查期間船上壓艙水的實際情況；和

.3 透過對目前艙櫃的內容物更具體地了解，更有效地實施壓艙水管理計畫。

4.1.2 附件3中的逐艙日誌表格的開發是為了有效地完成本指南中列出的BWRF範例所需的基本資訊。

4.2 完成逐艙日誌

4.2.1 完成每個艙的壓艙水日誌。

4.2.2 輸入港口時使用正確的UN/LOCODE以利標準化作業並避免錯誤(https://unece.org/trade/cefact/unlocode-code-list-country-and-territory)。如果沒有UN/LOCODE，請完整寫出港口、州/省和國家。不應使用縮寫。

4.2.3 以dd-MMM-yyyy格式寫入日期(例如：01-JUN-2022)。

4.2.4 使用世界協調時間 (UTC) 輸入時間。

4.2.5 在適當欄位中輸入船名、船舶識別碼、液艙識別碼和液艙容量。

4.2.6 在頁面上記錄每次壓艙水作業的資訊，列出日期、地點或位置、開始時間、最小深度(如果作業在港口外進行)、「容量」下的所有適用體積(以立方公尺為單位)、結束時間、PSU中完成壓艙操作後壓艙水的鹽度、使用的壓艙水處理方法以及任何備註。

4.2.7 依時間順序於每行記錄一項操作。在一行中記錄與一項操作有關的所有適用容量。例如，如果將大約1,000立方公尺的壓艙水裝入空艙中並在單次操作中進行處理，則輸入單行，其中0表示初始含量，1,000表示從海洋中的預估吸入量，1,000表示預估的處理量、及1,000表示最終含量。

附件1

壓艙水紀錄簿填寫指南

壓艙水紀錄簿中的範例記錄事項

操作代號 A - 當壓艙水泵入壓艙水艙時(壓載作業)

(A) 當壓艙水從水生環境泵入壓艙水艙時(壓載作業)

.1 開始時間和位置(泵入港口或經/緯度)

.2 完成時間和位置(泵入港口或泵入期間的經/緯度和最小水深)

.3 涉及到的壓載水艙

.4 估計的泵入量和最終留存總量(立方公尺)

.5 是否按經認可的壓艙水管理計畫進行

.6 壓艙水處理方法

例 1：當壓艙水泵入壓艙水艙時(壓載作業)－在港口

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
02-JAN-2023	A	1	開始於 0900時 (UTC) (hhmm SMT)，01-JAN-2023 在 BE ANR (UN/LOCODE或港口名稱)
		2	完成於 0600 時 (UTC) (hhmm SMT)，02-JAN-2023 在BE ANR
		3	3P, 3S, 4P和4S BW艙
		4	泵入量 6800 m^3。最終留存量：7200 m^3
		5	是。依據BWMP進行壓載以符合D-2標準
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 2：當壓艙水泵入壓艙水艙時(壓載作業)－在海上

日期	操作代號(英文字母)	項目(編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	A	1	開始於 0900時(UTC) (hhmm SMT) 在緯度 xx xx.xx N / 經度 yyy yy.yy E
		2	完成於 1800時(UTC) (hhmm SMT) 在緯度 xx xx.xx N / 經度yyy yy.yy E 於，水深至少350 m
		3	3P, 3S, 4P 和 4S
		4	泵入量 6800 m^3。最終留存量：7200 m^3
		5	是。按BWMP進行壓載以符合D-2標準
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 1 和 例 2 的附註：

1. 依規定須符合D-1標準的船舶，在依照壓艙水管理計畫裝載未經BWMS處理的壓艙水時，應在第5項記錄「是。按BWMP進行壓載以符合D-1標準」，並在第6項記錄「無」。當船舶隨後進行壓艙水交換時，應記錄在操作代號C下。

2. 例1和例2假設新泵入6,800 m^3水至現存有經處理之400 m^3水的液艙中。將處理過的水與未經處理的水混和將導致全部裝載被視為未經處理。

3. 如果船舶必須接收未經處理的壓艙水，則第5項應填寫「否」，第6項應填寫「無」，並應說明理由。

例 3：當壓艙水泵入壓艙水艙時(壓載作業)－在港口(或海上)，船上按經認可的壓艙水管理計畫採用艙內或航行中處理

日期	操作代號(英文字母)	項目(編號)	操作紀錄/負責人簽名
02-JAN-2023	A	1	開始於0900時(UTC) (hhmm SMT)，01-JAN-2023在UN/LOCODE或港口名稱或經/緯度
		2	完成於0600時(UTC) (hhmm SMT)，02-JAN-2023在UN/LOCODE或港口名稱或經/緯度
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	泵入量6800 m^3。最終留存量：7200 m^3
		5	是。按BWMP進行壓載以符合D-2標準
		6	無。如BWMS設計。
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 3 的附註：

.1 BWMS採用「艙內」處理方式，將壓艙水直接泵入艙內，而無任何處理。在泵入水時，請依照例3進行輸入。第6項必須註明「無。如BWMS設計」。

.2 後續船舶在使用操作代號C2進行艙內或循環處理時，必須依照例10進行輸入。

操作代號B

(B) 當壓艙水排放到水生環境時(卸壓載作業)

.1 開始時間和位置(排放港口或經/緯度)

.2 完成時間和位置(排放港口或排放期間的經/緯度和最小水深)

.3 涉及到的的壓載水艙

.4 估計的排放量和最終剩餘總量(立方公尺)

.5 是否按經認可的壓艙水管理計畫進行

.6 壓艙水處理方法

例 4：壓艙水排放到港口時(水生環境)

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	B	1	開始於0900時 (UTC) (hhmm SMT) 於 UN/LOCODE 或港口名稱
		2	完成於1800時 (UTC) (hhmm SMT) 於 UN/LOCODE 或港口名稱
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	排放6800 m^3。最終剩餘量：400 m^3
		5	是。按BWMP進行卸壓載以符合D-2標準
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 5：當依照壓艙水管理計畫管理的壓艙水排入大海(水生環境)時

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	B	1	開始於0900時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long
		2	完成於1800時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long，水深至少 400 m
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	排放6800 m^3。最終剩餘量：400 m^3
		5	是。按BWMP進行卸壓載以符合D-2標準
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 4 和 例 5 的附註：

.1 對於D-1認證船舶，第5項應填寫「是。符合D-1」，第6項應填寫「否」。

.2 採用單程處理系統(僅在泵入水時)且在卸壓載期間無進行處理的船舶應在表中第6項記錄「無，如BWMS設計」。

.3 按經認可的壓艙水管理計畫的應急計畫管理的船舶卸載壓艙水，應依照例7進行記錄。

例 6：未按壓艙水管理計畫進行管理的壓艙水排放到大海(水生環境)時

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	B	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於Lat / Long
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long，水深至少400 m
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	排放6800 m^3。最終剩餘量：400 m^3
		5	否。
		6	無。說明原因。
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 6 的附註：

.1 對於D-1認證船舶，如果船舶未進行交換，則第5項應記錄為「否」。第6項為「無。[規則 B-3]」。

.2 對於D-2認證船舶，如果未按經認可的BWMP流程而排放半處理/未處理的水，則該壓艙水排放事件必須在第5項中記錄為「否」、及在第6項輸入為「無」並說明原因。

.3 此外，需要在上述例 6 輸入之前使用操作代號(F)或操作代號(H)進行輸入(依適用)，說明導致不合規排放的情況。

例 7：當壓艙水排放到水生環境時(例如在港口)已按經認可的壓艙水管理計畫的應急計畫進行處理

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	B	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long，水深至少400 m
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	排放6800 m^3。最終剩餘量：400 m^3
		5	是。按經認可的應急計畫。
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 7 的附註：

.1 對於D-2認證船舶，僅當船舶已按經認可的BWMP實施應急計畫時，在第5項才能記錄為「是。按經認可的應急計畫」和第6項記錄為「經認可的壓艙水管理系統」(如果適用於所採用的應急計畫程序)。

操作代號 C

(C) 每當進行壓艙水交換、艙內轉換處理或壓艙水內部循環處理時

1 壓艙水交換

.1 開始時間和位置(經/緯度)

.2 完成時間和位置(經/緯度)

.3 壓艙水交換期間距最近陸地的最短距離和最小水深，或依據規則B-4.2指定的交換區域(如適用)

.4 是否按壓艙水管理計畫進行，並說明所使用的壓艙水交換方法(順序或溢流或稀釋)

.5 涉及到的壓載水艙

.6 交換總量和最終剩餘總量(立方公尺)

.7 泵入壓艙水的處理方法

例 8：每當交換壓艙水時(未經任何處理)

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	C	1.1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long
		1.2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long
		1.3	距離至少840 nm且水深至少6500 m
		1.4	是。如經認可的BWMP所述之順序法
		1.5	2P, 2S, 3P, 3S, 4P和4S
		1.6	交換量7200 m^3。最終剩餘量7200 m^3
		1.7	無
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 9：每當交換壓艙水並使用經認可的 BWMS 進行處理時

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	C	1.1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long
		1.2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat /Long
		1.3	距離至少840 nm且水深至少6500 m
		1.4	是。順序法（如經認可的壓艙水管理計畫所述）
		1.5	2P, 2S, 3P, 3S, 4P和4S
		1.6	交換量7200 m^3。最終剩餘量7200 m^3
		1.7	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 8 和 例 9 的附註：

.1 所述的交換法(稀釋/順序/溢流)必須如經認可的壓艙水管理計畫所規定。

.2 如果按經認可的壓艙水管理計畫應急計畫進行交換和處理(BWE+BWT)，則必須使用例9進行記錄，並在排放該水之前向有關當局報告(如適用)。

.3 如果在指定區域進行交換，請在第1.3項下註明「區域名稱或經/緯度」，並在第1.4項下輸入「依據規則B-4.2指定的區域」。

.4 若船舶因安全或操作問題而無法進行壓艙水交換，則必須依照例26輸入記錄事項。

.5 若依照經認可的壓艙水管理計畫第1.4項進行溢流式或稀釋式壓艙水交換，應說明「是，溢流式或稀釋式(依適用)方法(如經認可的壓艙水管理計畫所述)」，並在1.6下輸入交換總量和最終剩餘量(例如：「交換22,000 m^3剩餘7,200 m^3」)

(C) 2 壓艙水內部循環處理或艙內轉換處理

.1 開始時間

.2 完成時間

.3 涉及到的壓載水艙(如適用，標示壓載水來源艙及泵入艙)

.4 總處理量(透過內部循環或艙內轉換)(立方公尺)壓艙水處理方法

例 10：使用經認可的壓艙水管理系統進行壓艙水內部循環處理

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
02-JAN-2023	C	2.1	開始於 0900時 (UTC) (hhmm SMT) ，01-JAN-2023
		2.2	完成於 1800時 (UTC) (hhmm SMT) ，02-JAN-2023
		2.3	3P, 3S, 4P和4S
		2.4	6800 m^3經過循環處理
		2.5	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 10 的附註：

.1 上述記錄事項適用於透過壓艙水管理系統對壓載水艙內的水進行循環以實現處理的船舶。在這種情況下並無新泵入或排放壓艙水。

.2 船舶直接泵入水(旁通壓艙水管理系統)並隨後按壓艙水管理計畫在艙內或航行中進行處理，則必須在泵入水後依例3輸入記錄事項，並於對這些水進行處理時依例10輸入記錄事項。

.3 為修正傾斜為目的而進行的防橫傾艙自動轉移水作業不得記錄在操作代號C下。

.4 具有相同水質(經處理或不經處理)的一組壓載水艙之間的內部轉移，其記錄事項已被記錄在操作代號A或操作代號C之下者，則無需記錄。

.5 如果水轉移到未計於A 3、C 1.5或C 2.3的艙中，則必須依照操作代號C 2進行輸入，並於C 2.3記錄所需的詳細資訊。

操作代號 D

5 從/向岸基或收受設備泵入或排放壓艙水

5.1 泵入/排放的開始時間和位置(註明收受設備名稱)

5.2 完成時間

5.3 進行的操作(泵入或排放)

5.4 涉及到的壓載水艙

5.5 泵入或排放總量和船上最終剩餘量(立方公尺)

5.6 是否按經認可的壓艙水管理計畫進行

5.7 船上壓艙水處理方法

例 11：從岸基或收受設備泵入壓艙水

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	D	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT)，自(輸入UN/LOCODE)港的 "收受設備/碼頭名稱"
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT)
		3	泵入
		4	1DB(P), 1DB(S), 2TST (P), 2TST (S) 及艉尖艙
		5	6800 m^3。最終剩餘量6800 m^3
		6	是。按BWMP處理泵入之壓艙水
		7	無。
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 12：將壓艙水排放至岸基或收受設備

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	D	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 自 (輸入UN/LOCODE)港之"岸基/收受設備"
		2	停止於 1800 時 SMT (UTC) (hhmm SMT)
		3	排放
		4	1DB(P), 1DB(S), 2TST (P), 2TST (S) 及艉尖艙
		5	6800 m^3。總剩餘量0 m^3
		6	是。排放至港口收受設備。
		7	無。
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 11 和 例 12 的附註：

.1 從港口設備泵入壓艙水的船舶，其壓艙水在進入壓載水艙之前已由船上的BWMS進行處理者，則例11的第7項應輸入：「是，經認可之BWMS」。

.2 港口或收受設備提供的有關壓艙水泵入/排放的文件必須附在BWRB上，並且必須備便以供檢查。

操作代號 E

6 壓艙水的意外排放/浸入或其它異常泵入或排放

6.1 浸入/泵入/排放的開始時間和位置(港口名稱或經/緯度)

6.2 完成時間

6.3 進行的操作(浸入、泵入或排放)

6.4 涉及到的的壓載水艙

6.5 壓艙水總量(立方公尺)

6.6 說明浸入、泵入、排放或流失情況、其原因、使用的任一處理方法和一般說明

例 13：意外浸入之壓艙水

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	E	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 (輸入港口名稱/位置)
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT)
		3	壓載艙浸水
		4	艏尖艙(FPT)
		5	450 m^3
		6	碰撞導致船體破損，並造成艏尖艙之壓載水艙意外浸入壓艙水
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 14：意外排放壓艙水

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	E	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 _____(輸入港口名稱/位置)
		2	完成於 1000 時 (UTC) (hhmm SMT)
		3	自壓載艙排放水
		4	艏尖艙(FPT)
		5	450 m^3
		6	碰撞導致船體破損，並造成艏尖艙之壓載水艙意外排放壓艙水
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 15：異常泵入壓艙水

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	E	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 _(輸入港口名稱/位置)
		2	完成於 1200 時 (UTC) (hhmm SMT)
		3	泵入水至壓載艙
		4	艉尖艙
		5	400 m^3
		6	甲板上發生漏油事故後，將水泵至船艉壓載水艙以調整俯仰
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 13, 14 和 例 15 的附註：

6.6.1 意外浸水或排放是指非人為引發的事件。因碰撞、擱淺、結構損壞、閥門或機械故障而導致的浸水或排水(漏水)應記錄在操作代號E下。

6.6.2 異常泵入或排放是在特殊情況下為船舶安全和防止污染而採取的人為啟動的程序。

6.6.3 為船舶出塢而將岸上供應的未經處理的水引入乾船塢設施的壓載水艙，應視為異常情況，並依據操作代號E進行記錄。

操作代號 F

7 壓艙水管理系統故障和無法運作

7.1 壓艙水管理系統發生故障的時間和位置(港口名稱或經/緯度)

7.2 進行的操作(說明是泵入或排放)

7.3 問題描述(例如警報類型或其他情況描述)

7.4 壓艙水管理系統恢復運作的時間和位置(港口名稱或經/緯度)

例 16：立即修復的壓艙水管理系統故障

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	F	1	1100 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 _____港
		2	泵入水
		3	Xxxxx感測器失效且BWMS設備停止運作
		4	1500 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 _____港 BWMS開始運行
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 17: 壓艙水管理系統無法運作

日期Date	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	F	1	1100時 (UTC) (hhmm SMT) 於 (UNLOCODE) 港
		2	泵入水
		3	泥水導致過濾器堵塞及高壓差跳閘
		4	無須修復
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 16 和 例 17 的附註：

.1 故障和無法運作包括顯示失效、停機或顯示不符合D-2標準的壓艙水管理系統故障之關鍵警報(例行性資訊和警告除外)。

.2 如果BWMS故障沒有立即修正，則應在BWMS投入運作之日使用操作代號F/第4項進行輸入。

.3 如果壓艙水管理系統在壓載或卸壓載期間發生故障，則在操作代號A或操作代號B下輸入後必須依照例17使用操作代號F輸入。

.4 由於具有挑戰性的水質而導致壓艙水管理系統無法運行，則必須在操作代號F第1、2和3項下進行記錄，並在第3項中備註清楚說明由於具有挑戰性的水質而觸發的警報。

操作代號 G

8 壓載水艙清潔/沖洗、清除和處置沉積物

8.1 開始壓載艙清潔/沖洗、清除或處置沉積物的時間和船舶位置(港口名稱或經/緯度)

8.2 完成壓載艙清潔/沖洗、清除或處置沉積物的時間和船舶位置(港口名稱或經/緯度)

8.3 壓載水艙名稱(依據壓艙水管理計畫的壓載水艙名稱)

8.4 排放或處置至收受設備(註明水量(立方公尺)及收受設備名稱)

8.5 依據壓艙水管理計畫處置或排放至水生環境(說明水量(立方公尺)、距最近陸地的最短距離(海里)和最小水深(公尺))

例 18：壓載水艙清潔和沉積物排放至收受設備/乾船塢

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	G	1	1100 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 (UN/LOCODE) 港
		2	1500 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 (UN/LOCODE) 港
		3	1P, 1S, 2P, 2S, 3P和3S
		4	10 m^3沉積物處置至 "輸入名稱" 收受設備
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 19：壓載艙清潔/沖洗以及將沉積物處置至水生環境(海上)

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	G	1	1100 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat xx xx.xx N / Long yyy yy.yy E
		2	1500 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat xx xx.xx N / Long yyy yy.yy E
		3	3P 和 3S
		5	100 m^3包括沉積物之洗艙水排放至海中，距離至少350 nm且水深至少2800 m
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 18 和 19 的附註：

8.5.1 岸邊/港口收受設備或乾船塢設施提供的沉積物處置收據必須附在BWRB上，且必須可供檢查。

8.5.2 如果用處理過的水沖洗艙，操作應記錄在操作代號G項目1、2、3和5下，並在5中註釋說明處理過的水用於沖洗艙。

操作代號 H

9 額外的操作程序和一般說明

例 20：內部艙間的壓艙水轉移

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	H		200 m^3的壓艙水自1P和1S轉移至2P和2S
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 21：排放過程中壓艙水的採樣

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	H		PSC在「UN/LOCODE」港口卸載作業時所採集的壓艙水樣本
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 22：壓艙水艙用於非壓艙水用途：停止運行

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	H		依據壓艙水管理計畫，將艉尖壓載水艙排空並與壓艙水管道系統隔離，用於非壓艙用途。123號閥已密封。
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 23：壓艙水艙用於非壓艙水用途：投入運行

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	H		依據壓艙水管理計畫，對艉尖壓載艙進行清潔/沖洗並重新連接到壓艙水系統管道。123號閥已拆封。
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 24：向船旗國或港口國報告 BWMS 故障的狀態

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	H		通知港口國BWMS於 hhmm (UTC) (hhmm SMT)，dd-MMM-yyyy故障
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 24 的附註：

9.1 BWMS故障應記錄在操作代號F下。如果向船旗國或港口國報告，則應記錄上述記錄事項，如果隨後按照應急計畫或港口國/船旗國的建議進行操作，則同樣應記錄在適用的操作代號/項目下。

例 25：與先前錯誤的操作記錄事項相關的記錄事項

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
xx-MON-yyyy (日期 1)	H		與先前錯誤的操作記錄事項相關的記錄事項
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------
xx-MON-yyyy (日期 2)			(於此記錄正確記錄事項)
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 25 的附註：

.1 該記錄事項後面應是與錯誤的操作有關的記錄事項。所輸入的日期1與原始操作日期相對應，後續輸入日期2為目前日期。

例 26：船舶因安全原因無法進行壓艙水交換，例如惡劣天氣

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	H		船舶因為_____(說明原因)無法進行壓艙水交換
			通知停靠之港口(港口名稱/國家)
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

例 26 的附註：

.1 此項輸入記錄事項是為了安全(惡劣天氣)或操作相關之問題(例如船舶航線未經過距離最近陸地恆常超過50 nm 和/或深度200 m或指定的BWE區域)。

例 27：在壓艙水紀錄簿中輸入連續記錄事項的情境

情境 1：受規則 D-2 約束的船舶壓艙水泵入和排放

日期	操作代號 (英文字母)	項目 (編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	A	1	開始於 0900 時 (UTC)(hhmm SMT) 於 BE ANR
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 BE ANR
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	泵入水6800 m^3。最終留存量：7200 m^3
		5	是。依據BWMP進行壓載以符合D-2標準
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

07-JAN-2023	B	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 FR LEH
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 FR LEH
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	排放6800 m^3。最終剩餘量：400 m^3
		5	是。依據BWMP進行卸壓載以符合D-2標準
		6	經認可的壓艙水管理系統
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

情境 2：受規則 D-1 約束的船舶壓艙水的泵入、交換和排放

日期	操作代號(英文字母)	項目(編號)	操作紀錄/負責人簽名
01-JAN-2023	A	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 BE ANR
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 BE ANR
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	泵入水6800 m^3。最終留存量：7200 m^3
		5	是。依據BWMP進行壓載以符合D-1標準
		6	無
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

03-JAN-2023	C	1.1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat / Long
		1.2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 Lat / Long
		1.3	距離至少840 nm且水深至少6500 m
		1.4	是，如經認可的BWMP所述之順序法
		1.5	3P, 3S, 4P和4S
		1.6	交換7200 m^3。最終存留量：7200 m^3。
		1.7	無
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

07-JAN-2023	B	1	開始於 0900 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 FR LEH
		2	完成於 1800 時 (UTC) (hhmm SMT) 於 FR LEH
		3	3P, 3S, 4P和4S
		4	排放6800 m^3。最終剩餘量：400 m^3
		5	是。依據BWMP進行卸壓載以符合D-1標準
		6	無
			簽名 ---------- 姓名 ----------職級 ----------

附件 2

壓艙水報告表格範例

提交日期 (dd/MMM/yyyy): _____ 提交時間 (24:00 UTC): _____ **報告類型:** □ **新增** □ **修正**

1. 船舶資訊		**2. 航行資訊**	**3. 壓艙水使用和容量**			
船名:	船旗:	抵達港口 UN/LOCODE (或港口、州/省和國家):				
IMO 編號：	MMSI 編號：	抵達日期 (dd/MMM/yyyy)：	船上壓艙水總量：			
信號符字或呼號：		代理商:	容量	單位	壓載水艙數量	壓載貨艙數量
船東：		前一停靠港 UN/LOCODE (或港口、州/省和國家):		m^3		
ISM 公司 名稱及編號：		下個停靠港 UN/LOCODE (或港口、州/省和國家):	壓艙水總容載量：			
船型:	GT:	下個停靠港 (2) UN/LOCODE (或港口、州/省和國家):	容量	單位	壓載水艙總數	總貨艙數
建造日期 (dd/MMM/yyyy):		下個停靠港 (3) UN/LOCODE (或港口、州/省和國家):		m^3		

4. 壓艙水管理 BALLAST WATER MANAGEMENT

船上主要使用的壓艙水管理方法是：
□ **依據規則** D-1 □ **依據規則** D-2 (請描述): _____
□ **依據規則** D-4 □ **依據規定的其他方法** (請描述): _____

要排放的壓艙水艙/貨艙總數： _____
要排放的液艙/貨艙中，有多少是依照以下規則進行管理： 規則 D-1 _____ 規則 D-2 _____ 兩項規則D-1 和 D-2 _____
其他方法 _____(描述並說明原因) _____ 未經處理 _____
若有任何液艙/貨艙未經管理，請說明為何無管理： _____
使用的BWMS，若有： 製造商： 型號： 完全運行？ □ **是** □ **否** 前一次旁通日期 (dd/MMM/yyyy)：
船上是否有經認可之壓艙水管理計畫？ □ **是** □ **否** 實施壓艙水管理計畫? □ **是** □ **否**
壓艙水管理計畫中包括應急措施？ □ **無** □ D-1 □ **其他** (請描述): _____
是否部署應急措施? □ **是** □ **否** 船上是否有介面可用於連接壓艙水收受設備？ □ **是** □ **否**

船上是否有壓艙水紀錄簿？ □ **是** □ **否**
該船是否帶有國際壓艙水管理證書： □ **是** □ **否** 簽發證書的主管機關： _____
發證日期 (dd/MMM/yyyy)： _____ 到期日 (dd/MMM/yyyy): _____ 發證地點： _____
前一次檢驗/認可日期 (dd/MMM/yyyy): _____ 檢驗主管機關： _____

5. 壓艙水歷史：在附件中，記錄船上可能裝有水以控制船舶的縱傾、橫傾、吃水、穩度或應力的所有液艙/貨艙，無論壓艙水排放意圖如何，包括空液艙/貨艙。
註：BW來源是在任何壓艙水管理實務之前最後泵入的壓艙水。

6. 負責人員的姓名及職稱: _____ 電子信箱: _____ 電話號碼: _____

附件：壓艙水歷史

船名：				IMO編號 (若不適用，則使用信號符字、呼號或MMSI)：								抵達日期 (dd/MMM/yyyy)：		
液艙/貨艙個別列出數個液艙及壓艙水源	**液艙容量 (m^3)**	**BW 來源**		**目前容量 (m^3)**	**BW 管理實務**							**擬議的 BW 排放**		
		日期 (dd/MMM/yyyy)	UN/LOCODE 或經/緯度		日期 (dd/MMM/yyyy)	起始點* 經 / 緯 度	結束點* 經 / 緯 度	最小深度* (m)	使用之容量* (m^3)	% 交換*	方法 (DE, SE, FE, SWF, OT, PBU, PRF, NM)	日 期 (dd/MMM/yyyy)	UN/LOCODE 或經/緯度	容量 (m^3)

壓艙水艙代號：艏尖艙=FP，艉尖艙=AP，二重底=DB，翼艙=WT，舷側水艙=TS，貨艙=CH，其他=O。
以下列格式輸入位置之度、分及秒：00 00 000 N 或 00 00 000 S (緯度) 及 000 00 000 W 或 000 00 000 E (經度)。
方法： DE = 稀釋交換， SE = 順序交換， FE = 溢流交換， SWF = 鹽水沖洗， OT = 船上處理， PBU = 自港口設備泵入， PRF = 排放至港口收受設備， NM = 無處理
僅於完成執行交換或沖洗後才於欄位內輸入(*)。

附件3

逐艙日誌表格範例

壓艙水日誌													
船名:		此自願日誌允許逐一記錄有關壓艙水的所有操作，以利於填寫港口國可能要求的壓艙水報告表格。有關完成此日誌的更多資訊，請參閱國際海事組織的壓艙水紀錄保存和報告指南。									**艙櫃 ID:**		
IMO號碼：(若不適用，則使用信號符字、呼號或MMSI)											液艙容量：		
日期 (dd/MMM/yyyy)	**操作紀錄**												
	地點/位置 (港口 UN/LOCODE 或海上經/緯度)	開始時間 (UTC)	最小深度 (m) (若於港口外)*	容量 (m^3) 初始含量	預估自海中泵入量，如適用	預估自收受設備泵入量，如適用	預估循環或處理，如適用*	預估排放至海中量，如適用	預估排放至港口收受設備量，如適用	最終含量	完成時間 (UTC)	任何壓艙水管理方法 (DE, SE, FE, SWF, OT, PBU, PRF, NM)	註記
以下列格式輸入位置之度、分及秒： 00 00 000 N 或 00 00 000 S (緯度) 及 000 00 000 W 或 000 00 000 E (經度)。 **方法： DE = 稀釋交換， SE = 順序交換， FE = 溢流交換， SWF = 鹽水沖洗， OT = 船上處理， PBU = 自港口設備泵入， PRF = 排放至港口收受設備， NM = 無處理** **僅於完成執行交換或沖洗後才於欄位內輸入(*)。**													

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.905
24 July 2023

有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄VI規則26、27及28(船舶燃料消耗數據(DCS)及船舶營運碳強度指標(CII))之臨時指南

1 海洋環境保護委員會於其第80屆會議(2023年7月3日至7日)批准了附錄所載之「有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄VI規則26、27及28(DCS與CII)之臨時指南」。

2 邀請會員國提請其主管機關、船舶所有人、船舶營運人、燃料供應商及相關利益攸關方注意附錄之臨時指南，並自2023年10月1日起適用。

***

附錄

有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約
附錄VI規則26、27及28(DCS與CII)之臨時指南

1 「2022年營運碳強度指標及計算方法準則」(MEPC.352(78)決議案：碳強度指標(CII)之G1準則)規定，若燃料類型不在相關準則所列之範疇內，則該燃料的二氧化碳排放換算係數(C_f)可考量由燃料供應商提供相關佐證文件後使用。

2 在「海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels, LCA準則)」(MEPC 376(80)決議案)製定出計算自開採/產製到最終使用的溫室氣體(GHG)排放量和清除量的全面方法之前，經國際認證方案*認證為符合其永續性標準的生質燃料，若依據該認證，其自開採/產製到最終使用(well-to-wake)的溫室氣體排放強度比化石MGO的(94 gCO_2e/MJ)減少至少65%(即其溫室氣體排放強度不超過33 gCO_2e/MJ)，則就防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI規則26、27及28而言，可依據證書上該燃料的自開採/產製到最終使用的溫室氣體排放強度(單位為gCO_2e/MJ)乘以其低熱質(LCV，單位為MJ/g)，獲得其C_f值計算該船所對應使用之該燃料消耗量。但在任何情況下，生質燃料的 C_f 值不得低於 0。對於混合燃料，C_f 值應依每種燃料的能源比例進行加權平均計算。

3 永續性佐證文件或認可方案出具的類似文件應隨附在燃料交付單(Bunker Delivery Note)上，以便驗證所回報的生質燃料消耗量。

4 未被認證為「永續性」或不符合上述自開採/產製到最終使用排放係數標準之生質燃料，其C_f值應與同等化石燃料類型的C_f值相同。

5 在LCA準則製定出更全面的方法來計算燃料自開採/產製到最終使用的溫室氣體排放量和清除量的排放換算係數之前，本指南應被視為一種臨時簡化方法。本指南無意預先判斷或延遲製定此全面方法的進程。

6 本臨時指南將在LCA準則自開採/產製到最終使用的GHG方法實施後立即廢止。

7 邀請主管機關在應用本指南時，通知MEPC委員會其所使用之國際認證方案。

---

* 請參考國際民航組織(ICAO)的經批准之永續性認證方案及國際航空業碳抵換與減量機制(CORSIA)永續性標準(第2章)的CORSIA合格燃料

翻譯字詞對照表

英文	中文
Ballast Water Management Plan (BWMP)	壓艙水管理計畫
Ballast Water Management System (BWMS)	壓艙水管理系統
Ballast Water Record Book (BWRB)	壓艙水紀錄簿
Ballast Water Reporting Form (BWRF)	壓艙水報告表格
Black Carbon	黑碳
Block	滑車
Captured Carbon	補捉碳
Carbon Capture and Storage (ccs)	碳捕捉和儲存
Competent person	適格人員
Contingency plan procedure	應急計畫程序
Coordinated Universal Time (UTC)	世界協調時間
Credit	信用額
Dilution exchange	稀釋交換
Direct Land Usage Change (DLUC)	直接土地利用變更
Emission factor	排放係數
Emissions intensity	排放強度
Flow-through exchange	溢流交換
Fossil	化石
Fuel cell	燃料電池
Fuel Lifecycle Label (FLL)	燃料生命週期標籤
Fugitive emission	逸散排放
Global Warming Potential (GWP)	全球暖化潛勢
Grab	抓斗
Indirect Land Usage Change (ILUC)	間接土地利用變更
Life cycle	全生命週期
Lifting appliance	起重設備
Line Design Break Force (LDBF)	纜繩設計斷裂力
Lower calorific value	低熱質
Maritime Mobile Service Identify (MMSI number)	水上行動業務識別碼
Mooring lines	繫纜
Operational testing	操作試驗
Reception facility	收受設備
Rigging plan	索具布置圖
Safe working load (SWL)	安全工作負荷
Saltwater flushing	鹽水沖洗
Sequential exchange	順序交換
Sustainability	永續性
Tails	繫泊短纜(纜尾)
Tank-to wake (TtW)	油艙到艉流
Thorough examination	徹底查驗
Towing and mooring	拖曳和繫泊
Volatile Organic Compounds (VOC)	揮發性有機化合物
Well-to-tank (WtT)	油井到油艙
Well-to-wake (WtW)	油井到艉流；開採/產製到最終使用
Winches' brake holding capacity	絞機剎車拉力

附件 5(A5)

成果座談會紀錄

目錄

成果座談會簡報內容.....A5-1

成果座談會會議紀錄.....A4-38

成果座談會照片.....A4-41

成果座談會簽到表.....A4-42

成果座談會公共意外責任險保險單及繳款證明.....A4-52

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染 Since 1951

113年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案-座談會

2024年10月14日

本次座談會簡報可由此連結或左方QR Code下載取得
https://sites.google.com/view/mscmepc

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

座　談　會　議　程

時間	議程
13:30～14:00	報 到
14:00～14:10	航港局代表致詞
14:10～14:50	海事安全委員會(MSC)第108屆會議、海洋環境保護委員會(MEPC)第81屆及IMO第33屆大會(A33)會議決議案與通告評估結果與建議 葉德生 CR 法規組組長
14:50～15:00	中場休息
15:00～15:25	IMO重點議題分享 葉德生 CR 法規組組長
15:25～16:30	綜合討論與總結
16:30～17:00	賦 歸

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染 Since 1951

113年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案-座談會

海事安全委員會(MSC)第108屆、海洋環境保護委員會(MEPC)第81屆及IMO 第33屆大會(A33)決議案與通告評估結果與建議

財團法人驗船中心
簡報人：葉德生 組長
2024年10月14日

目錄

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 內國法化評估流程
- 內國法化處理原則
- 本案研析結果討論

背景：IMO介紹

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 國際海事組織(IMO)：
  - 聯合國下屬機構，負責海上航行安全和防止船舶造成海洋污染
  - 架構分為大會、理事會、5個委員會以及7個次委員會

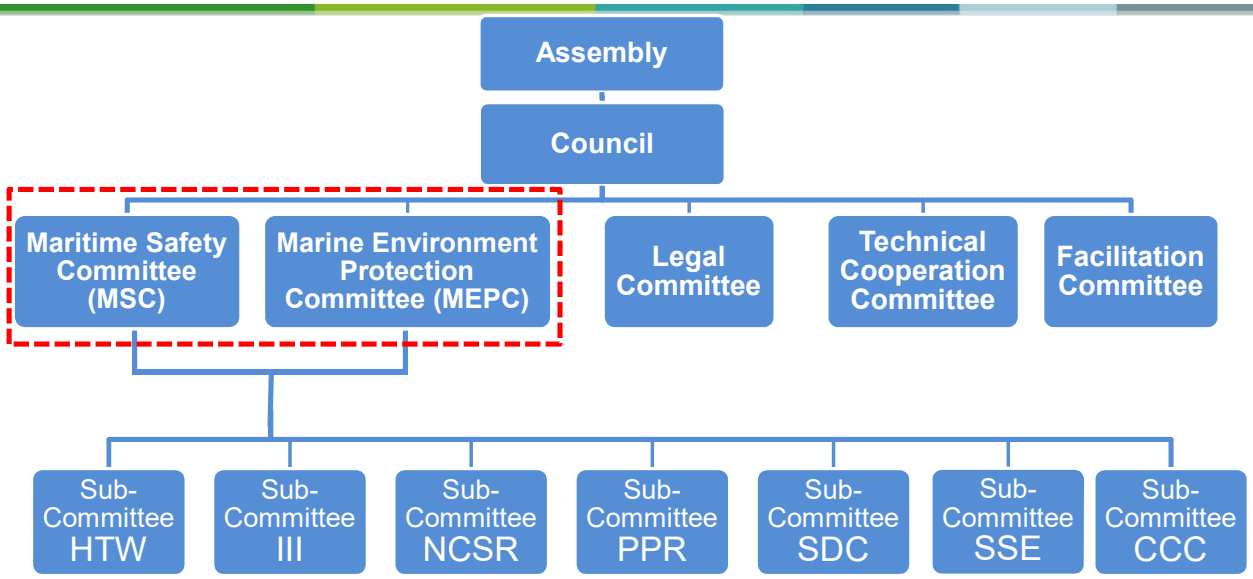




Source: www.imo.org

背景：IMO架構

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



背景：IMO會議產出

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 海事安全委員會（MSC）及海洋環境保護委員會（MEPC）會議頻次為2年3次，其每次會議皆產出眾多決議案與通告
- 依據履行國際海事組織文件章程(III Code)規定，會員國政府應確保履行國際義務之有效性，包括將國際公約修正案依有制度之系統化方式轉換成國內航政法規，確保其合法地採納、通過並履行

MSC108產出數量	
決議案	18份
通告	26份

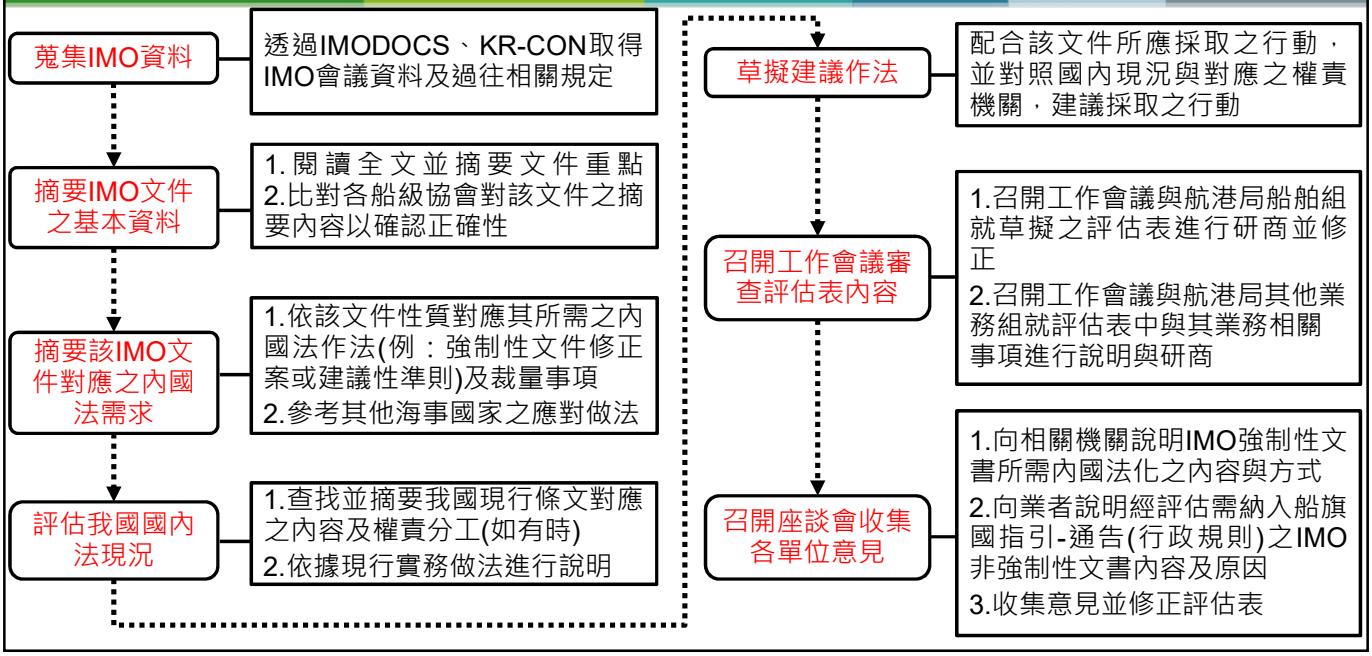
MEPC81產出數量	
決議案	9份
通告	9份

A33產出數量	
決議案	23份
通告	0份

2024/10/14 5

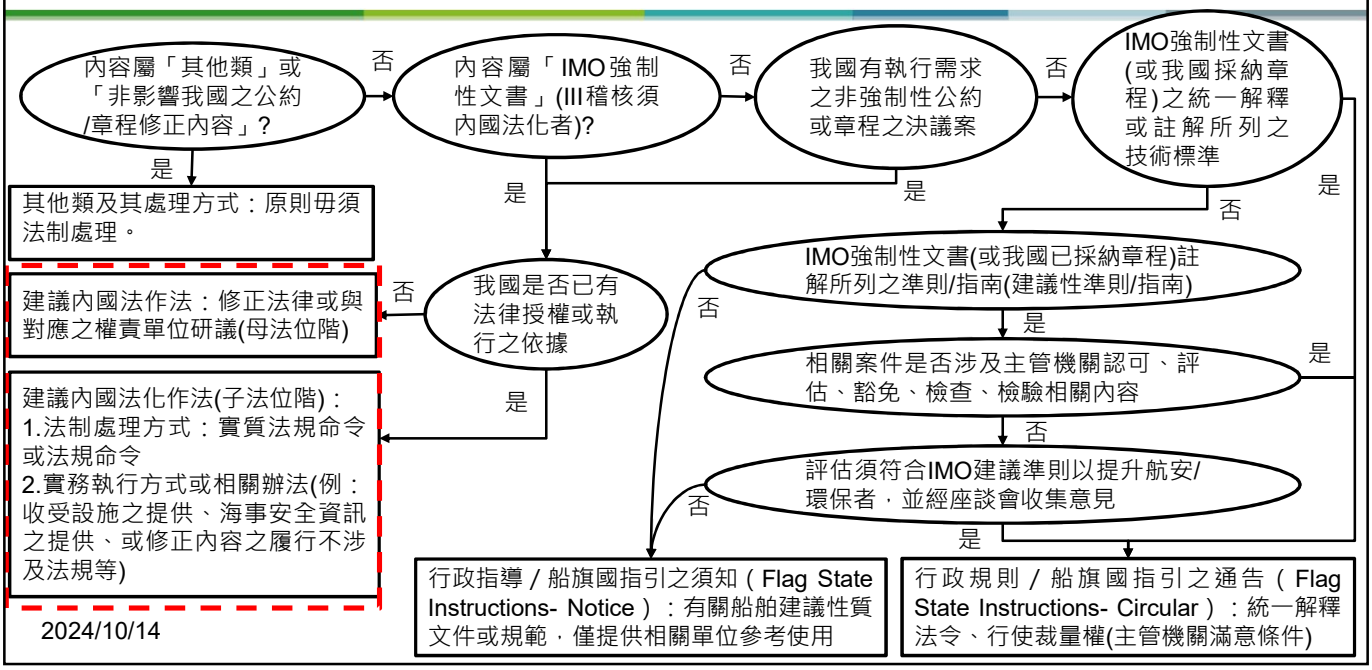
內國法化評估流程(一)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



內國法化評估流程(二)

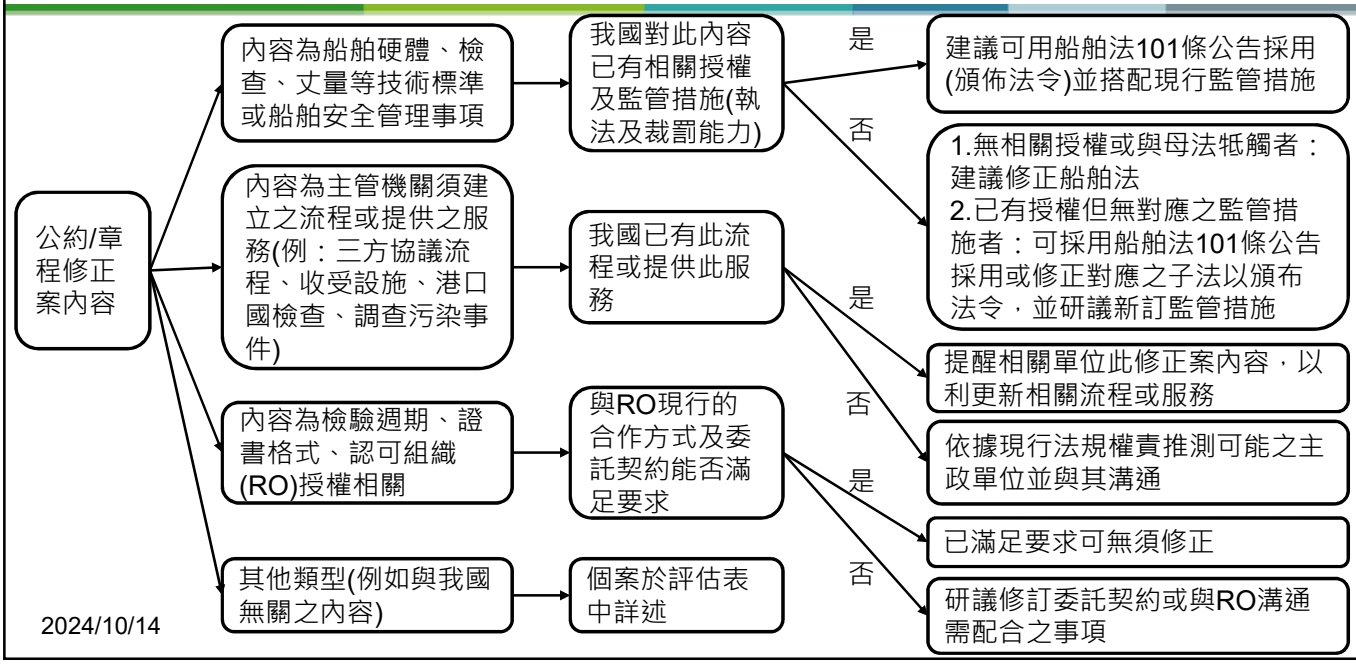
財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



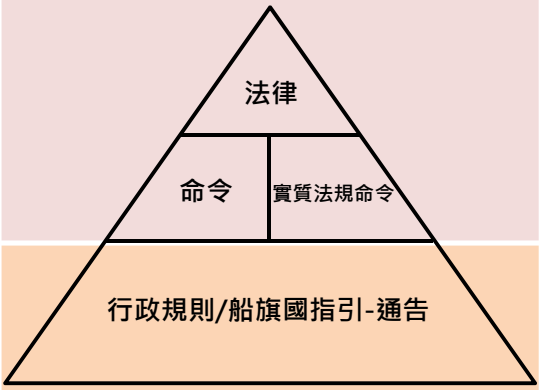
2024/10/14

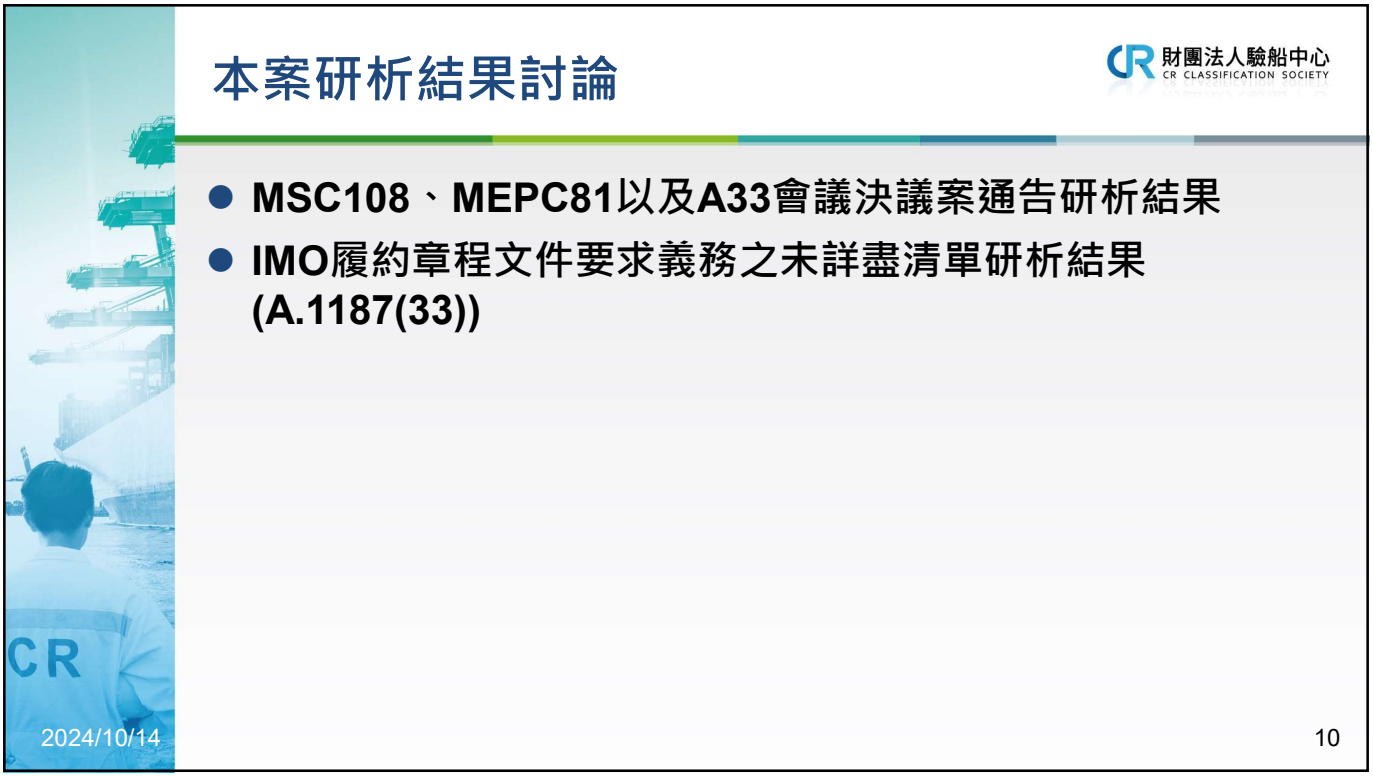
IMO強制性文書內容對應之內國法化

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



2024/10/14

IMO文書分類	對應法律位階	我國因應處理方式之原則
IMO強制性文書(或我國有執行需求等所採納之非強制性公約或章程)		建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化，包含： ➢ 立法並有相關罰則 ➢ 港口國管制檢查 ➢ 授權人員簽發證書、律定檢驗週期 ➢ 證書格式以及語言 ➢ 豁免、等效之通報....
IMO非強制性文書，屬： ➢ 性能標準、統一解釋 ➢ 公約/章程註解之準則/指南(經評估須符合IMO建議之標準者)	**行政規則/船旗國指引-通告**	為協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、行使裁量權。建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區，訂頒解釋性規定及裁量基準
IMO非強制性文書，屬： ➢ 公約/章程註解之準則/指南(建議性者) ➢ 非公約/章程註解之準則/指南	**行政指導/船旗國指引-須知**	職權事務範圍內，以建議(不具法律上強制力)方法，請特定人為一定作為或不作為之行為。建議以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考
• 宣導性質、未產出具體內容之資訊性文件 • 非影響我國之公約/章程	**其他**	無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供後續如有需要訂定相關法規或程序可使用



MSC108、MEPC81以及A33會議決議案通告研析結果

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- **建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件**
  - ▶ **主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定**
- 建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件
  - ▶ 主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準
- 建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件
  - ▶ 建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件
- 無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件
  - ▶ 相關單位可依所需參考該IMO文件內容

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.549 (108)	1974年海上人命安全國際公約第II-1章修正案	航港局船舶組	2028.01.01	應急拖帶裝置之適用範圍，擴大到2028年1月1日以後建造總噸位20,000以上之「非液貨船」。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。
MSC.550 (108)	1974年海上人命安全國際公約第II-2章及第V章修正案	航港局船舶組	2026.01.01	1. 要求貨船之控制站及貨物控制室，皆需安裝固定式火災探測及火災警報系統。 2. 修正駛上駛下船舶之消防安全規定 3. 新增貨櫃落海(遺失)之回報要求。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。 (有關貨櫃掉落議題之因應說明，詳如投影片第18頁)

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.551 (108)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	1. 對於2026年1月1日以後建造之船舶，修正氣閘室(airlock)門檻高度、液化氣體燃料艙的洩壓系統設計、維持液化氣體燃料艙櫃的壓力和溫度之方法、管路設計及通氣要求等規定。 2. 修正燃料加注緊急釋放接頭、燃料準備式滅火器以及燃料加注書面協議要求，並於2026年1月1日以後適用於所有船舶。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.552 (108)	國際安全載運散裝穀物章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	提供「在艙口圍緣間部分裝載(未滿艙)且未平艙之情況」相關規定。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。
MSC.553 (108)	2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	澄清主管機關可直接行使對測厚公司進行審核的權力。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條辦理公告採用時採用該修正案。
MSC.554 (108)	國際救生設備章程(LSA Code)修正案	航港局船舶組	2026.01.01	修正救生衣性能標準、澄清救生/救難艇釋放機構規定，並修正救生/救難艇之下降速度。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條辦理公告採用時採用該修正案。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.555 (108)	國際消防安全系統章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	配合MSC.550(108)決議案，新增固定式水基滅火裝置、固定式水砲、線性熱探測器等設備規定，並修正偵煙附定溫探測器以及視覺與聽覺消防信號要求。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條以辦理公告採用時採用該修正案。
MSC.556 (108)	國際海事危險品章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	修正包含危險品清單海洋污染物的包裝規定、特定物質/材料或物品的特殊規定等。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。
MSC.557 (108)	海水壓載專用艙防護塗層性能標準(經修訂之MSC.215(82)號決議案)修正案	航港局船舶組	2026.01.01	修正塗層檢查員認證等級名稱。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條辦理公告採用時採用該修正案。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.558 (108)	原油油輪貨油艙防護塗層性能標準(經修訂之MSC.288(87)號決議案)修正案	航港局船舶組	2026.01.01	修正塗層檢查員認證等級名稱。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條辦理公告採用時採用該修正案。
MSC.559 (108)	救生艇和救難艇降落設備和釋放裝置的維護、徹底查驗、操作試驗、大修和修理要求(MSC.402(96)決議案)修正案	航港局船舶組	2026.01.01	配合MSC.535(107)決議案，新增要求於年度徹底查驗及操作試驗時，需對通風系統(如有安裝)進行檢查。	於生效日前半年開始依據船舶法第101條辦理公告採用時採用該修正案。
MEPC.383 (81)	2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案	航港局船舶組	2025.10.01	允許船舶使用壓艙水電子紀錄簿。	建議於最近一次依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MEPC.384 (81)	防止船舶污染國際公約修正案	航港局船舶組	2026.01.01	配合SOLAS修正案，要求發生貨櫃掉落情況時，應依據SOLAS規定進行回報。	建議於生效日前半年開始依據船舶法第101條辦理公告採用該修正案。(詳如投影片第18頁)
MEPC.385 (81)	防止船舶污染國際公約附錄VI修正案	航港局船舶組	2025.08.01	1. 修正低閃點燃料和其它燃料定義及適用規定。 2. 新增低閃點燃料或氣體燃料之燃料交付單(BDN)規定。 3. 澄清柴油機取代蒸氣機及其供氣系統之Tier III適用情形。 4. 更新燃料消耗回報之數據分享及回報內容。	建議於生效日前半年開始依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用該修正案。
A.1185 (33)	2023年港口國管制程序	航港局船舶組	無	公告採用2023年港口國管制程序以更新我國港口國管制之做法。	建議於最近一次依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用時採用該修正案。(交通部已於2024年6月7日依交航(一)字第1139800156B號公告採用本決議案)

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 有關MSC.550(108)以及MEPC.384(81)所新增之貨櫃掉落回報規定，要求船長在發現船上有貨櫃遺失後，應立即向船旗國、附近船舶和最近的沿岸國進行報告。若發現有貨櫃在海上漂流，船長需向附近船舶和最近的沿岸國進行報告。
- 經研析，我國做為船旗國之角色：
  - 可依據船員法第5條以及第71條，要求本國籍船舶如發現相關礙航事件時，船長應向航政機關通報。未依規定通報者，可依據船員法第78條處以罰則。
  - 另依據船舶法第30條之1，可要求船舶於「安全管理制度及安全管理手冊」中，納入發現貨櫃掉落之回報機制或程序。
- 依據本案規定，通過我國水域之外籍船舶，如發現相關貨櫃掉落事件亦應向我國通報，查海洋污染防治法第33條「發生海難或其他意外事件，致污染海洋或有污染海洋之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知航政機關、港口管理機關、事業機構及直轄市、縣（市）主管機關」，可依此規定要求外籍船舶進行通報。未依規定通報者，可依據海洋污染防治法第57條處以罰則。

報告者(船長或船長代表)及其詳細聯絡方式

接收報告者(最近的沿岸國或船旗國)

報告資訊		船上貨櫃遺失	發現貨櫃在海上漂流
1.一般資訊	時間(UCT)及日期		
	船舶身份(船名/IMO 編號/船舶呼號/MMSI)		
	訊息編號(若還有其他貨櫃遺失訊息，則按時序排列)		
2.位置(緯度和經度，或距明確地標的真實方位和距離(海里))			
3.遺失/觀察到的貨櫃總數或估計數量			
4.貨櫃內的貨物類型	危險品(是/否)		
	UN 編號		
5.貨櫃資訊	貨櫃尺寸(例如 20 呎)		
	貨櫃類型(例如冷凍貨櫃)		
	空的貨櫃數量或估計數量		
6.船長提供的其它資訊(舉例但不限於)	貨物說明(依據危險品清單)		
	任何貨物洩漏的說明		
	風向和風速		
	海流方向和速度		
	遺失貨櫃的預估漂流方向和速度		
	海況和波高		

貨櫃遺失報告資訊範本

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.560 (108)	航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)A 部分修正案	航港局船員組	2026.01.01	新增防止和應對霸凌和騷擾(包括性侵犯和性騷擾(Sexual Assault And Sexual Harassment, SASH))之培訓內容。 (詳細內容如次頁)	建議將相關資訊提供予航港局船員組以利後續將其納入船員訓練機構培訓內容。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- MSC.560(108)於 STCW Code A部分「人員安全及社會責任」(表A-VI/1-4)，新增防止和應對霸凌和騷擾(包括性侵犯和性騷擾(SASH))之培訓內容，如下表：

第1欄 適任性 (Competence)	第2欄 知識、瞭解及熟練 (Knowledge, understanding and proficiency)	第3欄 適任性證明方法 (Method for demonstrating competence)	第4欄 適任性評估標準 (Criteria for evaluating competence)
致力於防止和應對霸凌和騷擾，包括性侵犯和性騷擾	一、防止霸凌和騷擾： 1. 霸凌和騷擾的基本知識，包括性侵犯和性騷擾以及持續傷害 2. 霸凌和騷擾後果的基本知識，包括性侵犯和性騷擾對受害者、施暴者、旁觀者、利害關係人及其對安全的影響 3. 了解權力動態(power dynamics)、毒品或酒精可能被用來造成導致霸凌、騷擾（包括性侵犯和性騷擾）的脅迫情況 二、應對霸凌和騷擾： 1. 辨識霸凌和騷擾(包括性侵犯和性騷擾)之能力 2. 採取行動介入和報告霸凌、騷擾（包括性侵犯和性騷擾）的基本知識 3. 了解創傷知情(trauma-informed)的基本原則以及如何為受害者、旁觀者和自己提供適當援助	從認可之講授或參與認可之課程所獲得之證據予以評估	始終遵守防止霸凌和騷擾（包括性侵犯和性騷擾）的可接受做法和程序 能夠識別霸凌和騷擾，包括性侵犯和性騷擾以及持續傷害及其影響 始終遵守為介入和報告霸凌和騷擾（包括性侵犯和性騷擾）而設計的可接受做法和程序

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.561 (108)	1995年漁船人員訓練、發證和當值標準國際公約(STCW-F) 修正案	勞動部 農業部漁業署	2026.01.01	修正STCW-F中有關人員資格、訓練發證規定、評估要求等，並將相關規定標準引至STCW-F Code訂定	建議將本案資訊提供予勞動部以及農業部漁業署，以評估後續內國法做法

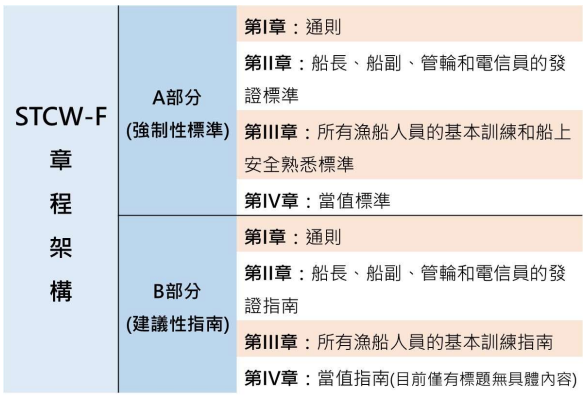
- 有關我國漁船船員訓練之監管方式，係由漁船船員管理規則訂定相關資格、訓練及發證要求。
- 本次修正之STCW-F適用於遠洋漁船(seagoing fishing vessels)上之人員，本次修正內容包含：
  - 說明STCW-F Code A部分為STCW-F的強制性規定，STCW-F Code B部分為建議性指南；
  - 依據STCW所簽發之體格(健康)檢查證明書，亦適用於漁船人員；
  - 要求締約國須依STCW-F及STCW-F Code制定漁船人員的體格(健康)標準及體格(健康)檢查證明書的簽發程序；
  - 修正船員最低發證要求，包含海上工作經驗、培訓要求、適任標準；
  - 新增漁船上須遵守的基本當值原則；
  - ……

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MSC.562 (108)	漁船人員訓練、發證和航行當值標準章程(STCW-F Code)	勞動部 農業部漁業署	2026.01.01	訂定符合STCW-F公約規定之明確標準。	建議將本案資訊提供予勞動部以及農業部漁業署，以評估後續內國法做法。

- MSC.562(108) 訂定「漁船人員訓練、發證及當值標準章程(STCW-F Code) 」，目的在於為漁船人員的訓練、發證及當值建立明確的標準。
- 該章程A部分為強制性標準，B部分為建議性指南，架構如右圖。



漁船人員訓練、發證及當值標準章程(STCW-F Code)架構圖

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法
MEPC.385(81)	防止船舶污染國際公約附錄VI修正案	台灣中油公司 經濟部能源署 以及臺灣港務公司	2025.08.01	新增低閃點燃料或氣體燃料之燃料交付單(BDN)規定	建議可提供本案資訊予台灣中油公司、經濟部能源署，以及臺灣港務公司參考使用

- 依據MEPC.385(81)，新增使用低閃點燃料或氣體燃料之相關規定，概要如下：
  - 燃料交付單(BDN)須保存於船上3年；
  - 港口、浮式碼頭之主管機關可檢查船舶之BDN；
  - 對於低閃點或氣體燃料之供應商，締約國應要求供應商提供BDN及樣品，並要求供應商至少保存BDN之副本三年以供檢查。另應對提供不合規燃料之供應商採取適當行動。
- 有關低閃點燃料或氣體燃料之燃料交付單(BDN)之規定概要如下：
  - 船上BDN應包含船名/IMO號碼、港口、交付日期、供應商資訊、產品名稱、燃料數量等資訊；
  - 密度應透過適合該燃料類型的測試方法及溫度確認，並由燃料供應商代表簽署聲明，證明該燃料符合氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)、添加劑、對於機械性能影響等燃料品質規定；
  - 針對燃料之硫含量，應由供應商依據燃料類型的適當測試方式確認，並記錄在BDN上；或者經供應港有關當局同意，聲明使用此方法測試時硫含量低於0.001% m/m。

MSC108、MEPC81以及A33會議決議案通告研析結果

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件
  - ▶主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定
- **建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件**
  - **▶主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準**
- 建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件
  - ▶建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件
- 無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件
  - ▶相關單位可依所需參考該IMO文件內容

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.388(81)	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)	配合MEPC.385(81)決議案，針對船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定，提供相關資訊之定義，以及計算方式並同步SEEMP Part II之格式範本。
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.389(81)	2022年主管機關針對船舶燃油消耗數據及碳強度指標之驗證準則修正案(MEPC.348(78)決議案)	配合MEPC.385(81)決議案，更新船舶燃油消耗數據及碳強度指標之驗證指引，以及燃料消耗紀錄之表格格式。
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.390(81)	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(MEPC.335(76)決議案)修正案	1. 更新軸功率限制(ShaPoLi)之功能要求。 2. 明確使用儲備功率之情況 3. 新增對於引水資料卡(Pilot Card)、駕駛室海報和操縱手冊(Manoeuvring Booklet)之內容要求。

2024/10/14 25

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.1/Circ.795/Rev.9	防止船舶污染國際公約附錄VI之統一解釋	1. 更新EEDI之適用時機。 2. 澄清重載運輸船(heavy load carrier)之定義。
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MEPC.2/Circ.29	依據防止船舶污染國際公約附錄II及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質	更新尚未納入IBC Code之貨物臨時載運要求清單。
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	A.1186(33)	2023年統一檢驗與發證系統之檢驗準則	IMO制定「統一檢驗與發證系統之檢驗準則」，其目的係在於提供強制性國際公約統一之檢驗範疇，使各國際檢驗標準一致。
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	A.1188(33)	2023年主管機關實施「國際安全管理章程」之準則	為使各主管機關可確實落實ISM之相關規定，IMO制定本準則以提供包含驗證發證之相關程序以及標準。 本次修正納入ISM遠端稽核之指引。

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.530(106)/REV.1	電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準	更新ECDIS之性能標準，適用於2029年1月1日以後新安裝之ECDIS。
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1456/Rev.1	經修訂之海上人命安全國際公約第II-2章以及國際消防安全系統章程和國際防火測試程序章程之統一解釋	澄清2026年1月1日前建造之貨船，控制站及貨物控制室不需符合SOLAS第II-2章規則第7.5.5.1~7.5.5.3條有關固定式火災偵測及警報系統之要求。
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1588/Rev.3	經修訂之載運危險品船舶緊急應變程序(EmS Guide)	配合IMDG Code修正案(MSC.556(108))，修正火災和洩漏應急計畫索引等相關資訊。
航港局船舶組	認可組織(CR) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1330/Rev.1	經修訂之防護塗層維護和維修準則	將NACE等級2塗層檢查員修正為AMPP認證塗層檢查員。

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點
航港局船舶組	認可組織(CR) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1599/Rev.3	經修訂之高錳沃斯田鋼在低溫應用準則	修正載運氨之材料測試要求，以及高錳沃斯田鋼載運氨之相關規定。
航港局船舶組	認可組織(CR) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1212/Rev.2	經修訂之SOLAS第II-1及III章替代設計與佈置評估準則	針對海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-1章規則55及第III章規則38允許船舶使用替代設計和布置，為第II-1章C部分(機器安裝)、D部分(電機設備)和E部分(週期性無人當值機艙的額外要求)的替代設計與佈置，提供評估之目標、功能性要求和預期性能標準。
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1509/Rev.1	船舶噪音等級章程(MSC.337(91)決議案)之統一解釋	說明測量噪音之音量計、校正器應適用之標準、校正要求以及相關文件。

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1511/Rev.1	海上人命安全國際公約第II-2章規則第9條及第13條之統一解釋	針對海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-2章規則13.4(逃生方法)規定，澄清從機器空間逃生的「安全位置」範圍。
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1572/Rev.2	海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-1章及第XII章有關檢驗通道方法之規定(MSC.158(78)決議案)；以及符合SOLAS II-1章規則25及25-1之船舶水位探測器性能標準(MSC.188(79)/Rev.2決議案)之統一解釋	新增對於SOLAS中有關檢驗通道之檢查及紀錄規定之說明；並對於SOLAS XII/12定義之散裝船、散裝船以外之單艙貨船、散裝船及液貨船以外之多艙貨船，修正水位探測器之解釋

屬「行政規則」位階但考量實務需求尚毋須立即處理之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

建議主政單位	通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點	建議日後處理之原因
航港局船舶組	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 造船廠	MEPC.386(81)	2024年依據MARPOL附錄VI規則13.2.2要求，針對非完全相同替代柴油機毋須符合Tier III限制之準則	澄清以安裝船用柴油機替代蒸氣機及其供氣系統時，氮氧化物Tier III規定之適用狀況以及主管機關評估之建議。	考量我國目前無使用蒸汽機之國際航線船舶，故建議待後續有實務執行需求時再以「行政規則」方式處理。
航港局船舶組	造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會 救生設備之服務供應商	MSC.563(108)	經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案	配合MSC.554(108)，修正救生設備原型測試以及生產和安裝測試之要求。	考量我國未自行生產相關救生設備，故建議待後續國內有相關救生設備製造商時，再以「行政規則」位階處理。
航港局船舶組	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1680	海上人命安全國際公約第XV章規則第5.1條和國際載運工業人員船舶安全章程第1部分第3.5段有關載運工業人員船舶安全證書與SOLAS安全證書協調一致之統一解釋	說明工業人員船舶安全證書與其他SOLAS相關安全證書之發證做法。	建議待船舶法修正施行或公告採用「工業人員船舶安全章程(IP Code)」及相關SOLAS修正案後，再以「行政規則」位階處理。

MSC108、MEPC81以及A33會議決議案通告研析結果

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件
  - ▶主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定
- 建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件
  - ▶主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準
- **建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件**
  - ▶**建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件**
- 無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件
  - ▶相關單位可依所需參考該IMO文件內容

2024/10/14 31

建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區供相關單位參考之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明
交通部 經濟部(工業港) 農業部(漁港) 輪船商業同業公會全國聯合會 認可組織(RO)	MEPC.387(81)	船舶在具挑戰性水質條件下營運之BWM公約適用臨時指南	提供壓艙水管理系統遇到具挑戰性水質時之因應處理方式。
認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	BWM.2/Circ.82	在壓載艙暫時儲存處理過的污水和/或灰水指南	針對在限制處理過的污水(TS)和/或灰水(GW)排放之特定港口、區域，且船舶沒有足夠空間儲存TS/GW之情況，提供因應措施之指引。
認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.565(108)	經修訂之載運散裝液化氫臨時建議	針對載運散裝液化氫之情況，新增新型圍護系統：在內部絕熱空間(inner insulation space)使用絕熱材料和氫氣的獨立櫃貨物圍護系統。

2024/10/14 32

建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區供相關單位參考之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明
認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1399/Rev.1	經修訂之原油油輪貨油艙塗層系統營運中維護與修理程序準則	將NACE等級2塗層檢查員修正為AMPP認證塗層檢查員。
認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1622/Rev.1	經修訂之船舶載運散裝液化氣體或使用氣體/低閃點燃料用於低溫服務之替代金屬材料準則	修正材料測試及驗收標準、載運氨之額外測試規定，以及高錳沃斯田鋼載運氨之相關規定。
經濟部 環境部 航港局船舶組 航港局港務組 航務中心 認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 燃料供應商(台灣中油公司) 臺灣港務公司	MSC-MEPC.2/Circ.18	確定燃料是否符合MARPOL附錄VI和SOLAS第II-2章規定之取樣準則	配合SOLAS修正案(MSC.520(106)決議案)以及MARPOL附錄VI修正案(MEPC.362(79))，提供適用兩公約在燃料加注時之取樣方式

屬「行政指導」位階但考量實務需求尚毋須立即處理之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

通知單位	決議(通告)案號	標題	該文件重點	建議日後處理之原因
認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 個人救生設備供應商、製造商及檢測單位	MSC.1/Circ.1628/Rev.2	經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(個人救生設備)	配合MSC.554(108)、MSC.563(108)決議案更新標準化之救生設備評估和測試報告表。	考量我國並未自行生產本案相關救生設備，故建議存參，日後有需要時再行公告。
認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會	MSC.1/Circ.1679	使用液化石油氣貨物作為燃料的臨時準則	提供使用液化石油氣貨物(LPG)貨物作為燃料的臨時安全規定	現行國輪尚未有載運或使用液化石油氣之船舶故建議可暫先不處理，日後有需要時再行公告

MSC108、MEPC81以及A33會議決議案通告研析結果

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件
  - ▶主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定
- 建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件
  - ▶ 主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準
- 建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件
  - ▶ 建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件
- **無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件**
  - ▶ **相關單位可依所需參考該IMO文件內容**

2024/10/14

35

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件2)
航港局航安組 航港局港務組 輪船商業同業公會全國聯合會 海洋委員會 農業部漁業署	MSC-MEPC.6/Circ.22	安全、防污以及回報之國家聯絡點	IMO定期更新各國國家聯絡點之相關資訊。
航港局船舶組 航港局航務組 航港局港務組 航港局航安組 航港局船員組	A.1173(33)	IMO 2024至2029之六年期戰略規劃	IMO對於2024至2029年六年間之願景、後續工作之原則、戰略方向以及績效指標訂定之戰略規劃。
航港局港務組 航港局航安組	A.1184(33)	需援助船舶之避難地準則	IMO建議沿岸國制定符合本準則的船舶安置計畫和程序，以應對需援助船舶在其管轄水域尋求避難地所帶來的風險。
航港局船舶組 航港局航務組 航港局港務組 航港局航安組	A.1192(33)	敦請會員國和所有相關利益攸關方推動採取行動以防止「黑暗船隊」或「影子船隊」在海事部門的非法營運	IMO發現藉由利益攸關方之間的資訊交流來防止和打擊此類問題之重要性，希望利益攸關方採取相關行動，持續審查國家立法，以防止和抑制欺詐行為。並提供相關建議做法

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件2)
輪船商業同業公會全國聯合會 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會 航港局航安組	SN.1/Circ.343	彭特蘭灣船舶報告系統之認可(PENTREP)	彭特蘭灣船舶報告系統適用於總噸位300以上的所有船舶，要求應向昔得蘭島海岸巡防隊(Shetland Coastguard)回報進入、缺失、離開之相關資訊。 昔得蘭島海岸巡防隊會提供船舶有關航行和氣象警報及預報的重要資訊。
航港局船員組	MSC.1/Circ.797/Rev.40	IMO秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)第A-I/7節維護適格人員之名單	國際海事組織(IMO)秘書長定期更新STCW之適格人員名單。
航港局船員組	MSC.1/Circ.1164/Rev.28	公布關於1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約國提交有關獨立評估報告之資訊，經海事安全委員會(MSC)確認所傳遞之資訊，表明該締約國充分且完全實施該公約相關規定	國際海事組織(IMO)秘書長更新MSC.1/Circ.1164通告，有關確實符合STCW公約之締約國名單。

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件2)
勞動部 農業部漁業署	MSC.1/Circ.1678	漁船人員體格(健康)準則	提供一套國際公認的漁船人員體格(健康)標準，可作為制定符合國際要求的國家體格(健康)標準的基礎，並確保漁船人員體格(健康)檢查證明書可有效證明其健康狀況符合船上工作要求。
航港局船舶組 航港局航安組 航港局航務組 航港局港務組 航港局船員組	MSC-MEPC.2/Circ.19	協助會員國履行准國際海事組織(IMO)準法律文件履行章程之IMO會員國稽核方案(IMSAS)相關指南	本指南可協助會員國履行III Code及準備IMO會員國稽核方案(IMSAS)。
航港局航安組 航港局港務組 臺灣港務公司 國家搜救指揮中心 氣象署 海巡署 內政部國土測繪中心 海軍大氣海洋局	MSC.1/Circ.1610/Rev.1	電子航海背景下海事服務的描述	提供最新的海事服務描述，以利統一海事服務的格式和架構。 海事服務的描述包含相關國際標準、建議和準則，以及使用者對資訊的要求。

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關單位	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件2)
中央氣象署 航港局航安組 基隆海岸電台	MSC.1/Circ.1310/Rev.2	國際海事組織/國際水道測量組織/世界氣象組織之海事安全資訊聯合手冊	提供有關航行警告和氣象警報和預報所使用的架構和文本之指引以及範例。 IMO鼓勵會員國盡量使用本手冊，並請船員和參與發布航行警告及氣象警報和預報的人員注意本手冊。
航港局航安組 運安會	III.3/Circ.10	傷亡分析和統計-對傷亡調查報告品質的觀察	IMO提供從傷亡調查報告發現到不完整或不恰當之處，並引用對應的傷亡調查章程相關段落供參。
航港局航安組 運安會	III.3/Circ.11	海事安全調查國經驗學習之制定	IMO提供撰寫經驗教訓的指導及格式，包含一般要求、標題、發生什麼事件、為什麼會發生、我們可以學習的教訓、可能的受益人，並提供一個範例供參考。

IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果(A.1187(33))

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 第一類(主管機關義務)：例如立法程序、港口收受設施之提供、會員國相關資訊傳遞等。
- 第二類(令主管機關滿意、認可)：例如國際海事組織文件中所述「令主管機關滿意」條款之處理方式。
- 第三類(特許、豁免、等效)：例如豁免、等效時溝通與通報。

第一類(主管機關義務)	第二類(令主管機關滿意、認可)	第三類(特許、豁免、等效)
15項	10項	0項

IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果(A.1187(33))

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- **屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理者**
- 屬於第一類(主管機關義務)，但我國毋須配合因應者
- 屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者
- 我國現行做法已可滿足相關要求者



2024/10/14

41

屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

權責單位	公約/章程條號	條文內容	建議期程	是否需於航港局官網公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組)	SOLAS 第XV章規則3	載運工業人員船舶安全措施的適用範圍	依交通部之決議辦理	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)	建議參考SOLAS修正案(MSC.521(106)決議案)之規定訂定我國工業人員相關規定、施行期程，以及適用範圍。(包含對於現成船之寬限)
交通部	IP Code第I部分規則3.3	載運工業人員船舶安全證書之核發	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時辦理	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時，依據船舶法84條委託由驗船機構辦理相關檢查、丈量及證書發給。
交通部	IP Code第I部分規則3.4	載運工業人員船舶安全證書之格式	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時辦理。	否 (本項因應措施僅供機關內部盤點)	建議於公告採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)時，同步依據IP Code提供之證書格式範本，以繁體中文加英文製作我國證書，並公告使用。

IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果(A.1187(33))

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理者
- **屬於第一類(主管機關義務)，但我國毋須配合因應者**
- 屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者
- 我國現行做法已可滿足相關要求者



屬於第一類(主管機關義務)，但我國毋須配合因應者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

公約/章程條號及內容	條文內容 (詳細說明如附件3)	毋須因應處理之原因
MARPOL 附錄I 規則43A.5	在北極海域使用、載運燃油的臨時豁免，以及向IMO通報	該豁免規定係對於海岸線與北極水域相接之締約國主管機關，對懸掛該國國旗在其管轄水域營運之船舶進行免除，與我國無關。
MARPOL 附錄I 規則38.4 38.6，附錄II 規則18.3、18.5，附錄IV 規則12.2，附錄V 規則8.3，附錄VI 規則17.2	與IMO協商制定區域收受設施計劃，以便IMO能向各締約國分享區域收受設施之相關資訊(僅限小島嶼開發中國家)	我國並非位於特殊區域或海岸線與特殊區域鄰接之國家，並且亦非小島嶼開發中國家，故不適用。

IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果(A.1187(33))

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理者
- 屬於第一類(主管機關義務)，但我國毋須配合因應者
- **屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者**
- 我國現行做法已可滿足相關要求者



屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

權責單位	公約/章程條號	條文內容	建議期程	是否需於航港局官網公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組)	MARPOL 附錄VI 規則23.1	驗證現成船能源效率指數(EEXI)達成值	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。	是(依據MEPC.351(78)決議案執行驗證)	建議可發布我國對於IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。
交通部航港局(船舶組)	MARPOL 附錄VI 規則28.6	對營運碳強度評級進行驗證	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。	是(依據MEPC.354(78)決議案執行驗證)	建議可發布我國對於IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。
交通部航港局(船舶組)	MARPOL 附錄VI 規則28.8	對經修正之船舶能源效率管理計畫(包含矯正措施)進行驗證	建議於航港局下一次發布行政規則(船旗國指引)時同步處理。	是(依據MEPC.346(78)及其修正案(MEPC.388(81))、MEPC.348(78)決議案及其修正案(MEPC.389(81))進行驗證)	建議可發布我國對於IMO「建議性指南與準則」之通盤原則。

屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

權責單位	公約/章程條號	條文內容	建議期程	是否需於航港局官網公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組)	SOLAS II-1章 規則13.6.1.3	接受使用電力或液壓以外的任何其他動力形式關閉或打開動力式滑動水密門	建議後續遇到相關案件時在以個案考量方式處理。	是 (以個案考量方式處理)	建議個案考量。
交通部航港局(船舶組)	SOLAS II-1章 規則13.6.1.4	接受除全周旋轉曲柄(all-round crank)以外的其他方式，從艙壁甲板上方可接近的位置關閉動力式滑動水密門	建議後續遇到相關案件時在以個案考量方式處理。	是 (以個案考量方式處理)	建議個案考量。
交通部航港局(船舶組)	IP Code第III部分規則1.1	接受身體健康之標準	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後併於後續所對應之子法規則中辦理。	是 (由船舶法子法訂定相關規範)	建議工業人員具備下列之一文件者得視為符合訓練要求： (1) 國際海事組織A.1079（28）決議案第5.5段之訓練證明文件； (2) 全球風力組織（GWO）工業標準所發之基本安全證書； (3) 離岸石油工業訓練組織（OPITO）標準之離岸安全指導及緊急訓練組織證書； (4) 其他經航政機關認可之證書。

屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

權責單位	公約/章程條號	條文內容	建議期程	是否需於航港局官網公告我國指引	建議做法
交通部航港局(船舶組) 勞動部職業安全衛生署	IP Code第III部分 規則2.1.10	接受人員轉移之相關指南	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理。	是 (由船舶法子法訂定相關規範)	建議引用IP Code註解所列之國際承包商協會(IMCA)之指南(M202)以及勞動部職業安全衛生署編印之「離岸風電海域作業安全指引」做為人員轉移之作業標準。
交通部航港局(船舶組)	IP Code第III部分 規則2.2	接受人員轉移裝置之相關標準	建議於採用國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)後，併於後續所對應之子法規則中辦理。	是 (由船舶法子法訂定相關規範)	建議於後續所對應之子法規則中引用我國認可組織(CR)之「工作步橋準則(Guidelines for Offshore Access "Walk to Work" Gangway)」，作為後續人員轉移設備之相關標準。

IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單研析結果(A.1187(33))

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 屬於第一類(主管機關義務)，且須因應處理者
- 屬於第一類(主管機關義務)，但我國毋須配合因應者
- 屬於第二類(令主管機關滿意、認可)，且須因應處理者
- **我國現行做法已可滿足相關要求者**



2024/10/14

49

我國現行做法已可滿足相關要求者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件3)	我國現行做法
MARPOL 附錄I 規則3.7	無人無推進動力駁船之豁免及免除	交通部已於2022年11月1日依據交航(一)字第11198003014號公告採用相關決議案，並委託CR執行相關檢驗發證業務。
MARPOL 附錄IV 規則3.2	無人無推進動力駁船之豁免及免除	交通部已於2022年11月1日依據交航(一)字第11198003014號公告採用相關決議案，並委託CR執行相關檢驗發證業務。
MARPOL 附錄VI 規則6	證書之簽發與簽證以及符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級	交通部已於2022年11月1日依據交航(一)字第11198003014號公告採用相關決議案，並委託CR執行相關檢驗發證業務。
MARPOL 附錄VI 規則8	有關證書以及符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級之格式	交通部已於2022年11月1日依據交航(一)字第11198003014號公告採用相關決議案(包含相關文件格式)，並委託CR執行相關檢驗發證業務。
MARPOL 附錄VI 規則9.12	有關符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級之期限及效期	交通部已於2022年11月1日依據交航(一)字第11198003014號公告採用相關決議案。 我國籍船舶之國際公約證書及符合聲明，實務上是委託由CR依據公約規定之效期簽發。
《STCW公約》第X條和規則I/4	依照《STCW公約》第X條和規則I/4的要求，制定管制措施和程序	商港法第58條已符合公約規定。 補充：參考航港局「111年度MSC、MEPC重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件4第A.31-814、A.31-815項完成梳理，本次僅將前述兩項合併為一項處理(即本項)。

我國現行做法已可滿足相關要求者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件3)	我國現行做法
MARPOL 附錄 VI 規則10	港口國對作業要求之管制-關於附錄VI第4章，檢查限於核實是否有關於符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級國際能源效率證書和船上船舶能效管理計劃(SEEMP)，並包括船舶對SEEMP的執行	商港法第58條及海洋污染防治法第28條已符合公約規定。 補充：參考航港局「111年度MSC、MEPC重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件4第A.31-855項已完成梳理，本次僅補充PSC檢查細節。
SOLAS 第IV章 規則5.1	可行且必要時，應提供行動衛星服務和海上移動服務的適當岸基設施	我國已提供無線電通訊業務。 補充：參考航港局「111年度MSC、MEPC重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件4第A.31-43項已完成梳理，本次修正將SOLAS第IV章規則5之內容分做兩項。
SOLAS 第IV章 規則5.2	有關移動衛星服務和海上移動服務岸基設施的資訊，包括計劃撤出-向國際海事組織報告	我國已提供無線電通訊業務。 補充：參考航港局「111年度MSC、MEPC重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，已於附件4第A.31-43項已完成梳理，本次修正將SOLAS第IV章規則5之內容分做兩項。

我國現行做法已可滿足相關要求者

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

公約/章程條號	條文內容 (詳細說明如附件3)	我國現行做法
SOLAS 第IV章 規則5-1	GMDSS之登錄識別-適當安排	因我國非IMO會員國，故無法將海岸電台MMSI:004162019登錄於國際組織，故本項不適用。 另我國已提供英國水文局 (UK Hydrographic Office)相關資訊，並登載於其出版之無線電信號表 (List of Radio Signals)，供船舶放置於船上查詢。 目前基隆海岸電台之服務範圍包含以我國為中心之A2海域，遇險訊息皆可由基隆海岸電台進行應處或啟動相關搜救機制。 補充：參考航港局「111年度MSC、MEPC重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」，其附件4第A.31-609針對HSC Code已有GMDSS之相同內容，故本案之評估結果於該案相同。
IMDG Code 第6章 規則10	玻璃纖維(FRP)可攜式槽櫃的設計、建造、檢驗和測試-主管當局之角色	依據交通部1996年9月3日交航(85)字第040773號函委託，辦理各種材質之中、小型危險品容器檢驗業務。
MARPOL 附錄 VI 規則26	驗證船舶能源效率管理計畫(SEEMP)	交通部已於2022年11月1日依據交航(一)字第11198003014號，公告採用MEPC.347(78)決議案，可依據MEPC.347(78)決議案執行驗證。



謝謝聆聽

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染 Since 1951

113年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案-座談會

IMO重點議題分享

計畫執行單位：財團法人驗船中心
簡報人：葉德生 組長
2024年10月14日

Agenda

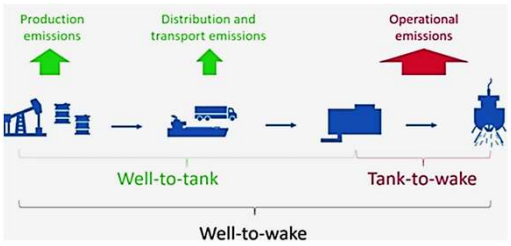
財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

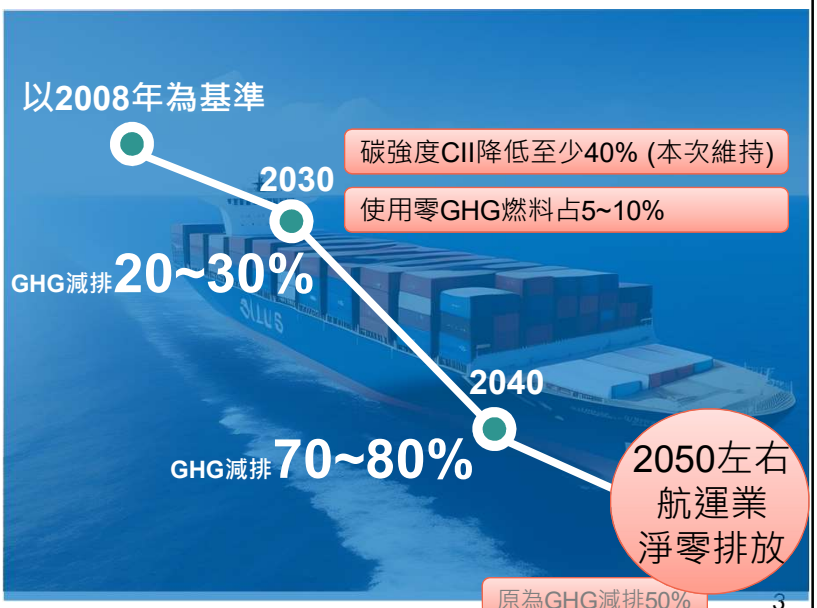
- 船舶溫室氣體減排議題
- 壓載水公約修正案與準則
- 海上自主水面船舶議題
- 強化海事網路安全議題

MEPC 80採納2023年降低船舶溫室氣體排放戰略

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 2050年左右達溫室氣體淨零排放(Net zero GHG emission)，「排放」與「清除」量平衡。允許生質燃料、合成燃料、岸電、碳捕捉等作法。
- 批准燃料「全生命週期(Well-to-Wake)」準則。避免航運業GHG排放轉移到其他行業。



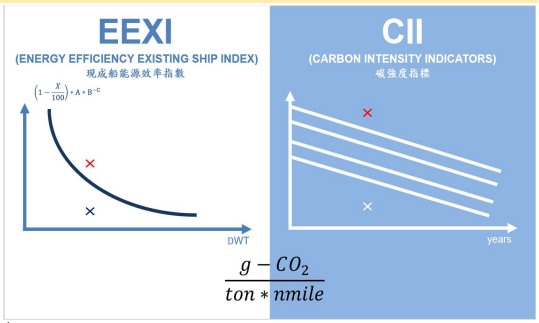


3

IMO降低船舶溫室氣體短中期措施

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

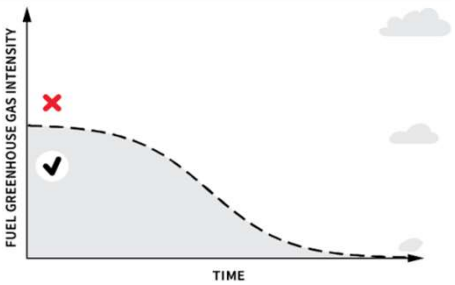
短期措施(EEXI, CII)



- 分兩階段進行規定複審(包含實施有效性、監管手段、折減及修正係數、短航程影響等)
- 相關複審提案於MEPC 82開始研析

中期措施(一籃子方案)

- 技術性措施：規範船舶溫室氣體排放強度上限



- 經濟性措施：對於溫室氣體排放進行定價



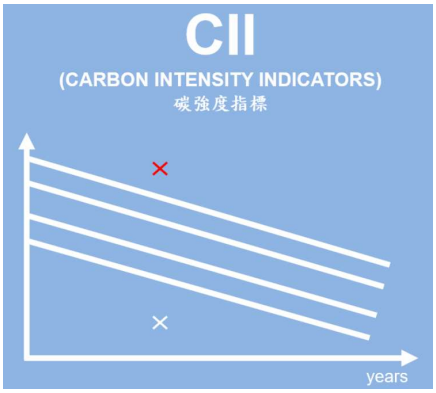
2024/10/14

4

碳強度指標(CII)之複審

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

碳強度指標(CII)之複審



現行規定：2023年1月1日起，每年需計算及回報CII達成值，並每年進行評級，評級按優劣分為A~E級(連續3年D級或1年E級，需對船舶能效管理計畫(SEEMP)提出矯正計畫)

2024/10/14

階段1（2026前）	1. CII 作為營運能效績效指標的穩健性(強化SEEMP)
	2. 訂定2027~2030年的CII 折減係數(Z)
階段1及階段2	1. idle time和port waiting time在計算上的不利影響
	2. 短航程在計算公式上的不利影響
	3. 郵輪在港口停留時間在計算公式上的不利影響
	4. 不夠激勵行為改變(例:港口效率和船舶just-in-time)
階段2（2026後）	1. 下述船種在CII計算上的不利因素：自卸和附吊桿的散裝船、配備船艏推進器的船舶、配備惰氣產生器的船舶、在甲板下方載運冷藏貨物的船舶、蒸汽驅動的LNG運輸船、駛上駛上貨/客船
	2. CII 參考線無法準確反應小型LNG運輸船的實際情況
	3. 壓載航程及在惡劣天氣下航行對CII的影響
	4. CII規定可能會與溫室氣體減排中期措施重疊
	5. CII 無法解決全生命週期的燃料GHG排放問題
	6. CII 並無允許集體合規(pooling)

5

IMO MEPC 82：因應2050年左右溫室氣體淨零排放目標研議中期措施

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

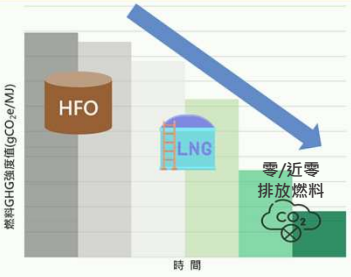
- 預計2025年下半年採納防止船舶污染國際公約(MARPOL)修正案，於MARPOL 附錄VI的架構下，新增第五章以實施溫室氣體減排中期措施
- 溫室氣體減排中期措施包含技術性措施與經濟性措施：
  - ▶ 技術性措施為規範船舶溫室氣體排放強度上限，並逐漸加嚴；
  - ▶ 經濟性措施為針對溫室氣體排放建立定價機制

2024/10/14

MARPOL附錄VI第5章 IMO淨零框架之規則(草案)

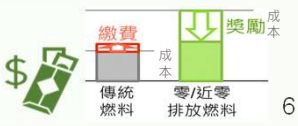
目標型海運燃料標準，以逐步降低海運燃料的溫室氣體強度

1	適用範圍
2	目標
3	功能要求
4	年度溫室氣體燃料強度(GFI)達成值
5	年度GFI要求值
6	GFI資料收集及回報
7	替代的合規方法
8	IMO GFI登記機構



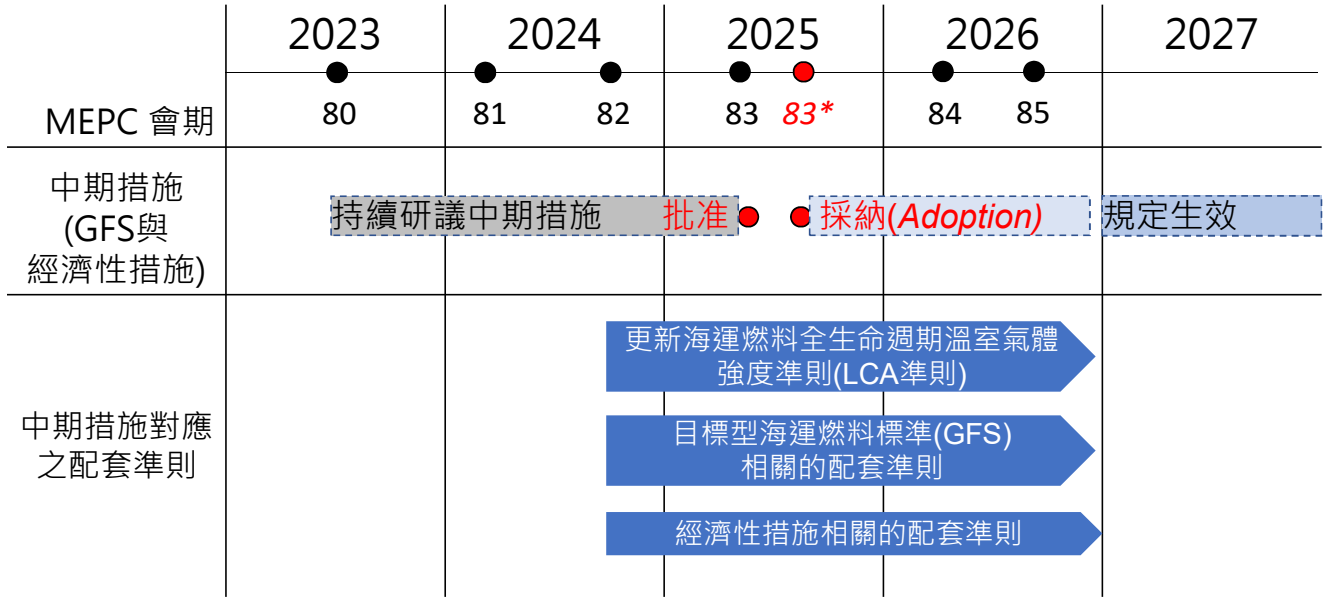
激勵向淨零轉型的經濟機制

1	推動採用零/近零溫室氣體排放技術、燃料和/或能源(ZNZs)
2	激勵向淨零轉型的經濟機制
3	中央管理/監督IMO基金的徵收費
4	徵收費的分配
5	本章複審



6

IMO後續中期措施發展時程圖

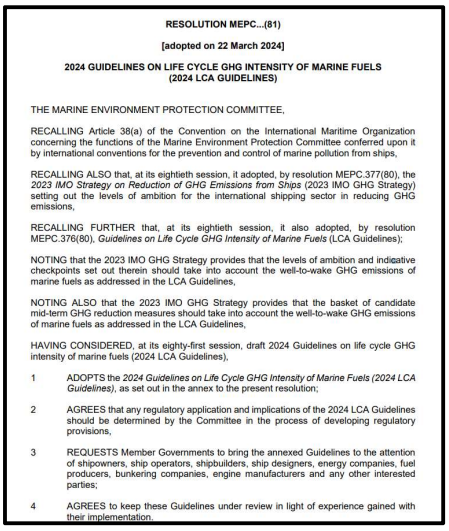


83*：額外的1或2天MEPC會議(MEPC 83後6個月，預計2025年10月)

海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 背景：MEPC 80採納海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA準則)，船舶使用能源的溫室氣體範疇涵蓋至燃料自開採/產製到最終使用(搖籃到墳墓)(Well to Wake)的概念。(註：LCA準則後續預計搭配GFS)
- LCA準則後續議題：
  - ▶訂出更多油井到油艙(WtT)預設值
  - ▶研議查證與驗證機制(永續性標準、驗證機制、第三方驗證)
- MEPC 81產出，採納新版準則：
  - ▶修正有關生質燃料生產相關參數的量化、電力碳排放強度的評估以及船上油艙到艉流(TtW)排放係數計算方法
  - ▶修正/新增：有關未來提交「WtT預設值之模板」以及「TtW預設值之模板」



RESOLUTION MEPC...(81)

[adopted on 22 March 2024]

2024 GUIDELINES ON LIFE CYCLE GHG INTENSITY OF MARINE FUELS (2024 LCA GUIDELINES)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that, at its eightieth session, it adopted, by resolution MEPC.377(80), the *2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships* (2023 IMO GHG Strategy) setting out the levels of ambition for the international shipping sector in reducing GHG emissions,

RECALLING FURTHER that, at its eightieth session, it also adopted, by resolution MEPC.376(80), *Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels* (LCA Guidelines);

NOTING that the 2023 IMO GHG Strategy provides that the levels of ambition and indicative checkpoints set out therein should take into account the well-to-wake GHG emissions of marine fuels as addressed in the LCA Guidelines,

NOTING ALSO that the 2023 IMO GHG Strategy provides that the basket of candidate mid-term GHG reduction measures should take into account the well-to-wake GHG emissions of marine fuels as addressed in the LCA Guidelines,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, draft 2024 Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels (2024 LCA Guidelines),

1 ADOPTS the *2024 Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (2024 LCA Guidelines)*, as set out in the annex to the present resolution;

2 AGREES that any regulatory application and implications of the 2024 LCA Guidelines should be determined by the Committee in the process of developing regulatory provisions,

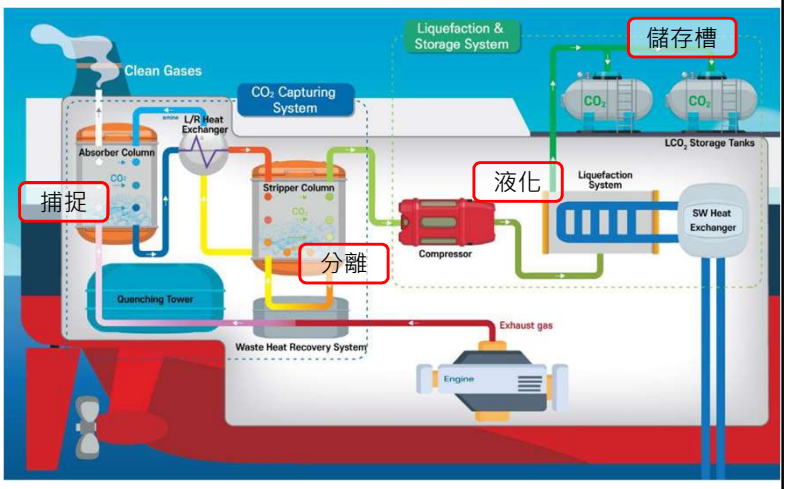
3 REQUESTS Member Governments to bring the annexed Guidelines to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, ship designers, energy companies, fuel producers, bunkering companies, engine manufacturers and any other interested parties;

4 AGREES to keep these Guidelines under review in light of experience gained with their implementation.

船上碳捕捉(Onboard Carbon Capture)進展

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 概念：捕捉並儲存船舶艉氣排放之CO_2，藉由再利用/封存處理，減少船舶CO_2排放
- MEPC 81開展其工作計畫：
  - ▶檢視目前IMO的監管架構
  - ▶探討如何將該系統納入IMO監管框架(含對國際航線船舶上所捕捉之CO_2進行核算、查證及驗證的可能方式)
  - ▶檢視該系統的技術發展狀況(包括其溫室氣體減排潛力)
- 暫先不考慮海運監管邊界之議題
- 下一步：於MEPC 83審議結果



2024/10/14 9

使用新技術及替代燃料以減少船舶溫室氣體排放的安全監管框架發展

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- MSC 108審議目前替代燃料和新技術之安全監管框架發展報告：
  包含每種已確定的替代燃料和新技術階段評估的成果(船/岸的技術、危害和風險評估)，及現有規定的安全障礙和差距評估
- 下一步：
  MSC 108建立通信組以開展工作，向MSC 109提交臨時報告，並向MSC 110提交最終報告

替代燃料	新技術
脂肪酸甲酯 (FAME)	燃料電池
熱裂解燃料	核能
甲基/乙基醇燃料	太陽能
氫化植物油(HVO)	風力推進
費托合成柴油(Fischer-Tropsch(FT))	鋰離子電池
氨	超級電容儲能技術
二甲醚(DME)	其他電池技術
乙烷	高壓複合汽缸
氫-(壓縮、液體、金屬氫化物)	金屬氫化物
甲烷/天然氣(壓縮/CNG，液化/LNG)	液體有機氫載體(LOHC)
丙烷/丁烷(LPG)	風力輔助動力
燃料混合/混合物(例如氫氣-天然氣)	• 空氣潤滑 • 水動力節能裝置 • 低摩擦力防污塗料 • 螺槳優化和推進設備提升 • 先進廢熱回收技術 • 二氧化碳減排-船端碳捕捉和儲存 • 甲烷減排 • N_2O減排

2024/10/14 10

壓載水(BWM)公約修正案與暫時儲存灰水準則

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

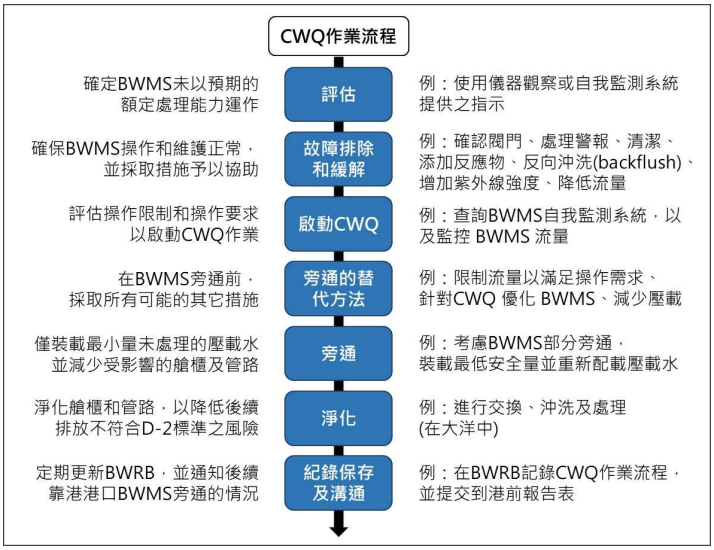
- MEPC 81採納BWM公約修正案，允許壓載水紀錄簿為電子紀錄簿，2025年10月1日生效：
  - ▶ 電子紀錄簿應符合MEPC.372(80)要求
  - ▶ 電子紀錄簿應由主管機關或其授權之認可組織進行認可，並取得聲明文件
- MEPC 81批准使用壓載水艙暫時儲存灰水和/或經處理的污水指南：
  - ▶ 背景：部分港口國禁止船舶於其管轄水域排放污水(包含已處理過的大小便水)及灰水(廚房用水、洗澡水、洗衣水等)，故實務上船舶會需將上述廢水暫存於壓載水艙
  - ▶ 該指南重點如下：
    - ◘避免混和：壓載水艙在暫時儲存上述廢水前/後，應進行清空。當壓載水艙從暫時儲存上述廢水恢復為壓載水艙時，應沖洗壓載水艙與壓載水艙相關的泵和管路
    - ◘壓載水管理計畫：應納入相關程序、標示用於暫時儲存灰水和/或經處理的污水的壓載水艙
    - ◘壓載水紀錄簿：應用適當的代碼進行記錄(參考BWM.2/Circ.80的範例22和23)

2024/10/14 11

具挑戰性之水質使壓載水管理系統運行困難議題

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 背景：具挑戰性之水質(Challenging Water Quality, CWQ)，係指環境攝取水的品質參數(包括：較高的總懸浮固體或混濁度)，導致壓載水管理系統(BWMS)，因達到操作限制/難以滿足運作需求而暫時無法運作
  (註：溫度和鹽度並非定義CWQ的參數)
- MEPC 81採納船舶因應此情況之臨時指南(MEPC.387(81))：
  - ▶ 壓載水管理計畫(BWMP)應納入相關程序(但無須強制送審)
  - ▶ 淨化程序：係透過BWMS進行壓載水交換(壓載水交換(BWE)+壓載水處理(BWT))



2024/10/14 12

海上自主水面船舶討論發展歷程

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 2017年MSC 98 ：將海上自主水面船舶(Maritime Autonomous Surface Ships, MASS)納入討論議題(MASS為一種能在不同程度上獨立於人類操縱之船舶)
- 2018年MSC 99：進一步規劃MASS相關法制的盤點
- 2019年MSC 101：提出MASS分級定義與實驗暫行指南MSC.1/Circ.1604
- 2021年MSC 103：界定海事公約盤點範疇(RSE)

層級	名稱	說明
低	配備自動系統和輔助決策的船舶 (Ship with automated processes and decision support)	提供自動化流程和決策支持：船員於船上操作和控制船上系統和功能(某些操作可能為自動化)
中	有船員在船上的遠端遙控船舶 (Remotely controlled ship with seafarers on board)	該船可從另一個地方遠端控制和操作，但仍有船員在船上
高	無船員在船上的遠端遙控船舶 (Remotely controlled ship without seafarers on board)	該船可從另一個地方遠端控制和操作，沒有船員在船上
最高	全自動船舶 (Fully autonomous ship)	船上的操作系統能夠自行決策並採取行動

海上自主水面船舶章程討論進度

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- MSC 108更新MASS Code草案架構
- 推遲MASS Code完成時間：原計畫2024年12月完成非強制性的MASS Code，推遲至2025年5月的MSC 110完成

MASS章程草案架構

- **前言(Preamble)**
  闡述章程制定背景
- **Part 1 – 概述(Introduction)**
  目的、原則及目標、適用範圍、章程架構、術語和定義
- **Part 2 –MASS及MASS功能及遠端操作的主要原則**
  (Main Principles for MASS and MASS Functions and Remote Operations)
  發證及檢驗、認可程序、風險評估、操作環境、系統設計、軟體原則、安全操作管理、連線、無線電通信、警報管理、人為因素
- **Part 3 -目標、功能要求及預期性能**
  (Goals, Functional Requirements and Expected Performance)
  航行安全、遠端操作、結構、艙區劃分、穩度及水密完整性、火災防護、探測與滅火、救生設備及佈置、加強海事保全的特別措施、搜尋及救援、貨物裝卸、人員安全及舒適度、拖曳與繫泊、機械安裝、電機設備、維護及維修、緊急應變

會期	工作計畫
第3次MASS會間工作組 (MASS-ISWG 3) (2024年9月9日~13日)	- 進一步審議MASS Code草案
MSC 109 (2024年12月2日~6日)	- 審議MASS-ISWG 3的成果 - 進一步制定非強制性MASS Code - 更新本路線圖
MSC 110 (2025年5月)	- 定稿並採納新的非強制性MASS Code - 更新本路線圖
MSC 111 (2026年上半年)	- 為非強制性MASS Code制定經驗建立階段(EBP)框架
MSC 1XX (2028年)	- 在非強制性章程的基礎上開始制定強制性MASS Code，並考慮修訂SOLAS(新章節)以採用該章程
MSC 1XX	- 採納強制性章程 (最晚於2030年7月1日採納，以於2032年1月1日生效)

海上自主水面船舶章程討論進度

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 有關建議開始研議網路治理(Network governance)之提案，經會議討論，此提案在現階段而言為時過早，故先不開展其工作。
- 有關自動導航系統(Autonomous Navigation Systems)之指導性文件，考量其應建立在MASS Code之基礎上，故將等待非強制性的MASS Code完成後，再進行評估。
- 有關遠端操作中心(Remote Operations Centre)之監管、檢驗與發證方式，初步同意以國際安全管理(ISM)章程之架構為基礎，但具體執行細節後續須再研議(例如以遠端操作管理(ROM)的概念，作為ISM章程對遠端操作中心進行檢驗發證的補充或替代方案)。
- 初步同意，若船上有其他人員/船員在船時，MASS船長也應在船上，以確保人員安全(註：雖部分會員國認為MASS在某些操作模式下可免除此要求，但還是暫先將該要求納入MASS Code中)。

強化海事網路安全議題

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 背景：
  - ▶ 海事網路風險(maritime cyber risk)係指技術資產(如船舶系統)可能受到潛在情況或事件威脅的程度，其可能導致與航運相關的操作、安全或保全失效，進而導致資訊或系統損壞或遺失的結果
  - ▶ IMO已於2022年7月發布海事網路風險管理準則(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2)，列舉易遭受網路攻擊之項目，以及組成網路風險管理之要素，提供網路風險管理之基本概念
- MSC 108完成新版海事網路風險管理準則草案，後續待2025年便利運輸委員會(FAL)第49次會議同意後將發布。修改重點摘要如下：
  - ▶ 針對網路風險管理各項的功能元素(治理(Govern)、識別(Identify)、防護(Protect)、偵測(Detect)、回應(Respond)、復原(Recover))，列出網路安全控制具體應具備的功能和技術
  - ▶ 新增網路韌性要求：應考慮實施網路韌性設備和系統。作為技術措施的一部分，設備和系統應依據國際標準進行設計和測試，以確保船上的網路韌性
  - ▶ 新增人員培訓要求：要求對所有員工進行年度基本網路安全培訓，培訓內容應包括網路衛生(cyber hygiene)、識別和偵測正在進行的網路事件、回應網路事件以及如何從網路事件中復原



感謝聆聽，歡迎指教

「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案座談會」

會議意見與回應

壹、 會議時間：113 年 10 月 14 日(星期一)下午 2 時 00 分

貳、 會議地點：交通部航港局局本部敦南大樓 1 樓演講廳

參、 主席：陳副局長賓權(劉組長嘉洪代)

肆、 出席人員：詳會議簽到單

伍、 主辦單位報告：略

陸、 財團法人中國驗船中心報告：略

柒、 綜合討論

意見	現場回應說明
一、長榮海運 徐慈廷 助理副課長	
有關國際海事組織(IMO)的目標型海運燃料標準(GFS)方法，主要是基於法律經濟學，藉由市場經濟方式達到法律效果，減少整體社會成本，與歐盟 Fuel EU 規則類似。就廠商說明，目前 IMO 的 GFS 方法尚未定案，但其中有提到對於未達標準之船舶需向基金支付相關罰款，對於優於標準者則可獲得獎勵。考量我國非 IMO 會員國，後續國輪該如何參與此制度?	(一)、 廠商回應:IMO 目前正研議許多處理機制，針對基金回饋部分，較多會員國支持僅回饋給使用「零或接近零溫室氣體排放燃料」之船舶。至於「零或接近零溫室氣體燃料」之定義,IMO 預計後續會以準則方式訂定。 (二)、 廠商回應：未達標準者支付罰款，優於標準者獲得獎勵，此種做法是整合技術性及經濟性兩種措施，與目前提案之一的「Green Balance Mechanism (GBM)」方案概念相近，但就目前討論趨勢而言，IMO 傾向於計算公式簡單的措施，故該提案預計較難以被 IMO 採用。 IMO 對於基金運作模式目前尚未有細節規定，依據討論進程，預計須等到明年度完成防止船舶污染國際公約(MARPOL)修正案規定後，才會進一步對於相關程序及機制訂定細部規定，因此目前尚無法提供該基金運作之明確做法。 (三)、 航港局船舶組：針對歐盟 Fuel EU

	規定，已自 2025 年開始要求溫室氣體排放以 91.16 gCO_2e/MJ 為基準降低 2%，對於使用替代燃料或生質燃料之溫室氣體排放量，在國際上可以由船級協會(Class)依據國際可持續發展和碳認證(ISCC)進行認證。 目前 IMO 對於燃料油井到油艙(WtT)以及油艙到艉流(TtW)溫室氣體排放之認定尚無明確規定，但預計會以海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA)作為標準。 目前 IMO 已經確定溫室氣體減排之戰略方向，但對海運運價以及糧食價格影響等議題仍須進一步分析、說明及磨合。 對於溫室氣體減排之後續因應，航港局會協助與中油公司溝通，以期未來能在國內供應船舶加注綠色燃料，並協助推動短期補助措施。此外，亦建議各航商隨時注意最新國際趨勢以利提前因應。
二、長榮海運 黃凱哲 副課長	
(一)、有關具挑戰性水質壓艙水之處理，依據決議案之評估流程，可以藉由儀器或設備自我監測系統檢視壓艙水水質，但在實務上，壓艙水處理系統之自我監測功能無法確認壓艙水水質，故請問是否有設備商或其他規定律定相關水質的取樣參數? (二)、依據目前規定，具挑戰性水質之壓艙水處理程序並未要求納入壓艙水管理計畫	(一)、廠商回應：依據船舶在具挑戰性水質條件下營運之 BWM 公約適用臨時指南(MEPC.387(81))之規定，考量不同設備所適用之操作條件不同，因此有關具挑戰性水質之取樣參數，主要仍取決於各設備商所訂定之標準。 (二)、廠商回應：目前各國普遍接受將該臨時指南附於 BWMP 之做法。但航商仍可選擇將相關操作內容及程序修正納入 BWMP，但若修正 BWMP 則需重新經過認可組織(RO)認可。

(BWMP)，但建議可將該臨時指南做為附件附於 BWMP 後，想請問是否有將該臨時指南附於 BWMP 後之明確時程建議?	BWM 公約仍在複審階段，該臨時指南為 IMO 因應航商有遇到挑戰性水質之情形，提供處理方式以及紀錄簿登載之標準措施。該指南非強制性規定，可視船舶營運中遇到具挑戰型水質之情形，評估是否將該臨時指南納入 BWMP，因此建議若船舶有遇到具挑戰性水質之可能，可盡早將相關文件提供予船上並附於 BWMP 後，以因應船舶後續操作，並在接受港口國管制(PSC)檢查時，可提供明確操作之依據。 (三)、 航港局船舶組：貴公司船舶眾多，建議可提前準備，以避免後續有相關需求時無法提供明確因應程序，導致 PSC 質疑。

捌、 主席裁示：感謝各界蒞臨並給予指導，請廠商參考與會單位所提意見持續精進本專案作業，後續請依期程提交期末報告書，俾利本局辦理相關法制作業。

113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案座談會(照片)

















「113 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」座談會

一、 時間：113 年 10 月 14 日(星期一)下午 2 點

二、 地點：敦南大樓演講廳

三、 主持人:陳副局長賓權

四、出席人員：

單位	簽名
交通部航政司	請假
經濟部	
環境部	
環境部化學物質管理署	
國家通訊傳播委員會	

農業部漁業署	
海洋委員會	
海洋保育署	黃郁閔

中鋼運通公司	
中塑海運	
台塑海運公司	
台灣航業股份有限公司	
四維航運	
光明海運	
協榮航業公司	

長榮海運公司	黃凱賢 徐崇廷
能源航運	
東聯航運公司	
國昌海運	朱文中 林意修
陽明海運	
萬海航運	汪子超
裕民航運	王翰賢

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	請假
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	
中華民國船長公會	
中華海員總工會	蘇[illegible]
高雄市造船技師公會	
中華民國全國漁會	
國家海洋研究院	李[illegible]

億洋航運	黃之鍾依芸
德翔航運	
慧洋海運	
百麗航運股份有限公司	
台灣電力公司	蔡宏昱 葉俊凱
台灣中油股份有限公司	黃瀞葦
台灣燃油公司	

企劃組	張嘉紋 紀允晴
船員組	
航務組	林許珊 莊翊群　　劉秀軒
航安組	
港務組	邱翌軒 陳品涵
船舶組	劉嘉洪 黃郁欣 謝恒發

交通部運輸研究所	請假
台灣港務股份有限公司 （基隆分公司）	智遠　張朝陽 黃詡宸
台灣港務股份有限公司 （臺中分公司）	
台灣港務股份有限公司 （高雄分公司）	
台灣港務股份有限公司 （花蓮分公司）	
財團法人中國驗船中心	張明旭 葉德生　黃斯寬　王聖忞

北部航務中心	
中部航務中心	
南部航務中心	李江作
東部航務中心	請假

台塑海運	吳昌育
金對班	許家豪 陳冠智 采倒著 劉冠旗 張仕綺
中航	劉政嘉
長榮班	李元坤
臺灣港務公司 基隆港務分公司	黃金盛
德翔海運	未僱人

台灣航業工務部 陳淑華

富邦產險 Fubon Insurance

富邦產物保險股份有限公司
總公司：臺北市中山區遼寧街179號7~14樓
電　話：(02)6636-7890
免費申訴電話：0800-009-888

111.07.25富保業字第1110007980號函備查

正本

富邦產物公共意外責任保險單

保單首頁

保險單號碼	：0525字第24APL0009996號	
要保人	：財團法人中國驗船中心	12182526
要保人地址	：104台北市中山區南京東路三段１０３號八樓	
被保險人	：財團法人中國驗船中心	12182526
被保險人地址	：104台北市中山區南京東路三段１０３號八樓	
保險期間	：自民國113年10月14日零時起至民國113年10月15日零時止	
投保險種類別	：活動事件	
經營業務種類	：「113年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案」座談會	
營業處所地址	：台北市大安區四維路236巷6號	

承保項目	保險金額	自負額
每一個人體傷責任	NTD3,000,000.00	無
每一意外事故體傷責任	NTD30,000,000.00	
每一意外事故財損責任	NTD3,000,000.00	
保險期間內之最高賠償金額	NTD66,000,000.00	

總保險費	：NTD4,533.00
最低保險費	：NTD0.00

本保險單除適用基本條款外，另約定如下：

APL105C	富邦產物公共意外責任保險廣告看板及招牌責任附加條款(A)
APL102A	富邦產物公共意外責任保險食品中毒責任附加條款
APL130A	富邦產物公共意外責任保險活動事件工作人員附加條款
0001	富邦產物制裁限制除外不保附加條款
0002	富邦產物傳染病除外不保附加條款LMA5396
0003	富邦產物網路損失及電子資料除外不保附加條款LMA5401

聲明事項：

一、消費者應詳閱各種銷售文件內容，如要詳細了解其他相關資訊，請洽本公司業務員、服務據點（免付費電話：0800-009-888）或網站（網址：www.fubon.com），以保障您的權益。

二、本公司依據個人資料保護法第八條規定之告知事項包括蒐集之目的、個人資料類別及利用期間、方式等要項。除於蒐集個人資料時之告知外，並已詳載公告於本公司官網（www.fubon.com）個人資料告知事項專區提供閱覽，或可撥打0800-009-888客服專線查詢。

三、本公司為保護客戶資料，要/被保險人辦理本保險契約批改以電子檔案形式提供相關資料時，如有涉及個資建議將檔案加密後提供予本公司保險服務窗口。

四、本保險商品有受保險安定基金保護機制之保障。另住宅火災保險商品並受住宅地震保險基金保護機制之保障。

五、要／被保人為自然人時，右上方證號使用非新式居留證號，請至移民署辦理換證事宜；若已完成換證，請通知您的保險服務人員辦理保單資料更正。

要／被保險人應注意事項：

１、立保險單人富邦產物保險股份有限公司(以下簡稱本公司)茲承保被保險人之後開保險標

續下頁

電子化條款(QR Code)

一、開啟密碼
(1) 自然人:本國人為「要保人身分證字號」，外國人為「要保人居留證號」，英文字母為大寫
(2) 法人:要保人統一編號

二、約定自收受保險單及保險公司提供之QR Code或網址時，即視為已收受保單條款

註:如QR Code毀損或無法使用請洽0800-009-888

富邦產物保險股份有限公司
總經理 賴榮崇

保險單條碼

中華民國 113 年 10 月 04 日 覆核

富邦產物保險公司　保險費繳款單(EC 專用)

服務人員：
聯絡電話：
FAX：

0-A90C0570-0

一.信用卡簽帳單區

本繳款單最後繳款期限為: 113年11月13日

險別	保單號	被保險人	牌照號	繳款金額
企新險	2524APL0009996	法人中國驗船		4,533元

保單共計：1 筆　繳款金額合計：NT$ 4,533元

信用卡簽帳單　＊簽帳日期：　年　月　日

*為必填欄位
*持卡人姓名：_____(請以正楷填寫)
*持卡人身分證字號：
*手機號碼：
*信用卡種類：□VISA□MASTER□JCB

*持卡人：
1.□要保人/□被保險人
□身故保險金受益人
2.□配偶/□配偶/□子女/□父母/
□兄弟姊妹/□(外)祖孫/□負責人
□員工
＊非本人請檢附證明文件

*信用卡卡號：_____－_____－_____－_____
*信用卡有效日期：西元20____年____月止
繳款金額：NT$ 4,533元　(明細如左)

持卡人已詳閱下列注意事項，對簽帳單內容均已充分瞭解，並簽名如下以示同意：
1：持卡人同意以信用卡支付上開簽帳金額予富邦產物保險股份有限公司(下稱本公司)，並保證所填資料均詳實無訛。
2：為確保交易安全，持卡人同意本公司得就上述資料，向發卡行進行照會，如有冒用他人信用卡或其他個人資料而為交易者，經查獲必究。
3：扣款交易若未獲發卡機構核准，則本簽帳單自動失效，本公司得再行收費。
4：持卡人同意本項交易日後若有退費，將退給要保人或被保險人。
5：持卡人應依與發卡機構間約定之期限或金額繳款，否則會發生循環利息及相關費用。
6：持卡人聲明完全知悉與要保人/被保險人關係，同意以信用卡支付上開簽帳內容予本公司，並進行持卡人身分驗證，簽名以示同意。
7：持卡人同意基於繳納保險費之目的，本公司得依個人資料保護法規定蒐集、處理及利用其個人資料。

＊持卡人簽名：_____
(請與信用卡簽名樣式相同)
＊要保人簽章：_____
(請與要保書簽章樣式相同)

二.超商/農金繳款區

本繳款單最後繳款期限為: 113年11月13日

7-11　OK　全家
萊爾富　農業金庫
【繳款上限5萬】

131113I0B

5665011674340000

持本公司繳款單至上述機構繳交保險費者，不須另外支付手續費。(B2B)

999973000004533

(請注意！若欲使用便利超商繳款，請務必使用雷射印表機列印)

三.ATM 轉帳區

使用ATM轉帳繳款,敬請輸入
銀行代號：012
轉帳帳號：56650116-74344323
轉帳金額：NT$ 4,533元

＊使用ATM轉帳繳款時,銀行可能與您收取轉帳手續費

四.金融機構全行代收區

全收行款代專理戶	戶名：富邦產物保險股份有限公司 台北富邦仁愛分行　台企復興交易代號 258\268-11 郵政劃撥 19234159 +交易序號　華銀營業部萬家 ZA666 代號 FB02 彰銀城內 畫面 B2010+交易序號

4533

交易序號：56650116-74344323　繳款金額：4,533元　保單號碼：2524APL0009996

認證欄	收訖章

1. 受託機構僅負責代收保費，任何其他相關事宜(包括但不限於商品解說及受理保戶申訴或保險契約變更等)，均無權且不得代表本公司表示任何意見或提供任何資訊，如有需要請直接洽詢本公司(0800-009-888)。
2. 保戶如在繳交保險費後，仍未收到憑據，請向您的服務人員洽詢或電洽(0800-009-888)。保戶在未收到憑據前，請保留繳費收據以茲證明。
3. 受託機構不得代收超過繳款期限之保險費；如保戶以金融機構臨櫃、自動櫃員機、網路銀行或專營之電子支付機構等方式自行繳交已超過所載繳款期限之保險費者，保險公司將於知悉後即時無息退還或通知保戶進行後續處理。
4. 金額不得塗改，一經塗改，此繳款單無效.(B2B)

【交易序號】
566501167434
【保單號碼】
2524APL0009996
【繳款金額】
4,533元
【被保險人】
財團法人中國驗船中心

收訖章

※請保留此收執聯六個月※

繳款人收執聯

NO 004394330

富邦產物保險股份有限公司 城中分公司	
本保費收據 印花稅總繳	
台北市	負責總繳人：簡啓成

富邦產險 Fubon Insurance

富邦產物公共意外責任保險費收據

正本

113年10月04日

保險單號碼：0525-24APL0009996
(Policy No.)

保險責任起訖日期：自民國113年10月14日零時起至民國113年10月15日零時止
(Policy Period)

被保險人： 財團法人中國驗船中心
(The Insured)

要保人/付款人： 財團法人中國驗船中心
(The Applicant)

應收保險費： NTD4,533.00
(Receivable Premium)

客戶作帳聯（加總000）

※本收據非經加蓋收據專用圖章不生效力。
※本收據僅作為入帳憑證不作為已繳款證明，如有爭議應以蓋妥收款人章之繳款證明、繳款單收執聯或其他繳款憑證為憑。

富邦產險 Fubon Insurance

正本

富邦產物公共意外責任保險費繳款證明

保單號碼：0525-24APL0009996

被保險人：財團法人中國驗船中心

要保人/付款人：財團法人中國驗船中心

實收保費：NTD4,533.00

客戶收執聯（加總000）

茲收到上開保險費無誤，並經本公司或代收機構於收款人處蓋章為憑

收款人：

收費時間： 年 月 日 時

FamilyMart

全家便利商店股份有限公司 統編.23060248
代收款繳款證明(顧客聯)

於全家APP掃描收據QRCODE，繳費明細自動存入(掃描路徑：全家APP→記帳本→繳費→掃描)

繳費明細

IOB 富邦產物險
2024-10-08 13:40 機號:02 序號:0008142552
店號:023151 店名:京貿店
01.第一段 131113IOB
第二段 5665011674340000
第三段 999973000004533
實收金額:4533
小計:$4533 收銀員:14574229732
備註：1.查詢繳費狀況時，請攜帶此收據
2.交易完成後，店舖恕不接受現場退費
代收繳費查詢請上www.family.com.tw
3.代收繳納後無法退費，
如以點數折抵亦無法返還點數。
服務專線:0800-009-888

附件 6(A6)

2025 年將生效之國際公約及章程相關決議案列表

目錄

《2004 年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, 2004 (BWM Convention, 2004)相關決議案列表 1

《國際海事固體散裝貨物章程》International Maritime Solid Bulk Cargoes(IMSBC Code)相關決議案列表 3

《2009 年安全與無害環境船舶資源回收國際公約》Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (Hong Kong Convention)相關決議案列表 3

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表 3

《1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約》 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 相關決議案列表 4

《2004 年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, 2004 (BWM Convention, 2004)相關決議案列表						
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期	備註
1	BWM Conference 36	2004 年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, 2004	該公約原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	公約修正	2017 年 9 月 8 日	已依據交航(一)字第 10598002352 號公告採用
2	BWM Conference 37	2004 年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, 2004	同上	公約修正	2017 年 9 月 8 日	
3	MEPC.287(71)	BWM 公約之實施 Implementation of the BWM Convention	同上	公約修正	2017 年 9 月 8 日	
4	MEPC.296(72)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	同上	公約修正	2019 年 10 月 13 日	
5	MEPC.297(72)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	同上	公約修正	2019 年 10 月 13 日	
6	MEPC.299(72)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	同上	公約修正	2019 年 10 月 13 日	
7	MEPC.325(75)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	同上	公約修正	2022 年 6 月 1 日	已依據交航(一)字第 11198001694 號公告採用

8	MEPC.369(80)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	同上	公約修正	2025 年 2 月 1 日	交航(一)字第 1139800283 2 號預告公告中
9	MEPC.383(81)	2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	同上	公約修正	2025 年 10 月 1 日	

2025 年生效之國際公約及章程相關決議案列表

《國際海事固體散裝貨物章程》International Maritime Solid Bulk Cargoes(IMSBC Code)相關決議案列表						
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期	備註
1	MSC.500(105)	國際海事固體散裝貨物章程之修正 Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code	適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶	章程修正	2023 年 12 月 1 日	已依據交航（一）字第 11298300631 號公告採用
2	MSC.539(107)	國際海事固體散裝貨物章程之修正 Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code	同上	章程修正	2025 年 1 月 1 日	交航(一)字第 11398002642 號預告公告中

《2009 年安全與無害環境船舶資源回收國際公約》Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (Hong Kong Convention)相關決議案列表						
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期	備註
1	SR/CONF/45	2009 年安全與無害環境船舶資源回收國際公約 Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009	除國內航線，軍艦、政府使用之非商業船舶外，原則適用於所有船舶(包含漁船)	公約(強制性)	2025 年 6 月 26 日	

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表						
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期	備註
1	MEPC.381(80)	MARPOL 附錄 I 規則 15.3、15.5 及 34.3~34.5 特殊區域排放要求於紅海和亞丁灣生效之日期	國際航線預計航行至紅海和亞丁灣之船舶	公約修正	2025 年 1 月 1 日	建議以「行政規則」位階辦理
2	MEPC.382(80)	MARPOL 附錄 V 規則 6 特殊區域排放要求於紅海生效之日期	國際航線預計航行至紅海之船舶	公約修正	2025 年 1 月 1 日	建議以「行政規則」位階辦理
3	MEPC.385(81)	MARPOL 附錄 VI 修正案 Amendments to MARPOL Annex VI	所有船舶	公約修正	2025 年 8 月 1 日	
4	MEPC.384(81)	防止船舶污染國際公約議定書 I 修正案	貨櫃船	公約修正	2026 年 1 月 1 日	建議可與 MSC.550(108)併案處理

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表						
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期	備註
		Amendments to Protocol I of MARPOL				

《1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約》 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 相關決議案列表						
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期	備註
1	MSC.540(107)	1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約修正案 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978	國際航線船舶	公約修正	2025 年 1 月 1 日	建議將相關資訊提供船員組參考評估內國法化做法
2	MSC.541(107)	航海人員訓練、發證及航行當值標準章程 A 部分修正案 Amendments to Part A of the Seafarers' Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Code	同上	章程修正	2025 年 1 月 1 日	建議將相關資訊提供船員組參考評估內國法化做法
3	MSC.560(108)	航海人員訓練、發證及航行當值標準章程 A 部分修正案 Amendments to Part A of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code	同上	章程修正	2026 年 1 月 1 日	建議將相關資訊提供船員組參考評估內國法化做法

附件 7(A7)
我國尚未採納且近期未有更新之國際公約章程決議案列表

目錄

《1966 年載重線國際公約》International Convention on Load Lines, 1966 相關決議案列表 1

《1969 年國際船舶噸位丈量公約》International Code for the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969(1969 TM Convention)相關決議案列表 3

《1972 年國際海上避碰規則》International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG)相關決議案列表 4

《國際船舶安全營運及防止污染管理章程》International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention(ISM Code)相關決議案列表 5

《國際船舶與港口設施保全章程》International Code for the Security of Ships and of Port Facility(ISPS Code)相關決議案列表 6

《2010 年國際防火測試程序章程》International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code)相關決議案列表 6

《2008 年國際完整穩度章程》International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)相關決議案列表 7

《壓艙水管理系統認可章程》Code for Approval of Ballast Water Management Systems (BWMS Code)相關決議案列表 8

《船舶噪音等級章程》The Code on noise levels on board ships(Noise Code)相關決議案列表 8

《1966 年載重線國際公約》International Convention on Load Lines, 1966 相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約」，屬「IMO 強制性文書」，故建議優先以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 1)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	Conference	1966 年載重線國際公約 International Convention on Load Lines, 1966	載重線國際公約(LL)適用之船舶(例如船長 24m 以上之客船與貨船)	公約(強制性)	1968 年 7 月 21 日
2	A.231(7)	1966 年載重線國際公約之修正 Amendments to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	尚未生效
3	A.319(IX)	1966 年載重線國際公約之修正 Amendment to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	尚未生效
4	A.411(XI)	1966 年載重線國際公約之修正 Amendment to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	尚未生效
5	A.513(13)	1966 年載重線國際公約之修正 Amendments to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	尚未生效
6	A.784(19)	1966 年載重線國際公約之修正 Amendments to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	尚未生效
7	Conference	1966 年載重線國際公約 1988 年議定書 Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約議定書(強制性)	2000 年 2 月 3 日
8	MSC.143(77)	1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	2005 年 1 月 1 日
9	MSC.172(79)	1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日

10	MSC.223(82)	經修訂之 1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 , as Amended	同上	公約修正	2008 年 7 月 1 日
11	MSC.270(85)	經修訂之 1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 , as Amended	同上	公約修正	2010 年 7 月 1 日
12	MSC.329(90)	經修訂之 1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 , as Amended	同上	公約修正	2014 年 1 月 1 日
	MSC.345(91)				2014 年 7 月 1 日
13	MSC.356(92)	經修訂之 1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 , as Amended	同上	公約修正	2015 年 1 月 1 日
14	MSC.375(93)	經修訂之 1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 , as Amended	同上	公約修正	2016 年 1 月 1 日
15	MSC.491(104)	1966 年載重線國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (1988 LOAD LINES PROTOCOL)	同上	公約修正	2024 年 1 月 1 日

《1969 年國際船舶噸位丈量公約》International Code for the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969(1969 TM Convention)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約」，屬「IMO 強制性文書」，故建議優先以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 1)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	Conference	1969 年國際船舶噸位丈量公約 International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	國際船舶噸位丈量公約適用之船舶(例如國際航線船舶)	公約(強制性)	1982 年 7 月 18 日
2	A.1084(28)	1969 年國際船舶噸位丈量公約之修正 Amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	同上	公約修正	2017 年 2 月 28 日

《1972 年國際海上避碰規則》International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約」，屬「IMO 強制性文書」，故建議優先以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 1)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	Conference	1972 年國際海上避碰規則公約 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	國際海上避碰規則(COLREG)適用之船舶(例如在公海和與公海相連之水域的遠洋船舶)	規則(強制性)	1977 年 7 月 15 日
2	A.464(12)	1972 年國際海上避碰規則之修正 Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	1983 年 6 月 1 日
3	A.626(15)	1972 年國際海上避碰規則之修正 Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	1989 年 11 月 19 日
4	A.678(16)	1972 年國際海上避碰規則之修正 Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	1991 年 4 月 19 日
5	A.736(18)	1972 年國際海上避碰規則之修正 Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	1995 年 11 月 4 日
6	A.910(22)	1972 年國際海上避碰規則之修正 Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	2003 年 11 月 29 日
7	A.1004(25)	1972 年國際海上避碰規則之修正 Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	2009 年 12 月 1 日
8	A.1085(28)	1972 年國際海上避碰規則公約之修正 Amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	同上	規則修正	2016 年 1 月 1 日

《國際船舶安全營運及防止污染管理章程》International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention(ISM Code)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約所引用之章程規定」，屬「IMO 強制性文書」，故建議可待相關國際公約皆完成內國法化後，以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 2)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	A.741(18)	國際船舶安全營運及防止污染管理章程 International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)	適用 SOLAS 之船舶	章程(強制性)	1998 年 7 月 1 日
2	MSC.104(73)	國際船舶安全管理章程之修正 Amendments to the International Safety Management (ISM) Code	同上	章程修正	2002 年 7 月 1 日
3	MSC.179(79)	國際船舶安全營運及防止污染管理章程之修正 Amendments to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)	同上	章程修正	2006 年 7 月 1 日
4	MSC.195(80)	國際船舶安全營運及防止污染管理章程之修正 Amendments to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)	同上	章程修正	2009 年 1 月 1 日
5	MSC.273(85)	國際船舶安全營運及防止污染管理章程之修正 Amendments to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)	同上	章程修正	2010 年 7 月 1 日
6	MSC.353(92)	國際船舶安全營運及防止污染管理章程之修正 Amendments to the International Safety Management Code(ISM Code)	同上	章程修正	2015 年 1 月 1 日

《國際船舶與港口設施保全章程》International Code for the Security of Ships and of Port Facility(ISPS Code)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約所引用之章程規定」，屬「IMO 強制性文書」，故建議可待相關國際公約皆完成內國法化後，以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 2)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	SOLAS/Conf.5 Res.2	國際船舶與港口設施保全章程 International Code for the Security of Ships and of Port Facility	適用 SOLAS 之船舶	章程(強制性)	2004 年 7 月 1 日
2	MSC.196(80)	國際船舶與港口設施保全章程之修正 Amendments to the International Code for the Security of Ships and of Port Facility (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code)	同上	章程修正	2009 年 1 月 1 日

《2010 年國際防火測試程序章程》International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約所引用之章程規定」，屬「IMO 強制性文書」，故建議可待相關國際公約皆完成內國法化後，以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 2)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.307(88)	2010 年國際防火測試程序章程 International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code)	適用 SOLAS 之船舶	章程(強制性)	2012 年 7 月 1 日
2	MSC.437(99)	2010 年國際防火測試程序章程之修正 Amendments to the International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code)	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日

《2008 年國際完整穩度章程》International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約所引用之章程規定」，屬「IMO 強制性文書」，故建議可待相關國際公約皆完成內國法化後，以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 2)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.267(85)	2008 年國際完整穩度章程(2008 IS Code) International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)	適用 SOLAS 之船舶	章程(強制性)	2010 年 7 月 1 日
2	MSC.319(89)	2008 年國際完整穩度章程 B 部分之修正(2008 IS Code) Amendments to Part B of the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)	同上	章程修正	2011 年 5 月 20 日
3	MSC.398(95)	2008 年國際完整穩度章程 B 部分之修正(2008 IS Code) Amendments to Part B of the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)	同上	章程修正	2015 年 6 月 5 日
4	MSC.413(97) MSC.414(97)	2008 年國際完整穩度章程引言及 A 部分之修正(2008 IS Code) Amendments to the Introduction and Part A of the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
	MSC.415(97)	2008 年國際完整穩度章程 B 部分之修正(2008 IS Code) Amendments to Part B of the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)			
5	MSC.443(99)	2008 年國際完整穩度章程 A 部分之修正(2008 IS Code) Amendments to Part A of the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code)	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
6	MSC.444(99)				

《壓艙水管理系統認可章程》Code for Approval of Ballast Water Management Systems (BWMS Code)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約所引用之章程規定」，屬「IMO 強制性文書」，故建議可待相關國際公約皆完成內國法化後，以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 2)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MEPC.300(72)	壓艙水管理系統認可章程 Code for Approval of Ballast Water Management Systems (BWMS Code)	適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	章程(強制性)	2019 年 10 月 13 日

《船舶噪音等級章程》The Code on noise levels on board ships(Noise Code)相關決議案列表					
優先順序與採納建議		此為「國際公約所引用之章程規定」，屬「IMO 強制性文書」，但考量本章程適用範圍為總噸位 1,600 以上適用於海上人命安全國際公約(SOLAS)之船舶，較其他公約/章程之適用範圍(總噸位 400 或 500)寬鬆，故建議可待相關國際公約/章程完成內國法化後，再以「實質法規命令」方式依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用。(優先順序 3)			
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.337(91)	採納船舶噪音等級章程 Adoption of the Code on Noise Levels on Board Ships	總噸位 1,600 以上適用於海上人命安全國際公約(SOLAS)之船舶	章程(強制性)	2014 年 7 月 1 日

附件 8(A8)

本次梳理之決議案及通告後續處理方式分類

目錄

需於 2026 年前完成公告採用之決議案 A8-1

屬行政規則位階之案件 A8-2

屬行政指導位階之案件 A8-3

可於 2026 年以後處理之決議案 A8-4

需於2026年前完成公告採用之決議案

是否可併同其他決議案辦理	可併案辦理之決議案	建議主政單位	生效日期	各別決議案號及標題
是	MSC.535(107) MSC.554(108) MSC.559(108)	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.535(107)：國際救生設備章程(LSA Code)修正案 MSC.554(108)：國際救生設備章程(LSA Code)修正案 MSC.559(108)：救生艇和救難艇、降落設備和釋放裝置的維護、徹底查驗、操作試驗、大修和修理要求(MSC.402(96)決議案)修正案
	MSC.557(108) MSC.558(108)	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.557(108)：海水壓載專用艙防護塗層性能標準(經修訂之MSC.215(82)號決議案)修正案 MSC.558(108)：原油油輪貨油艙防護塗層性能標準(經修訂之MSC.288(87)號決議案)修正案
	MEPC.384(81) MSC.550(108) MSC.555(108)	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.550(108)：1974年海上人命安全國際公約第II-2章及第V章修正案 MSC.550(108)：國際消防安全系統章程修正案 MEPC.384(81)：防止船舶污染國際公約修正案
否	NA	航港局船舶組	2025.08.01	MEPC.385(81)：防止船舶污染國際公約附錄VI修正案
	NA	航港局船舶組	2025.10.01	MEPC.383(81)：2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案
	NA	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.551(108)：國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案
	NA	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.552(108)：國際安全載運散裝穀物章程修正案
	NA	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.553(108)：2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案
	NA	航港局船舶組	2026.01.01	MSC.556(108)：國際海事危險品章程修正案
	NA	航港局船舶組	無 (交通部已於2024年6月7日依交航(一)字第1139800156B號公告採用本決議案)	A.1185(33)：2023年港口國管制程序

屬行政規則位階之案件

是否可以通案方式處理	建議主政單位	決議(通告)案號	IMO建議生效時間	標題	公約履行專區之性質分類	通知單位
是 「國際海事組織準法律文件中有關型式認可、統一解釋和主管機關滿意之標準」之通案性船旗國通告	航港局船舶組	MSC.530(106)/REV.1	2029.01.01	電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1456/Rev.1	無	經修訂之海上人命安全國際公約第II-2章以及國際消防安全系統章程和國際防火測試程序章程之統一解釋	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1509/Rev.1	無	船舶噪音等級章程(MSC.337(91)決議案)之統一解釋	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1511/Rev.1	無	海上人命安全國際公約第II-2章規則第9條及第13條之統一解釋	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1572/Rev.2	無	海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-1章及第XII章有關檢驗通道方法之規定(MSC.158(78)決議案)；以及符合SOLAS II-1章規則25及25-1及第 XII章規則12之船舶水位探測器性能標準(MSC.188(79)/Rev.2決議案)之統一解釋	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MEPC.1/Circ.795/Rev.9	無	防止船舶污染國際公約附錄VI之統一解釋	環保	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
是 「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」之通案性船旗國通告	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1330/Rev.1	無	經修訂之防護塗層維護和維修準則	安全	認可組織(CR) 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1599/Rev.3	無	經修訂之高錳沃斯田鋼在低溫應用準則	安全	認可組織(CR) 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1212/Rev.2	無	經修訂之SOLAS 第II-1及III章替代設計與佈置評估準則	安全	認可組織(CR) 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MEPC.388(81)	無	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)	環保	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MEPC.389(81)	無	2022年主管機關針對船舶燃油消耗數據及碳強度指標之驗證準則修正案(MEPC.348(78)決議案)	環保	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	A.1186(33)	無	2023年統一檢驗與發證系統之檢驗準則	安全/環保	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	A.1188(33)	無	2023年主管機關實施「國際安全管理章程」之準則	安全	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會
否 須獨立發布通告	航港局船舶組	MSC.1/Circ.1588/Rev.3	無	經修訂之載運危險品船舶緊急應變程序(EmS Guide)	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會
	航港局船舶組	MEPC.390(81)	無	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(MEPC.335(76)決議案)修正案	環保	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會
否 一般通案案件 (類似案件可每年度一次性發布更新)	航港局船舶組	MEPC.2/Circ.29	無	依據防止船舶污染國際公約附錄II及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質	環保/安全	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會

屬行政指導位階之案件

是否可以通案方式處理	決議(通告)案號	標題	公約履行專區之性質分類	相關單位
是 「國際海事組織準法律文件之建議性指南與準則」之通案性船旗國通告	MSC-MEPC.2/Circ.18	確定燃料是否符合MARPOL附錄VI和SOLAS第II-2章規定之取樣準則	安全/環保	經濟部 環境部 航港局船舶組 航港局港務組 航務中心 認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會 燃料供應商(台灣中油公司) 經濟部產業園區管理局 臺灣港務公司
否 須獨立發布通告	MEPC.387(81)	船舶在具挑戰性水質條件下營運之BWM公約適用臨時指南	環保	交通部 經濟部(工業港) 農業部(漁港) 輪船商業同業公會全國聯合會 認可組織(RO)
	BWM.2/Circ.82	在壓載艙暫時儲存處理過的污水和/或灰水指南	環保	認可組織(RO) 輪船商業同業公會全國聯合會
否 一般通案案件 (類似案件可每年度一次性發布更新)	MSC.1/Circ.1622/Rev.1	經修訂之船舶載運散裝液化氣體或使用氣體/低閃點燃料用於低溫服務之替代金屬材料準則	安全	認可組織(RO) 造船廠 輪船商業同業公會全國聯合會

可於2026年以後處理之決議案

是否可併同其他決議案辦理	可併案辦理之決議案	建議主政單位	生效日期	各別決議案號及標題
否	NA	航港局船舶組	2028.01.01	MSC.549(108)：1974年海上人命安全國際公約第II-1章修正案